

# Trajectstudie N203 Uitgeest – Limmen

## Analysedocument

Datum: 4 juni 2024  
Versie: 2.0  
Status: Concept  
iMPI nummer: N203-17  
Auteur(s): Vincent Evers en Susanne v/d Heide

## Inhoudsopgave

1.	Stakeholderanalyse .....	3
2.	Functie van de weg.....	5
3.	Gebruik van de weg.....	6
3.1	Gemotoriseerd verkeer .....	6
3.2	Fietsverkeer.....	8
3.3	Voetgangers .....	9
3.4	Landbouwverkeer en openbaar vervoer .....	10
4.	Inrichting van de weg .....	11
4.1	Maximum snelheid en inhaalverbod.....	11
4.2	Kruispunten.....	11
4.3	(Brom)fietspaden en voetpaden .....	17
4.4	Uitritten.....	17
4.5	Afmetingen.....	17
4.6	Kabels en leidingen .....	18
5.	Effecten van de weg .....	21
5.1	Luchtkwaliteit.....	21
5.2	Geluid .....	22
6.	Ongevallen.....	23
6.1	Ongevallenregistratie .....	23
6.2	Ongevallenbeeld .....	23
6.3	Locaties algemeen.....	23
6.4	Analyse ongevallen met snelverkeer .....	24
6.5	Analyse ongevallen met langzaam verkeer .....	25
6.6	Ongevallen en alcohol .....	26
6.7	Beschrijving in het oog springende ongevallen.....	26
7.	Kaders en randvoorwaarden .....	29
7.1	Omgevingsvisie en -verordening.....	29
7.2	Perspectief Mobiliteit.....	31
7.3	Regionale Agenda Mobiliteit.....	31
7.4	Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) .....	32
7.5	Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 .....	32
7.6	Regionaal Toekomstbeeld Fiets en Actieagenda Actieve Mobiliteit .....	32
7.7	Regionaal Toekomstbeeld OV en OV Visie .....	33
7.8	Ontsnipperingsbeeld .....	33

7.9 Eisen en richtlijnen bouw- en infraprojecten (ERBI) .....	34
7.10 Afspraken en toezeggingen .....	35
8. Ontwikkelingen .....	37
8.1 Ruimtelijke ordening .....	37
8.2 Programma Hoogfrequent Spoor .....	37
8.3 Beverwijkerstraatweg in Castricum .....	38
8.4 Aansluiting A9 bij Heiloo .....	38
8.5 Verbinding A8-A9 .....	38
8.6 Lagere snelheden (GOW30 en GOW60) .....	39
9. Overzicht knelpunten en koppelkansen .....	40
9.1 Knelpunten op basis van analyse .....	40
9.2 Verrijking knelpunten .....	41
9.3 Koppelkansen .....	41

## 1. Stakeholderanalyse

Krachtenveld/ actorenanalyse	Legenda:							
<b>Project: Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen</b>	A. Minimale inspanning (weinig interesse, weinig macht)	B. Op de hoogte houden (veel interesse/belang, weinig invloed)						
<b>Uitvoering:</b>	C. Tevreden houden (weinig interesse / belang, veel invloed)	D. Key-player (veel interesse/belang, veel macht)						
<b>Status per: 19 september 2023</b>			<b>Participatiestrategie</b>					
<b>Stakeholders:</b>		<b>Doel / resultaat</b>	<b>Informeren</b>	<b>Raadplegen</b>	<b>Adviseren</b>	<b>Co-produceren</b>	<b>Meebeslissen</b>	<b>Opmerkingen</b>
<b>1. Bestuur / politiek</b>								
Provincie Noord Holland			x				x	Wegbeheerder
MT B&U			x				x	
Werkorganisatie BUCH			x		x			
Gemeente Castricum			x		x			Wegbeheerder
Gemeente Uitgeest			x		x			Wegbeheerder
Gemeente Heemskerk			x					
Regio Alkmaar			x					
<b>2. Partners</b>								
Rijkswaterstaat			x		x			Wegbeheerder A9
<b>3. Vergunningverleners</b>								
Provincie Noord-Holland, afdeling vergunningen				x				
Gemeente Castricum					x			
Gemeente Uitgeest					x			
Veiligheidsregio Kennemerland (Uitgeest)					x			
Veiligheidsregio Noord Holland Noord (Castricum)					x			
Omgevingsdienst					x			
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier					x			Wegbeheerder Buitengebieden
<b>4. Beroepsvervoer</b>								
ANWB			x					
LTO					x			
<b>5. Directe omgeving</b>								
Bedrijvenvereniging			x	x				
Belangenverenigingen			x	x				
Bewoners			x	x				
Connexxion			x	x				
Fietsers			x	x				
Fietsersbond			x	x				

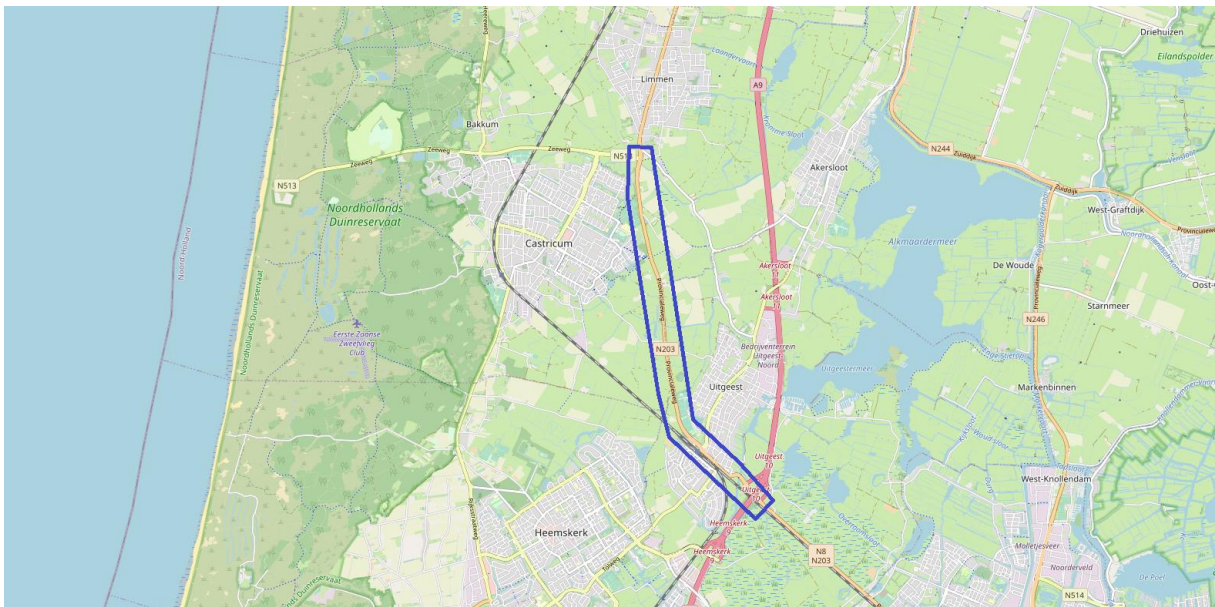
Grondeigenaren			x	x				
Nutsbedrijven K&L			x	x				
Ondernemers			x					
Pachters			x					
Provinciale waterbeheerder			x					
Recreanten			x					
Scholieren / scholen			x					
Staatbosbeheer			x					
Weggebruikers			x					
<b>6. Overige belanghebbenden</b>								
Hulpdiensten / politie			x		x			
<b>7. Raakvlakprojecten provincie</b>								
Aansluiting Heilo A9			x					
Beverwijkerstraatweg Castricum			x					
Verbinding A8-A9			x					
Gepland onderhoud door gebiedsaannemer			x					
Vervanging VRI's (2024-2027)			x					
<b>8. Intern</b>								
Afdeling Groen			x		x	x		
Afdeling Infra			x		x	x		
Afdeling Verkeersveiligheid			x		x	x		
Afdeling VRI			x		x	x		
Gebiedsbeheerder			x		x	x	x	
Grondzaken			x		x	x		
Ingenieursdiensten			x		x	x		
Servicepunt			x					
Weginspecteurs			x		x	x		
<b>10. Media</b>								
Gemeentekranten / -pagina's								
Huis-aan-huisbladen								
Overige media: perslijst COM/MID, Verkeer & vervoer								

## 2. Functie van de weg

De N203 verbindt Uitgeest, Castricum, Limmen en delen van Egmond en Heiloo met de A9 voor het gemotoriseerd verkeer. Daarmee heeft de N203 een belangrijke ontsluitingsfunctie. Binnen de wegcategorisering wordt deze weg dan ook als Gebiedsontsluitingsweg gezien.

Langs de N203 ligt een fietspad dat Castricum en Limmen verbind met Uitgeest. In het Perspectief Fiets van de Provincie Noord-Holland is het fietspad aangeduid als onderdeel van een doorfietsroute tussen grofweg Alkmaar en Zaanstad. Daarmee heeft het fietspad een belangrijke utilitaire functie (regionale hoofd fietsroute). Daarnaast maken veel scholieren gebruik van de route vanwege het voortgezet onderwijs in Castricum.

De N203 vervult verder geen rol in de afwikkeling van het Openbaar Vervoer. Wel grenst de N203 aan het station van Uitgeest waardoor treinreizigers de N203 gebruiken als route of oversteken om bij het station te komen.

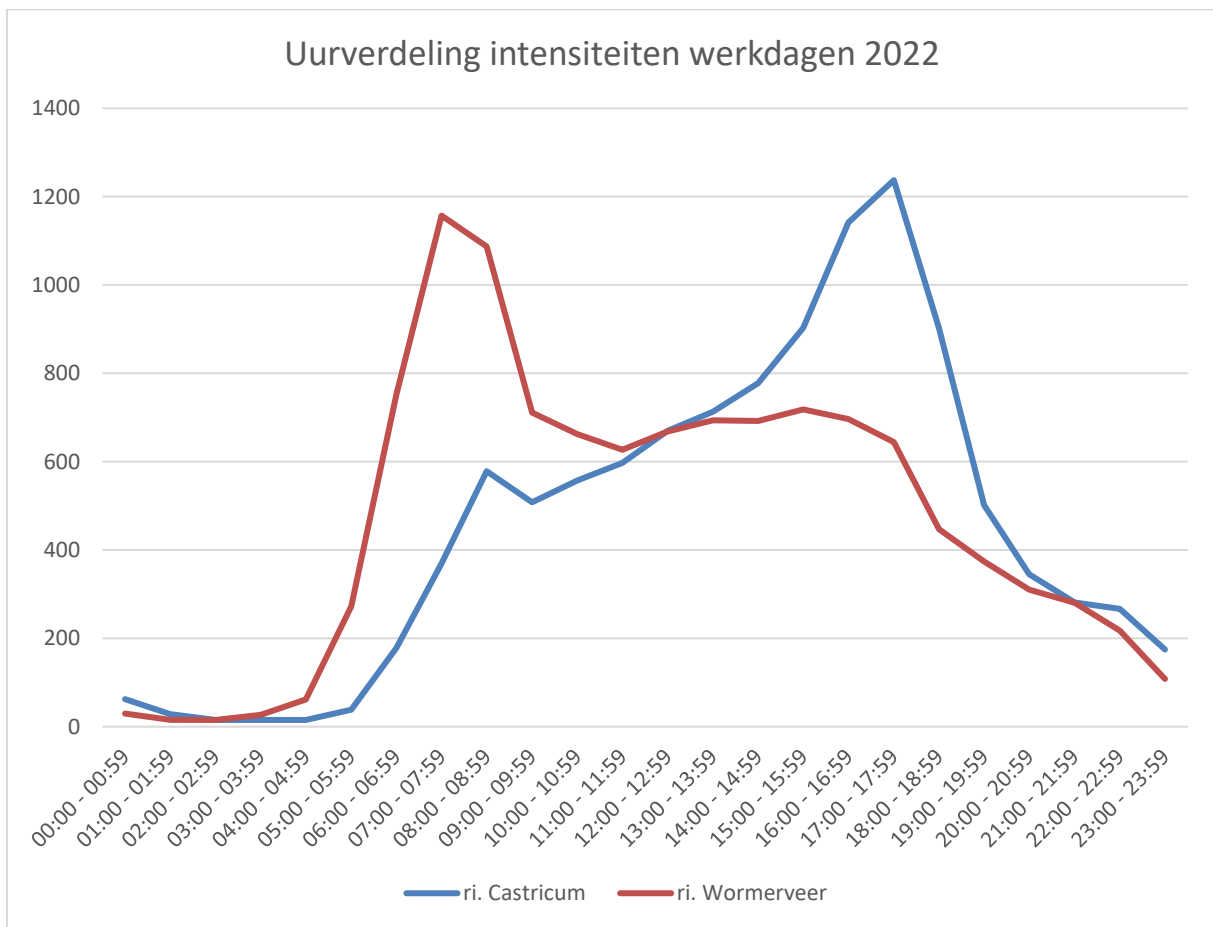


Afbeelding 2.1: Ligging van de N203 tussen de A9 en Limmen.

### 3. Gebruik van de weg

#### 3.1 Gemotoriseerd verkeer

Op de N203 tussen Uitgeest en Limmen rijden gemiddeld ongeveer 22.000 motorvoertuigen per werkdag. Dat is beide richtingen bij elkaar opgeteld. Tussen de A9 en Uitgeest rijden ongeveer 25.000 motorvoertuigen per werkdag. Het aandeel vrachtverkeer is ongeveer 6%. Dit zijn cijfers over het jaar 2022. Er is een duidelijk onderscheid in spitsrichting: de ochtendspits gaat van Limmen richting de A9 en de avondspits gaat van de A9 richting Limmen.

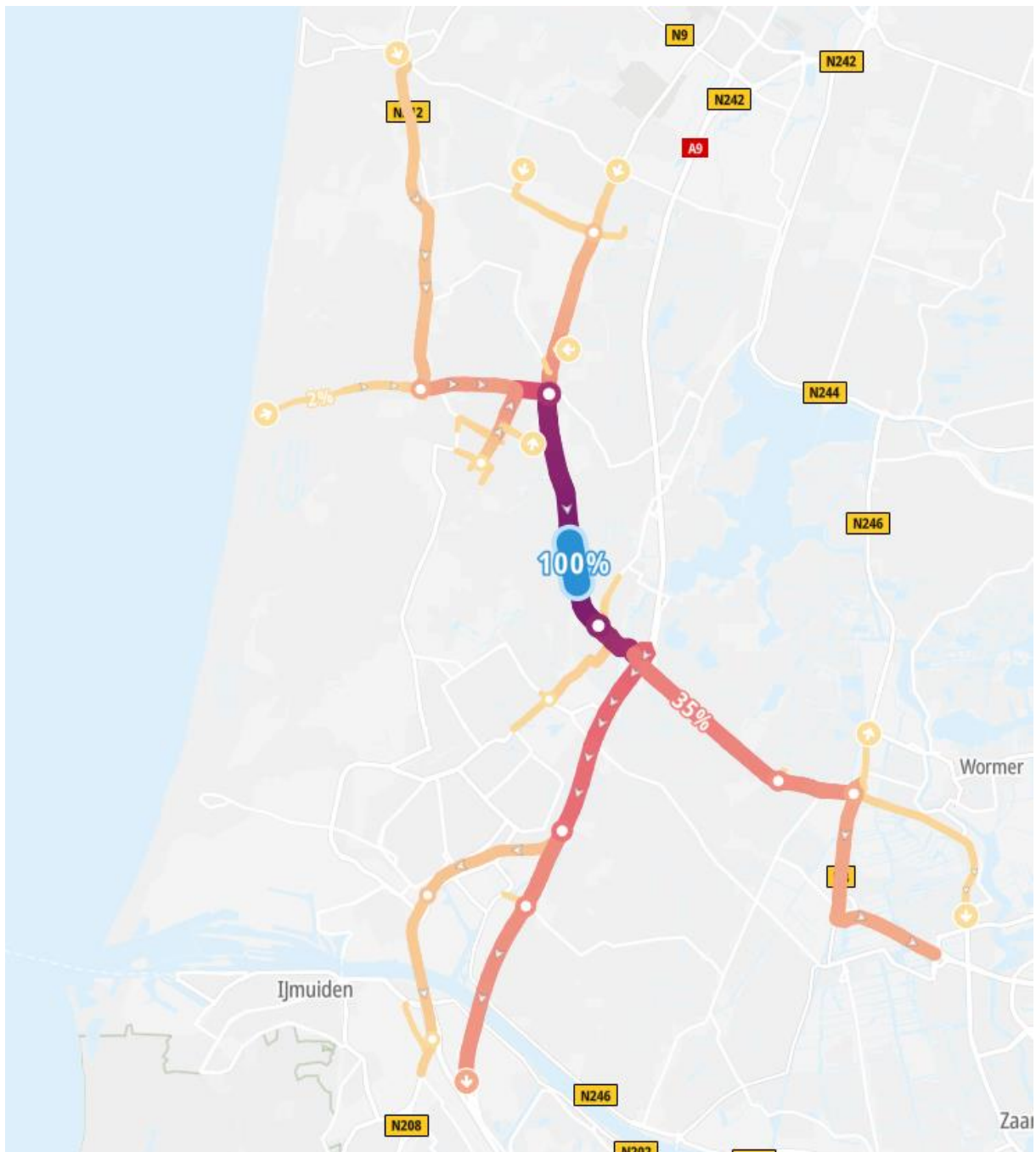


Afbeelding 3.1: Overzicht van intensiteit gemotoriseerd verkeer over de dag

De gemiddelde snelheid van het verkeer op de N203 varieert van 73 km/h overdag tot 83 km/h 's nachts. Gebruikelijk is om een V-85 waarde aan te houden. Deze waarde laat zien dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan deze snelheid. Op de N203 is de V-85 waarde 84 km/h.

Binnen de bebouwde kom van Uitgeest varieert de gemiddelde snelheid van 34 km/h in de avondspits tot 52 km/h 's nachts. De V-85 waarde is niet bekend.

Het gemotoriseerd verkeer wat gebruik maakt van de N203 heeft een herkomst en bestemming. Aan de hand van data van TomTom is een analyse gemaakt van waar het verkeer op de N203 vandaan komt en waar het verkeer naar toe gaat. In onderstaande afbeelding is zo'n analyse weergegeven.



Afbeelding 3.2: Weergave van herkomst en bestemming van verkeer op de N203

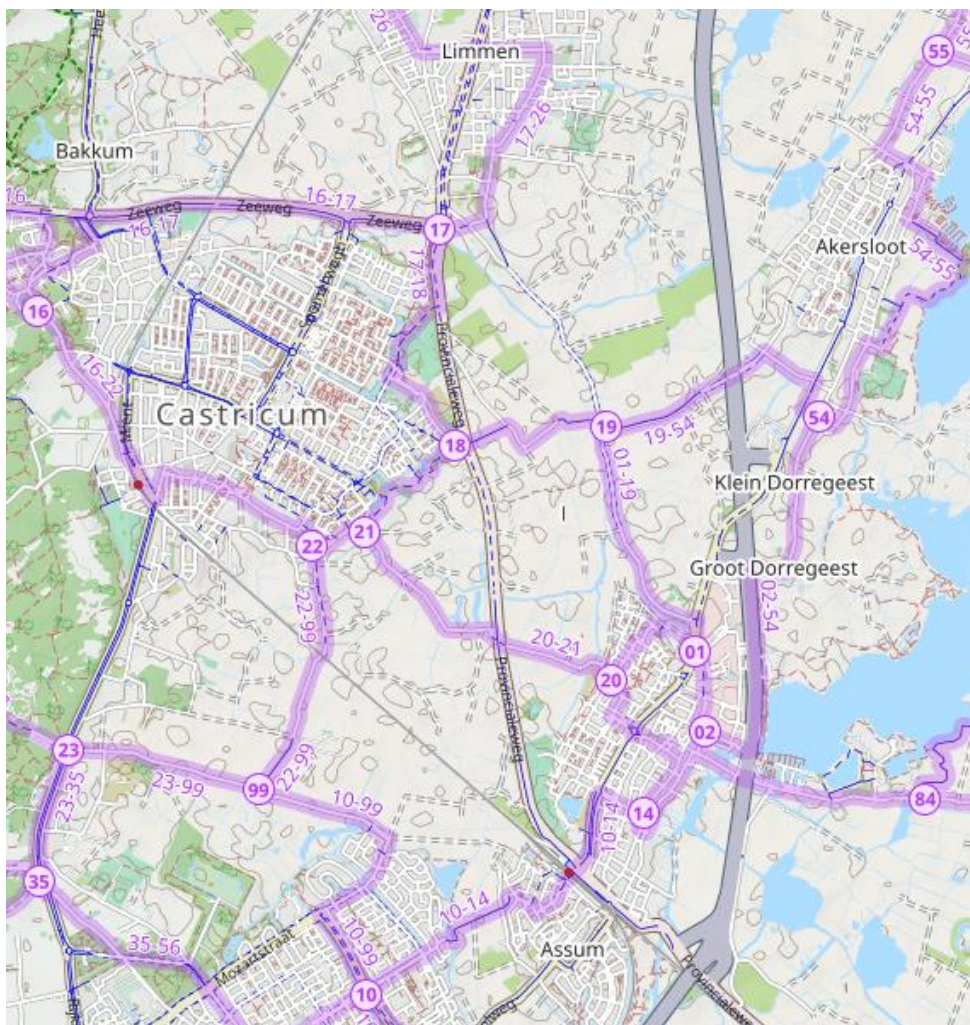
Bovenstaande afbeelding laat de herkomst en bestemming zien van verkeer op de N203 vanuit Limmen/Castricum richting Uitgeest/A9. Het verkeer komt grotendeels vanuit Castricum (27%) en Limmen (33%) en in mindere mate verder vanuit Heiloo (17%) en Egmond (11%). Het verkeer gaat na de N203 grotendeels richting de A9 (45%) en deels verder over de N203 (35%) richting de A8 bij Zaandam (19%). De tegengestelde richting kent een vergelijkbaar beeld.



### 3.2 Fietsverkeer

Op het bromfietspad langs de N203 is in 2022 een telling uitgevoerd. Hieruit blijkt dat circa 1.500 (brom)fietsers per werkdag over het bromfietspad rijden. Dat is beide richtingen bij elkaar opgeteld. Het aandeel (brom)fiets is daarmee circa 6% van de gebruikers van de N203. Voor het bromfietspad geldt ook een duidelijke spitsperiode. Van Limmen richting Uitgeest is sprake van een ochtendspits. Van Uitgeest richting Limmen is sprake van een avondspits.

De N203 wordt op een drietal plekken gekruist door het fietsknooppuntennetwerk. Bij station Uitgeest, de Uitgeesterweg en het Binnendijkspad kruisen de fietsers de N203 door middel van een (fiets)tunnel. Een klein deel van het fietsknooppuntennetwerk gaat via het fietspad langs de N203. Dat is het gedeelte tussen de Gerbrandsven en de kruising met de N513. De kruising met de N513 is één van de fietsknooppunten (nummer 17).



Afbeelding 3.3: Fietsknooppuntennetwerk rond de N203 Uitgeest – Limmen.

### 3.3 Voetgangers

De N203 is geen onderdeel van een belangrijke route voor voetgangers. Wel wordt de N203 op een aantal plekken overgestoken als onderdeel van genummerde wandelroutes. Bij het station van Uitgeest kunnen de voetgangers samen met de fietsers met een tunnel onder de N203 door. Daarnaast is in het gebied tussen Uitgeest en Limmen een tweetal oversteken aanwezig waarbij de voetgangers door een (fiets)tunnel de N203 kunnen kruisen. Het gaat om de Uitgeesterweg en het Binnendijkspad. Tenslotte steken voetgangers over van Castricum richting Limmen v.v. ter hoogte van het kruispunt met de N513, in noord-zuid richting. In oost-west richting is geen verkeerslicht voor voetgangers aanwezig.



Afbeelding 3.4: Wandelroutenetwerk rond de N203 Uitgeest – Limmen

### 3.4 Landbouwverkeer en openbaar vervoer

De N203 is opengesteld voor landbouwverkeer. De hoeveelheid landbouwverkeer wat gebruikt maakt van de N203 is niet bekend.

Het openbaar vervoer maakt geen gebruik van de N203. Reizigers maken doorgaans gebruik van de treinverbinding. Wel steekt er een bus over vanaf de Geesterweg richting het station van Uitgeest. Daarnaast maakt een buslijn gebruik van de kruising met de N513 (van Limmen naar Castricum en terug).

## 4. Inrichting van de weg

### 4.1 Maximum snelheid en inhaalverbod

Op de N203 gelden twee verschillende maximum snelheden. Binnen de bebouwde kom van Uitgeest geldt een maximum snelheid van 50 km/h. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 80 km/h.

Sinds eind 2023 geldt een algeheel inhaalverbod op de N203. Dat betekent dat landbouwvoertuigen ook niet ingehaald mogen worden. Deze maatregel is ingesteld als onderdeel van de kortetermijnmaatregelen om de verkeersveiligheid op de N203 te vergroten. Het effect van deze maatregel is nog niet meetbaar.

Er is geen parallelstructuur aanwezig waar landbouwverkeer en/of lokaal verkeer gebruik van kan maken.

### 4.2 Kruispunten

De op- en afritten van de A9 sluiten aan op de N203 met twee kruisingen met verkeerslichten. Vanaf de westelijke aansluiting kan ook het steunpunt van de provincie bereikt worden.



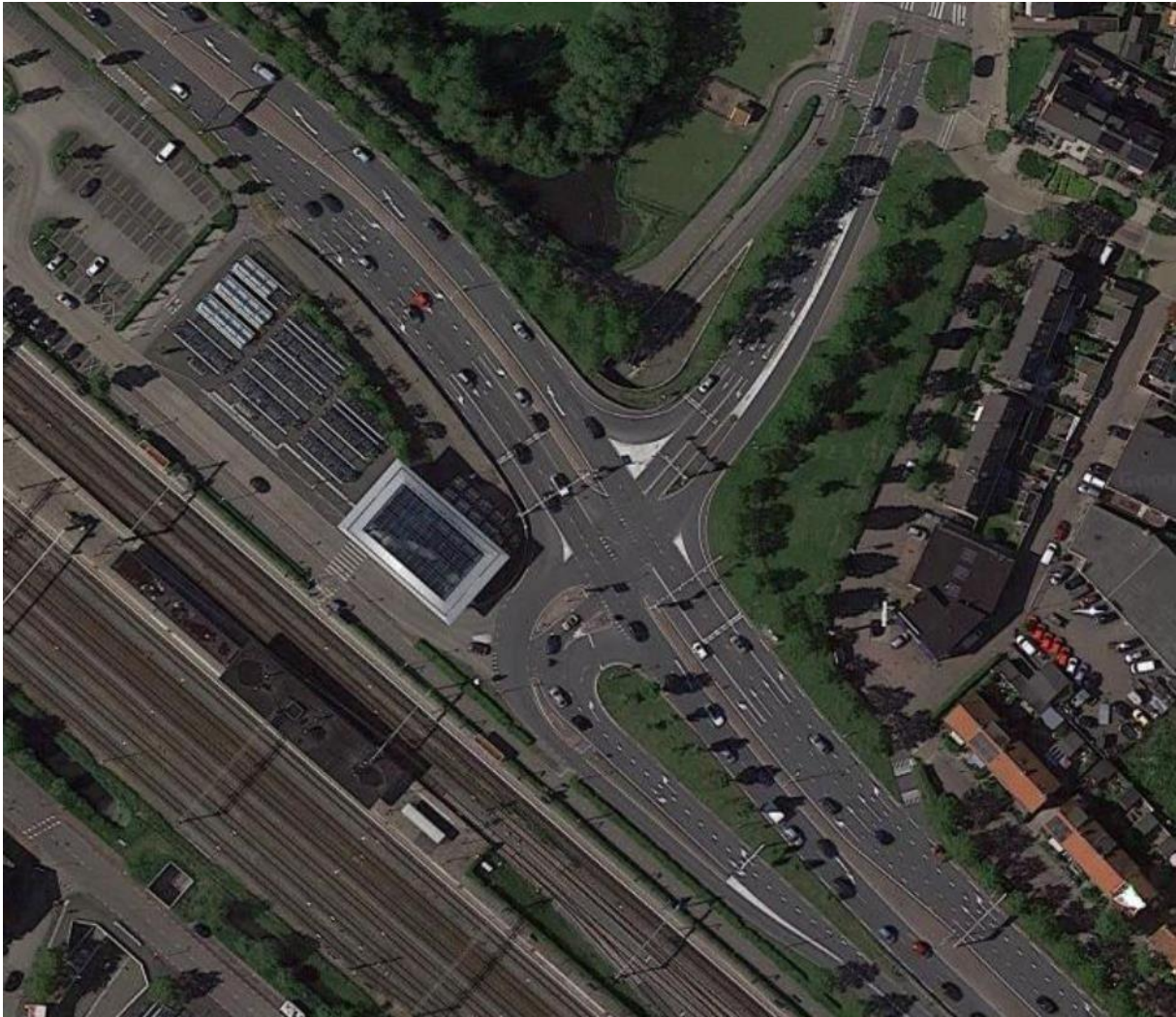
Afbeelding 4.1: Aansluiting met de A9 (hmp 54,6 t/m 55,1)

In Uitgeest is de eerste kruising met de Middelweg. Verkeer vanaf de A9 kan de Middelweg oprijden en het verkeer vanaf de Middelweg kan alleen richting het station en Limmen rijden. Verkeer vanuit de richting Limmen kan niet de Middelweg op en het verkeer vanaf de Middelweg kan niet richting de A9. Er zijn geen verkeerslichten aanwezig op deze kruising.



*Afbeelding 4.2 Kruising met de Middelweg (hmp 55,6 t/m 55,7)*

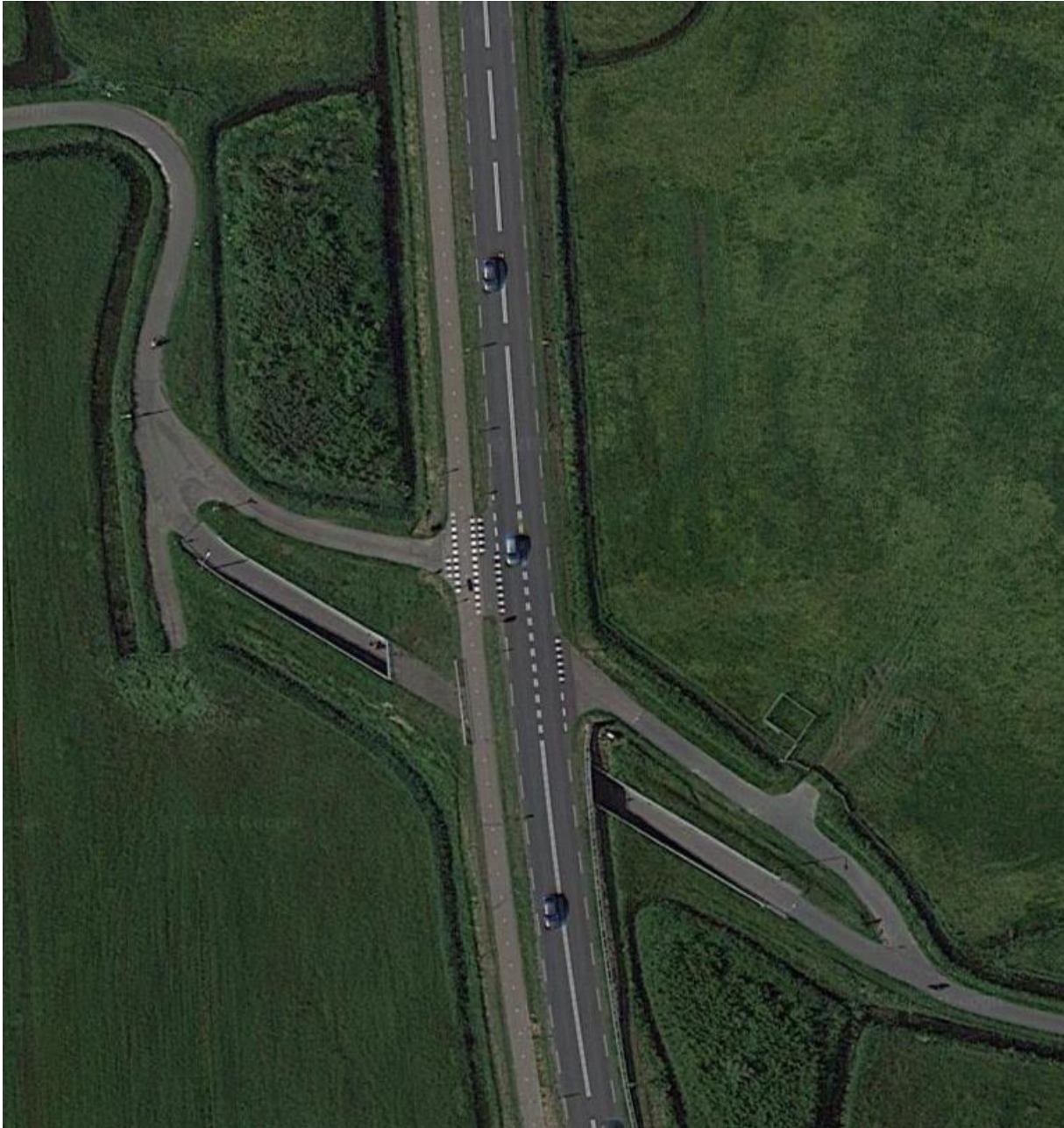
De volgende kruising is die met de Geesterweg en Jacoba van Beierenlaan. Deze kruising met vier takken wordt geregeld met verkeerslichten. Fietzers en voetgangers kruisen de N203 door middel van een tunnel. Bromfietzers moeten gebruik maken van de kruising.



*Afbeelding 4.3: Kruising met de Geesterweg en Jacoba van Beierenlaan (hmp 55,8 t/m 56,0)*

Vlak voor de kruising kan men vanuit de richting van de A9 gebruik maken van een doorsteek naar de Wethouder Twaalfhovenstraat / Spoorlaan. Daar is ook een tankstation aanwezig.

De eerste kruising buiten de bebouwde kom is de kruising met de Uitgeesterweg. Het verkeer op de N203 mag hier niet afslaan en moet rechtdoor rijden. (Brom)fietsers en voetgangers kruisen de N203 met een tunnel en kunnen via de Uitgeesterweg aansluiten op het (brom)fietspad langs de N203. Alleen landbouwvoertuigen kunnen hier de N203 oversteken of oprijden. Er zijn geen verkeerslichten aanwezig.



Afbeelding 4.4: Kruising met de Uitgeesterweg (hmp 57,6)

De volgende kruising is de kruising met de Nesdijk. Het gaat om een T-kruising waarbij het verkeer zich uitwisselt tussen de N203 en de Nesdijk. De kruising is bij het laatste groot onderhoud in 2016 aangepast. De Nesdijk is een doodlopende weg voor gemotoriseerd verkeer naar o.a. een boerencamping. Fietsers en voetgangers kunnen hier de N203 oversteken om van/naar de Nesdijk te gaan richting Akersloot. Ook hier zijn geen verkeerslichten aanwezig. Het verkeer vanuit de richting Limmen naar de Nesdijk kan gebruik maken van een linksafstrook.



Afbeelding 4.5: Kruising met de Nesdijk (hmp 59,6)



Tenslotte volgt de kruising met de N513. Deze T-kruising is geregeld met verkeerslichten. Fietsers en voetgangers steken deze kruising gelijkvloers over.



Afbeelding 4.6: Kruising met de N513 (hmp 60,4 t/m 60,5)

### 4.3 (Brom)fietspaden en voetpaden

Langs de N203 is een bromfietspad aanwezig. Binnen de bebouwde kom maakt het bromfietspad een slinger ter hoogte van het Stationsplein. Daar kan gekozen worden voor het fietspad richting de Zientunnel onder de N203 en het spoor door. Langs de N203 zijn geen voetpaden aanwezig. Voetgangers maken gebruik van het bromfietspad.

### 4.4 Uitritten

Op het tracé tussen Uitgeest en Limmen is een aantal uitritten aanwezig. Eén uitrit is voor het tankstation vanuit de richting Limmen. De overige uitritten zijn met name voor aanwonenden/agrarisch bedrijven en voor de toegang naar landerijen voor landbouwverkeer. Eén uitrit leidt naar Boerencamping De Kei. Campinggasten maken gebruik van deze uitrit.

### 4.5 Afmetingen

De werkorganisatie BUCH (voor de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo) heeft in 2018 een doorsnede gemaakt van de inrichting van de N203. Daarbij is gekeken naar de huidige maatvoering en de maatvoering conform de richtlijnen van het CROW.



Afbeelding 4.7: Maatvoering van de N203 met boven de huidige maatvoering en onder de richtlijnen van het CROW

Uit bovenstaande afbeelding blijkt dat de rijbaan ongeveer zeven meter breed is. De berm tussen de rijbaan en het fietspad is ongeveer 2m75 breed. Het bromfietspad is eveneens ongeveer 2m75 breed. De maatvoering met betrekking tot de richtlijnen wordt verder behandeld in hoofdstuk 7 Kaders en randvoorwaarden.

## 4.6 Kabels en leidingen

Op basis van de openbare PDOK viewer is een analyse gemaakt van de globale ligging van kabels. Het gaat hierbij om hoogspanning en middenspanning.

Tussen de A9 en het station van Uitgeest ligt een hoogspanningskabel langs de N203. Op twee plekken kruist deze hoogspanningskabel de N203. Vlak ten westen van de kruising met de Geesterweg kruist een andere hoogspanningskabel de N203. Daarnaast kruisen een aantal middenspanningskabels de N203 tussen de A9 en de Geesterweg. In onderstaande afbeelding is de globale ligging van de hoogspanningskabels (blauw) en middenspanningskabels (paars) weergegeven.



Afbeelding 4.8: De globale ligging van hoog- en middenspanningskabels bij Uitgeest

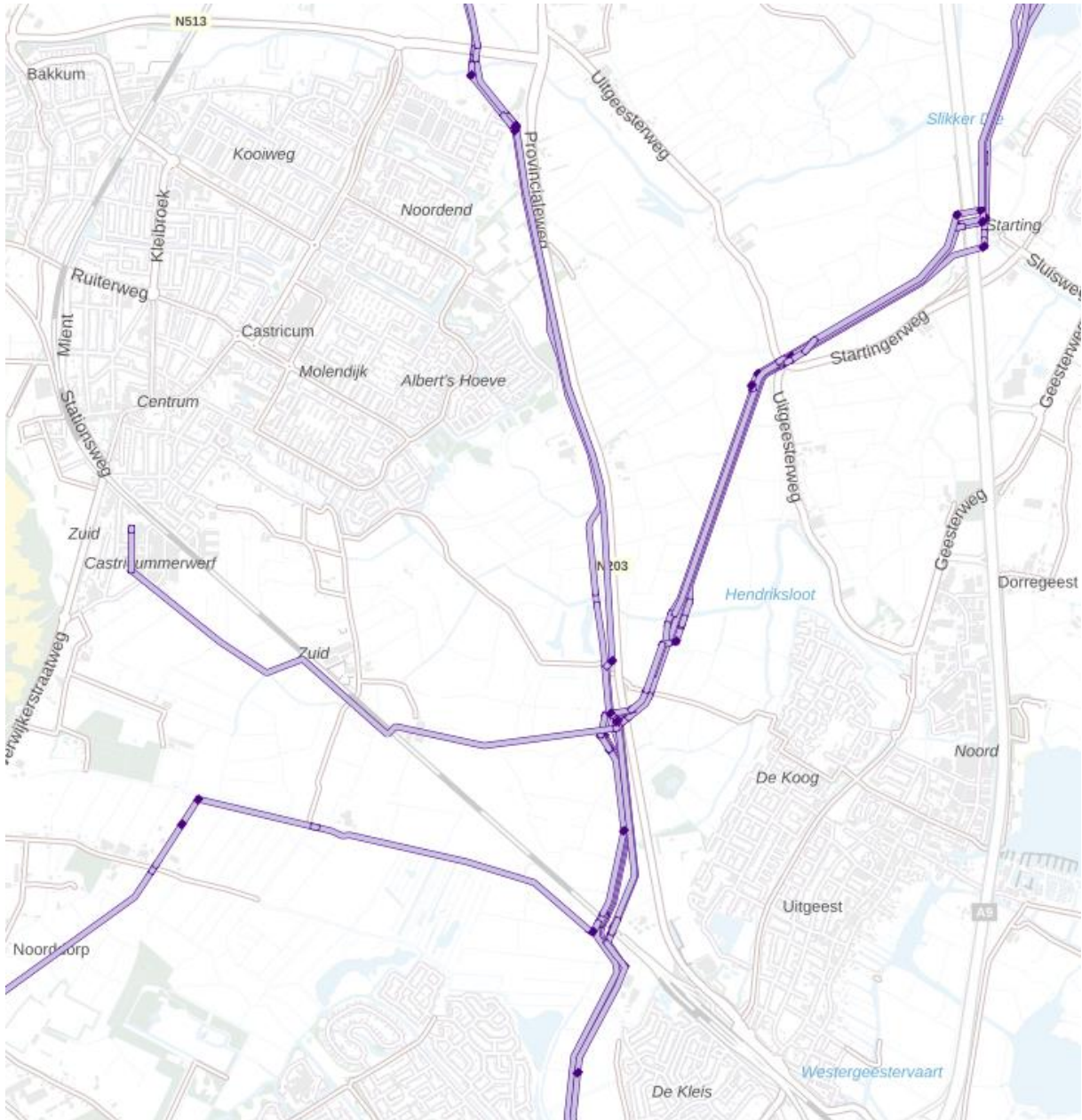
Vanaf het station richting Castricum tot aan het Binnendijkspad loopt een middenspanningskabel onder de N203, grotendeels onder het fietspad. Tussen het Binnendijkspad en Gerbrandsven zijn geen hoog- of middenspanningskabels aanwezig. Vanaf Gerbrandsven tot en met de kruising met de N513 ligt een middenspanningskabel in de oostelijke berm van de N203. Twee keer kruist een middenspanningskabel de N203.



Afbeelding 4.9: Globale ligging van middenspanningskabels bij Castricum

### Hogedruk gasleidingen

Ter hoogte van hmp 57,4 kruist een leidingenstrook de N203. Het gaat hier om een hogedruk gasleiding. Daarnaast loopt ten westen van de N203 parallel een leidingenstrook. Zie ook afbeelding 4.10 op de volgende pagina.



Afbeelding 4.10: Overzicht hogedruk gasleidingen nabij N203 (bron: Atlas Leefomgeving)

## 5. Effecten van de weg

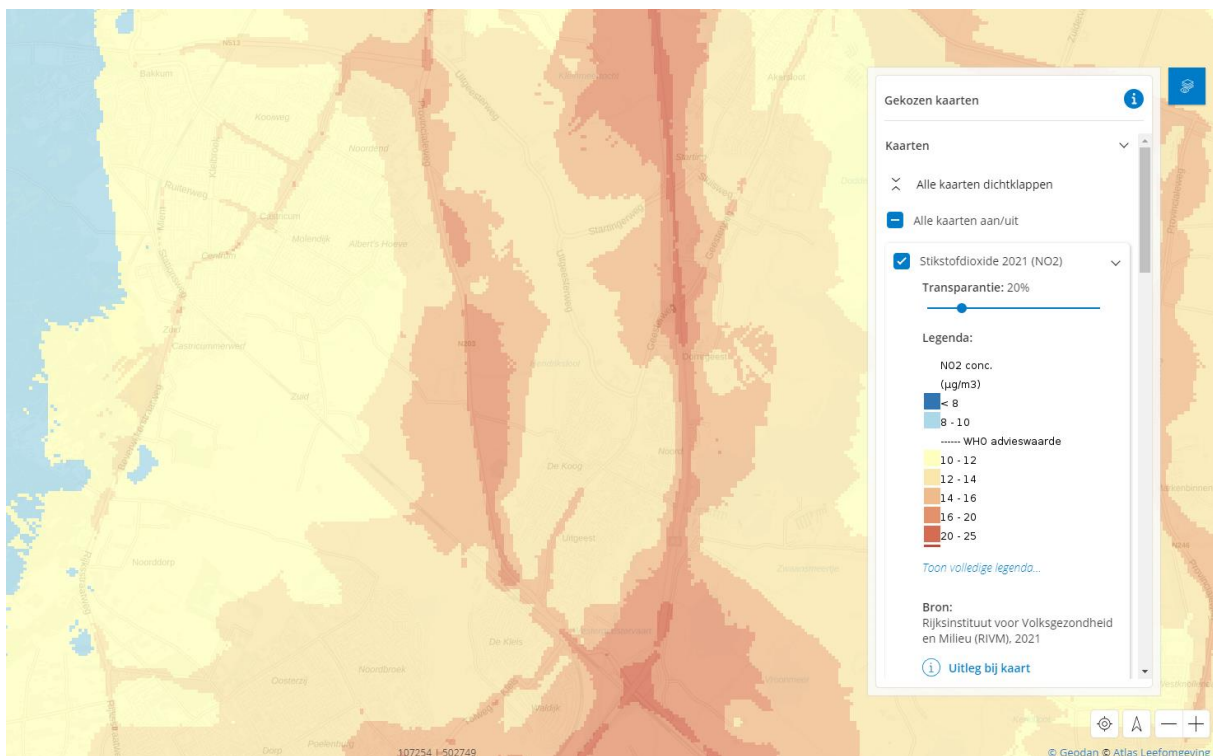
### 5.1 Luchtkwaliteit

Voor de analyse van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de Atlas Leefomgeving. Voor drie onderwerpen is een jaargemiddelde van 2021 bekend: fijnstof (PM<sub>2,5</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). In onderstaande tabel zijn de waarden uit 2022 weergegeven:

Onderwerp	Waarde 2022	Grenswaarde	WHO-advieswaarde
Fijnstof PM <sub>2,5</sub>	7-9 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof PM <sub>10</sub>	15-18 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
Stikstofdioxide NO <sub>2</sub>	12-25 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>

Fijnstof kent een hoge achtergrondconcentratie. Het is een stof dat zich makkelijk verspreid waardoor de luchtkwaliteit in een groter gebied beïnvloed wordt. Het is dan ook moeilijk om lokale gerichte maatregelen te nemen tegen een hoge concentratie fijnstof. Generieke maatregelen hebben een grotere invloed op fijnstof. In Uitgeest en Castricum is sprake van een concentratie fijnstof wat net hoger is dan de WHO-advieswaarde van 5 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> of 15 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>.

Voor stikstofdioxide geldt dat deze in de meer directe omgeving van de weg een effect heeft. Zo is dat in onderstaande afbeelding te zien.



Afbeelding 5.1: kaart met concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

In bovenstaande afbeelding is duidelijk te zien dat de concentratie van stikstofdioxide nabij wegen hoger is dan verder van de weg af. Met name bij de aansluiting met de A9 is een hogere concentratie (tot 25 µg/m<sup>3</sup>) NO<sub>2</sub> te zien.

### Stikstofdepositie in Natura2000 gebieden

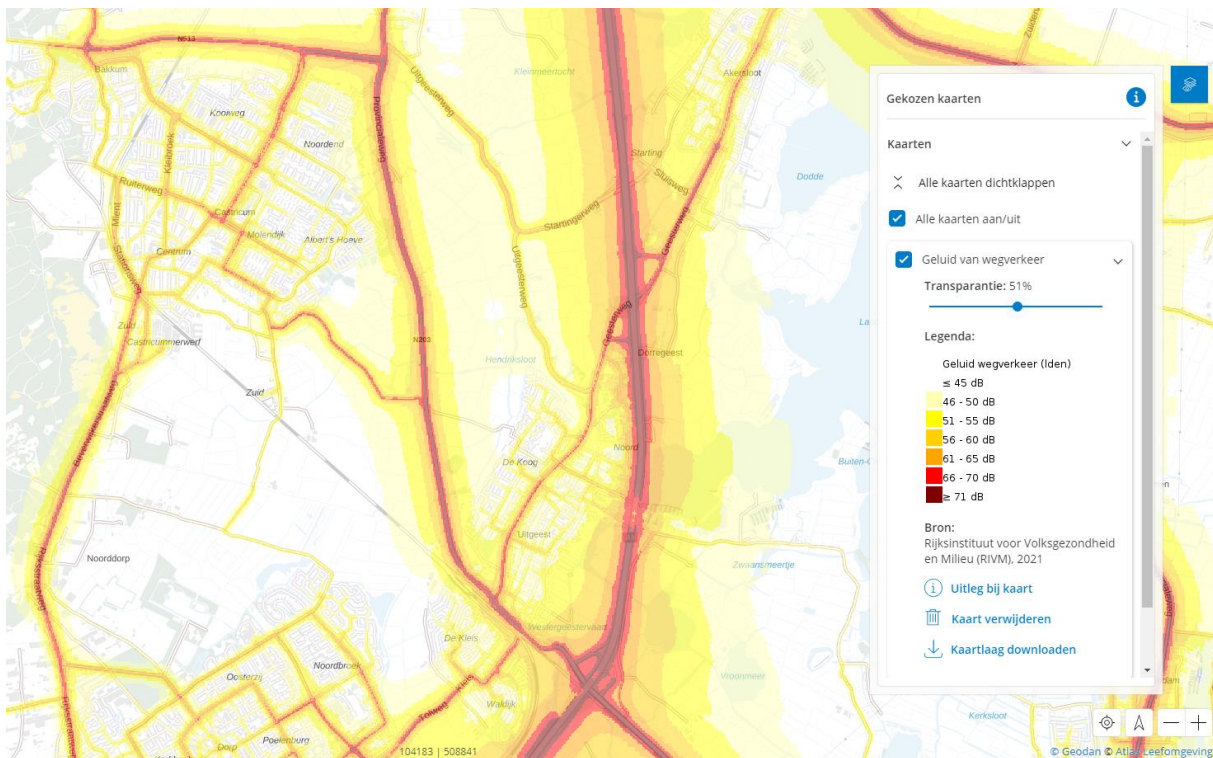
In de omgeving van de N203 is een aantal Natura2000 gebieden aanwezig. Binnen 10 km van de N203 zijn dat de volgende gebieden:

- Noordhollands Duinreservaat (op 2,5 km)
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (op circa 5 km)
- Polder Westzaan (op circa 5 km)
- Eilandspolder (op circa 7 km)
- Kennemerland-Zuid (op circa 9 km)

Voor stikstofdepositie in Natura2000 gebieden geldt dat als gevolg van werkzaamheden aan de N203 er geen toename van stikstofdepositie mag plaatsvinden. Dit geldt voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

## 5.2 Geluid

Voor de analyse van de geluidsbelasting langs de N203 is eveneens gebruik gemaakt van de Atlas Leefomgeving. In onderstaande afbeelding is de geluidsbelasting rond de N203 weergegeven.



Afbeelding 5.2: Kaart met de geluidsbelasting rond de N203.

In Uitgeest is sprake van een hogere geluidsbelasting dan in Castricum. Dat heeft te maken met o.a. de A9 en de aansluiting met de N203 die zich nabij Uitgeest bevinden. Voor de geluidsbelasting geldt een standaardwaarde (voorheen voorkeurswaarde) van 50 L<sub>den</sub> (dB). De grenswaarde is 60 L<sub>den</sub> (dB) voor nieuwe gebouwen en 65 L<sub>den</sub> (dB) voor bestaande gebouwen. Op basis van de kaart is moeilijk te bepalen in hoeverre er sprake is van een te hoge geluidsbelasting. Wel kan gesteld worden dat de woningen dicht aan de N203 een geluidsbelasting hebben die hoger ligt dan de standaardwaarde van 50 L<sub>den</sub>.

## 6. Ongevallen

### 6.1 Ongevallenregistratie

Bij de authentieke analyserapportages wordt gebruik gemaakt van de gegevens van geregistreerde ongevallen (bron AVV-BG). Verkeersongevallen worden door de politie geregistreerd en detailinformatie wordt voor statistische- en analysedoeleinden door Rijkswaterstaat (RWS) vastgelegd in een digitaal bestand (BRON). Niet bij alle ongevallen is de politie aanwezig om registratie op te maken. De politieregistratie is dus niet volledig. Dit fenomeen wordt aangeduid met de term onderregistratie.

De gegevens zijn niet geschikt voor monitoring van de verkeersveiligheid van een traject. Wel kunnen de ongevallengegevens een beeld schetsen van welk type ongevallen karakteristiek zijn voor een traject, met daarbij inzicht in de achterliggende gegevens. Voor de analyse van de verkeersongevallen op dit wegvak van de N203 zijn alleen die ongevallengegevens geselecteerd waarvan de exacte locatie bekend is. Op de N203 zijn wel meer ongevallen geregistreerd maar daarvan is niet bekend waar die exact hebben plaatsgevonden.

De gegevens uit 2023 zijn nog niet officieel afgesloten door RWS in BRON. Dit betekent dat die gegevens/aantallen nog aan wijzigingen onderhevig zullen zijn.

### 6.2 Ongevallenbeeld

In de periode 2016 t/m september 2023 zijn 162 ongevallen geregistreerd (met exacte locatie), waarbij 40 gewonden vielen en er heeft één dodelijk ongeval plaatsgevonden met 3 doden. De meeste slachtoffers vallen bij de personenauto's. Verder vallen er slachtoffers onder langzaam verkeer (bromfiets/fiets etc.) en motorrijders. In de tabel hieronder zijn de slachtoffers naar vervoerwijze weergegeven.

Vervoerwijze	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto	1	1	0
Bromfiets +	6	6	0
E-bike	2	2	0
Fiets	4	4	0
Motor	6	6	0
Overige	0	0	0
Personenauto	23	20	3
Vast/los object	0	0	0
Voetganger	1	1	0
Vrachtauto	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>3</b>

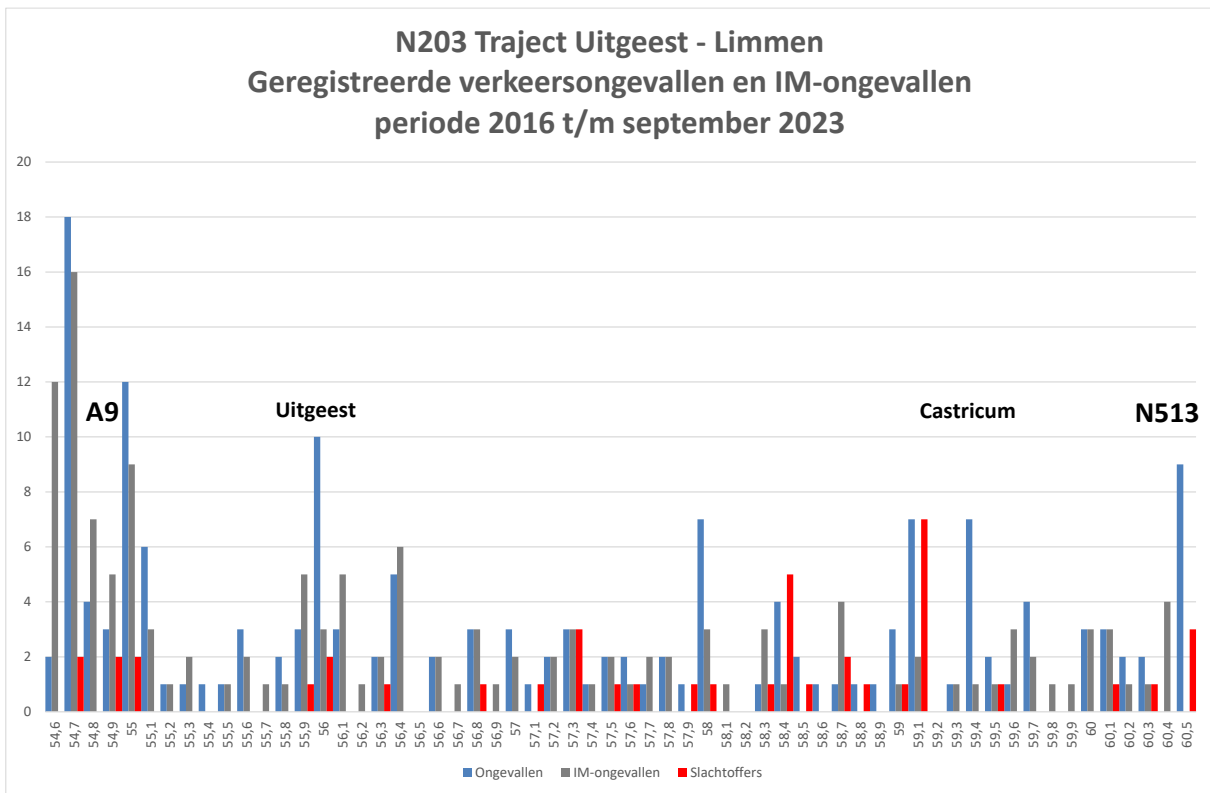
Tabel: Overzicht aantal slachtoffers met onderscheid naar gewonden en doden in de periode 2016 t/m september 2023.

### 6.3 Locaties algemeen

Bij de verdere analyse is ingezoomd op de ongevallen waarbij bij snelverkeer is betrokken en is ook apart een analyse verricht van de ongevallen met langzaam verkeer. Bij beide analyses wordt inzicht gegeven in de



kenmerken van de ongevallen, de omstandigheden, de locaties en de botspartners. Ook is er inzicht gegeven in de ongevallen waarbij alcoholgebruik geconstateerd was. Bij de analyse van de ongevallen met snelverkeer wordt tevens gebruik gemaakt van data afkomstig van Incident Management (voor toelichting, zie bij analyse snelverkeer).



Afbeelding 6.1: locaties ongevallen, slachtoffers en IM-meldingen per hectometerpaal (hmp).

In de bovenstaande afbeelding, zijn alle geregistreerde ongevallen, verkeersslachtoffers en IM-ongevallen (snelverkeer) uitgezet naar hectometrering. Uit de gegevens van de grafiek valt duidelijk op te maken dat de meeste ongevallen plaatsvinden in de omgeving van de op- en afritten van de A9; echter de verkeersslachtoffers vallen méér op het middengedeelte tussen Uitgeest en het zuidwesten van Castricum.

### 6.4 Analyse ongevallen met snelverkeer

Het overgrote deel van de ongevallen gebeurt met snelverkeer. Het gaat hierbij om méér dan 130 ongevallen. De meeste aanrijdingen daarvan vinden plaats met personenauto's en dit geldt ook voor de slachtofferongevallen. Het gaat hierbij meestal om ongevallen tussen personenauto's onderling. Zoals al eerder beschreven gebeuren er veel ongevallen met snelverkeer in de omgeving van de op- en afritten van de A9, en dus ook die met de personenauto's. Het gaat bij de op/afritten van de A9 in veel gevallen slechts om aanrijdingen met blikshade. Dit zijn voornamelijk kop-staartaanrijdingen tijdens werkdagen.

De kop-staartaanrijdingen gebeuren overigens verder ook verspreid over het gehele traject van de N203. Opvallend is dat er relatief veel kop-staartaanrijdingen gebeuren met meerdere voertuigen. Vanuit zowel de ongevallenregistratie als uit mediaberichten komen er bij de kop-staartaanrijdingen vrijwel geen meldingen naar voren over ongevallen bij uitritten.

De dominante aanrijdingen bij de slachtofferongevallen onder snelverkeer onderling zijn de frontale aanrijdingen. De meeste van deze slachtofferongevallen vinden plaats in de omgeving van de flauwe bocht ten zuidwesten van Castricum (hmp. 58 tot 59). Dit geldt ook voor het ongeval met dodelijke afloop dat in 2018 heeft plaatsgevonden tussen een personenauto en een vrachtauto. Bij dit ongeval vielen vijf verkeersslachtoffers waarvan 3 doden.

Verder worden er betrekkelijk veel eenzijdige ongevallen en ongevallen met vast voorwerp geregistreerd. Het gaat hierbij om ongevallen met auto te water, met lichtmast, macht over het stuur verliezen etc. De ongevallen gebeuren verspreid over de dag, avond en nacht; op zowel droog als op nat wegdek. De betrokken voertuigen zijn vooral auto en motor.

Het relatief hoge aantal aanrijdingen waarbij een motor is betrokken valt overigens ook op. Het gaat hierbij om 10 ongevallen (6 slachtoffers). De aard van de ongevallen en ook de omstandigheden zijn is redelijk divers. De ongevallen vinden verspreid over het gehele traject plaats.

#### **Data IM-management**

Bij de analyse van de ongevallen met snelverkeer zijn ook de gegevens van IM-ongevallen betrokken. Met incident-management kunnen de provinciale wegen sneller vrij worden gemaakt na een ongeval. Incidenten zijn behalve ongevallen, ook pechgevallen, afgevallen ladingen en andere situaties die de doorstroming van het verkeer belemmeren. Omdat de IM-gegevens vooral verkeersmanagement georiënteerd zijn, zijn ze niet geschikt voor diepgaande verkeersveiligheidsanalyses. Er ontbreken bijvoorbeeld gegevens van ongevallen met fietsers en bromfietsers en er zijn geen gegevens beschikbaar van de toedracht of afloop. De IM-gegevens zijn verkregen via de registratie door de weginspecteurs en bij SOS-internationaal.

Bij de gegevens van alleen de IM-data valt duidelijk te zien de meeste ongevallen plaatsvinden in de omgeving van de op- en afritten van de A9. Verder vinden er in verhouding tot de reguliere ongevallendata meer registraties plaats in de omgeving van de bebouwde kom, het station van, Uitgeest. Voorts vinden ongevallen verspreid over het gehele traject plaats.

Van iets meer dan de helft van de IM-ongevallen is de gereden richting bekend. Daarvan is het grootste aantal met verkeer in de richting van Castricum. Voorts zijn er enkele IM-ongevallen geregistreerd waarbij een auto te water is geraakt.

### **6.5 Analyse ongevallen met langzaam verkeer**

Er zijn 22 ongevallen geregistreerd, waarvan 13 ongevallen met letsel; dus bij méér dan de helft van de (geregistreerde) ongevallen valt een gewonde en dat is veel vergeleken met de ongevallen tussen snelverkeer onderling. Met 13 (9 met letsel) is het aantal ongevallen tussen langzaam verkeer onderling duidelijk het hoogst. Het gaat hierbij vooral om de wegvakongevallen (9 ongevallen). M.a.w. de meeste ongevallen gebeuren tussen bromfietsers, snorfietsers en fietsers onderling en dan voornamelijk op het fietspad. De ongevallen gebeuren verspreid over de dag, maar ook in de avond en nacht (en duisternis). Daarnaast gebeuren er ook een aantal eenzijdige rijongevallen op het fietspad.

Voorts gebeuren er enkele ongevallen op de kruispunten, maar daaruit kan (met de gegevens van vijf ongevallen) geen steekhoudende conclusie getrokken worden.

## 6.6 Ongevallen en alcohol

Er zijn 10 ongevallen (1 letsel) geregistreerd waarbij alcoholgebruik is geconstateerd. Het gaat hierbij vooral om eenzijdige/vast voorwerp ongevallen met personenauto's. Deze ongevallen gebeuren veelal 's avonds en 's nachts. Het enige letselongeval gebeurde tussen bromfiets (alcohol) en twee voetgangers.

De volgende kanttekening: bij het overgrote deel van de ongevallen is niet door de politie genoteerd of er alcoholgebruik in het spel was.

## 6.7 Beschrijving in het oog springende ongevallen

**Let op! Onderstaande beschrijving kan confronterend zijn voor de betrokkenen en hun naasten.**

Onderstaande ongevallen zijn ook in de mediaberichten naar voren gekomen. Per ongeval is de detailinfo vanuit de registratie weergegeven en ook tekst vanuit berichten in de media.

### **Woensdag 4 juli 2018 18:03**

Locatie: hmp. 58.4, in de omgeving van de flauwe bocht ten zuidwesten van Castricum.

Omstandigheden: Frontaal (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rechte weg (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

Vrachtauto bestuurder mannelijk 41 jaar.

Personenauto bestuurder mannelijk 23 jaar overleden. Passagiers: mannelijk 20 jaar gewond, mannelijk 21 jaar gewond, vrouwelijk 21 jaar overleden, vrouwelijk 21 jaar overleden.

Op de N203 kwamen een personenauto en een vrachtwagen frontaal met elkaar in botsing. In de auto zaten vijf mensen. De uit Duitsland afkomstige vrachtwagenchauffeur bleef ongedeerd. Het ongeluk gebeurde omstreeks 18.00 uur. De vrachtwagenchauffeur werd gisteren op het politiebureau verhoord over het ongeval. De toedracht van het ongeluk tussen de vrachtwagen en de personenauto is vooralsnog onduidelijk. Door de enorme klap raakte de personenauto van de weg en belandde in een sloot. Het wegdek lag vol onderdelen van het voertuig. De vrachtwagen raakte alleen aan de voorzijde beschadigd.

### **Maandag 26 december 2022 12:24**

Locatie: hmp. 59.3, ten westen van Castricum.

Omstandigheden: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Rechte weg (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

Personenauto bestuurder mannelijk 33 jaar.

Personenauto bestuurder mannelijk 49 jaar.

Personenauto bestuurder mannelijk 51 jaar gewond.

Personenauto bestuurder mannelijk 25 jaar.

Personenauto bestuurder mannelijk 76 jaar.

Lichtmast.

Overig wegmeubilair.

Bij een botsing met vijf auto's op de N203 bij Castricum is op Tweede Kerstdag gewonde gevallen. Eén van de auto's hing bij aankomst van de hulpdiensten boven de sloot. De vijf voertuigen kwamen omstreeks 12.30 uur met elkaar in botsing. Drie auto's belandden in de berm, waarvan één voertuig net voor de sloot tot stilstand kwam. Naast de politie en meerdere ambulances kwam ook een traumahelikopter ter plaatse. Zes betrokkenen zijn door ambulancepersoneel nagekeken. Eén persoon raakte bekneld en is met spoed naar het ziekenhuis gebracht voor verdere behandeling. Wat er precies is gebeurd, is nog onduidelijk. De Verkeersveiligheidsanalyse (VOA) zal onderzoek doen naar de toedracht van het ongeluk. De N203 is afgesloten geweest tussen Castricum en Uitgeest.

**Zaterdag 5 februari 2022 19:32**

Locatie: hmp. 58.7, in de omgeving van de flauwe bocht ten zuidwesten van Castricum.

Omstandigheden: Frontaal (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Rechte weg (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet aanwezig (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

Personenauto bestuurder mannelijk 24 jaar. Passagier: vrouwelijk 25 jaar gewond.

Personenauto bestuurder mannelijk 20 jaar gewond. Delict: Zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).

Personenauto bestuurder vrouwelijk 68 jaar.

Bij een frontale aanrijding met drie auto's zijn zaterdagavond op de N203 tussen Castricum en Uitgeest vier personen gewond geraakt. Eén van hen liep zwaar letsel op. Twee personenauto's botsten frontaal op elkaar. De derde betrokken wagen kon de crash vermoedelijk niet meer ontwijken. De schade is groot, twee van de drie auto's zijn total loss. Hulpdiensten rukten groots uit en kwamen met vijf ambulances, een traumahelikopter en twee voertuigen van de brandweer ter plaatse. De brandweer heeft één persoon uit een auto moeten bevrijden, een 20-jarige bestuurder uit Beverwijk. Hij liep zwaar letsel op. De inzittenden van de andere twee auto's, een 24-jarige man uit Heemskerk en zijn passagier een 25-jarige vrouw uit Limmen en een 68-vrouw uit Heemstede, konden zelfstandig uit de personenauto's komen en zijn met onbekend letsel overgebracht naar het ziekenhuis. De N203 was enkele uren dicht. De verkeersongevallenanalyse van de politie heeft onderzoek gedaan.

**Vrijdag 9 september 2022 09:43.**

Locatie: hmp. 58.7, ten zuidwesten van Castricum.

Omstandigheden: Frontaal (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rechte weg (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

Personenauto bestuurder vrouwelijk 75 jaar.. Delict: Zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).

Fiets bestuurder vrouwelijk 13 jaar gewond.

Personenauto bestuurder mannelijk 55 jaar.

Een meisje (13 jaar) op de fiets is vanmorgen zwaargewond geraakt na een ongeluk op de N203 bij Castricum. Ze is vermoedelijk van haar fiets gevallen, op de rijbaan terecht gekomen en vervolgens aangereden door een auto. Het meisje reed op het fietspad langs de N203 tussen Limmen en Uitgeest, waar ze ter hoogte van Castricum door nog onbekende oorzaak van haar fiets viel. Ook hoe ze op de rijbaan terecht kwam, is nog onduidelijk. De ambulance heeft haar zwaargewond meegenomen naar het ziekenhuis. Wat haar toestand is, is

niet duidelijk. De politie doet verder onderzoek naar het ongeluk. De N203 tussen Castricum en Uitgeest is inmiddels weer vrij voor verkeer.

## 7. Kaders en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden de vigerende beleidsplannen en richtlijnen besproken. Daarbij wordt gekeken welke invloed deze hebben op de N203 tussen Uitgeest en Limmen.

### 7.1 Omgevingsvisie en -verordening

In 2018 is de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. De visie kent vijf bewegingen met elk ontwikkelprincipe voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Een aantal van deze ontwikkelprincipes hebben een invloed op de N203.

**Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV en fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd**

Er spelen diverse ontwikkelingen in Castricum, Limmen, Heiloo en Egmond die van invloed zijn op het verkeer op de N203. Om te bepalen hoeveel verkeer in de toekomst rijdt over de N203 is nader onderzoek nodig. Dan kan ook bepaald worden in hoeverre de N203 nog goed functioneert in het netwerk. Daarnaast is het van belang om de netwerken op orde te brengen waarbij de verkeersveiligheidsnormen een randvoorwaarde is. Dit geldt voor zowel het snelverkeer als voor het langzaam verkeer.

**Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij OV-, weg-, energie-, agri- en data-knooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vraaggestuurde vervoersconcepten**

De ontwikkelingen in de regio vinden grotendeels plaats nabij OV-knooppunten of binnen de bestaande kernen. Uitzondering hierop is Zandzoom als locatie tussen Heiloo en Limmen. Als schakel met de MRA speelt station Uitgeest een belangrijke rol als overstappunt tussen de verschillende vervoerwijzen (van auto naar OV).

**Ontwikkelingen en beheer zijn passend bij de waarden, de karakteristiek en het draagvermogen van het landschap**

De provincie heeft een aantal gebieden aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). In de Omgevingsverordening is een aantal regels opgenomen die betrekking hebben op de bescherming van het BPL. De N203 tussen Uitgeest en Limmen gaat door het BPL Noord-Kennemerland. Een reconstructie van de weg waarbij ook ingrepen plaatsvinden in het landschap kan alleen onder bepaalde voorwaarden:

- Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
- Er zijn geen reële alternatieven;
- De aantasting wordt zoveel mogelijk beperkt (gemitigeerd);
- De aantasting wordt gecompenseerd.

**Nieuwe ontwikkelingen zijn zo veel mogelijk natuurinclusief**

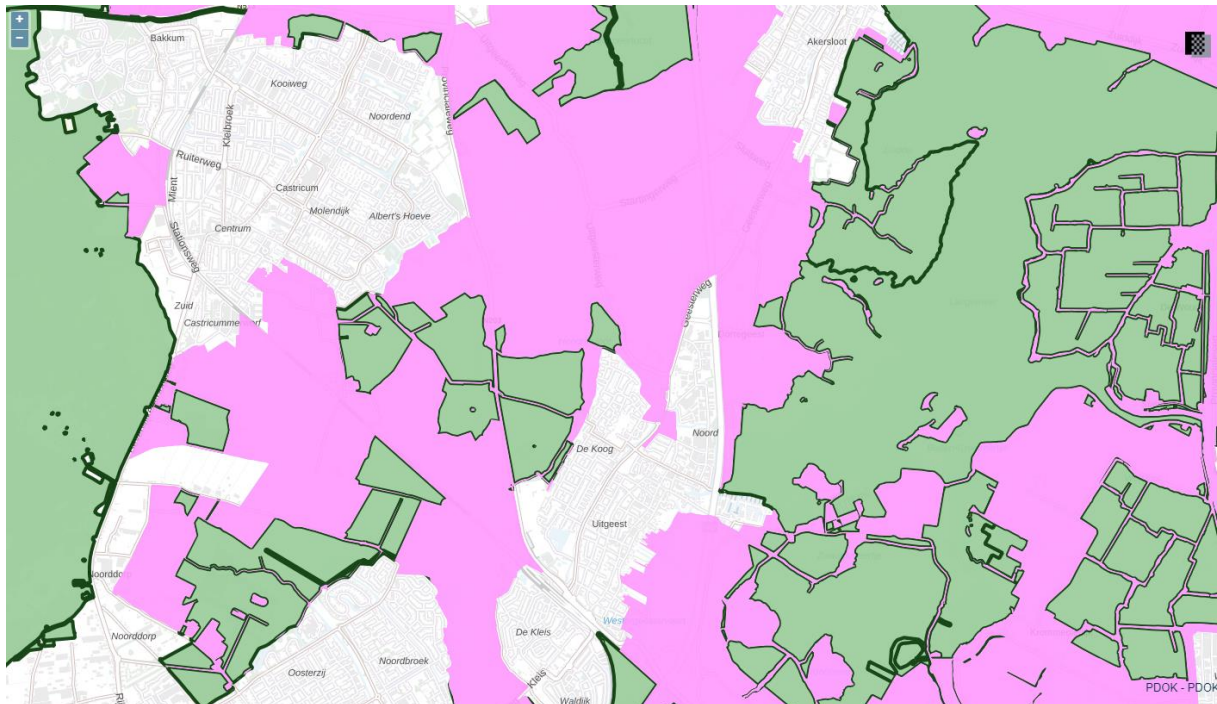
De randvoorwaarde hierbij is dat Natuurnetwerk Nederland (NNN) de basis blijft van de natuurstructuur. Daar waar mogelijk worden groene zones en gebieden verbonden om soorten de kans te geven zich te verspreiden en te ontwikkelen. Tussen Uitgeest en Castricum is een aantal NNN-gebieden aanwezig naast de N203. Ten zuiden van het kruispunt met de N513 kruist de N203 de Schulpvaart. Dit is aangewezen als Natuurverbinding tussen de diverse natuurgebieden. Ook hiervoor geldt dat als aanpassingen aan de N203 leiden tot ingrepen in het NNN-gebied, dit alleen onder bepaalde voorwaarden kan plaatsvinden:

- Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
- Er zijn geen reële alternatieven;

- De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt;
- De overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.

Naast bovenstaande voorwaarden geldt ook dat er kansen liggen om de natuur te versterken. Dit kan bijvoorbeeld door het beter verbinden van de NNN-gebieden (het kruisen van de N203) en een natuurvriendelijke inrichting van de wegbermen.

In onderstaande afbeelding is het BPL en NNN rondom de N203 weergegeven.



Afbeelding 7.1: NNN (groen) en BPL (roze) rondom de N203 tussen Uitgeest en Castricum.

### **Om een robuust ecosysteem te realiseren worden verbindingen tussen natuurgebieden verbeterd en functies slim gepositioneerd**

Rond de N203 liggen een aantal natuurgebieden die goed met elkaar verbonden moeten zijn. Het is van belang om te kijken welke koppelkansen er liggen om deze verbindingen te verbeteren. Daarnaast moet de waterkwaliteit in stand worden gehouden en mag geen afname van open water plaatsvinden.

### **Klimaatadaptatie**

De provinciale Omgevingsvisie NH2050 is de basis voor onze klimaatadaptatie aanpak. Alle ambities, uitgangspunten en de besteding van middelen zijn uitgewerkt in de notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland: bouwstenen voor de provinciale aanpak. Onze aanpak beschrijft de provinciale rol om de gevolgen van klimaatverandering hanteerbaar te houden.

Het uitgangspunt is dat provinciale wegen en vaarwegen zoveel mogelijk klimaatadaptief zijn ingericht. Hiermee nemen we verantwoordelijkheid voor onze eigen assets. In ieder geval willen we dat onze wegen die het meest cruciaal zijn bij de crisisbeheersing, zoveel mogelijk beschikbaar blijven bij weersextremen en overstromingen.

Iedere vijf jaar wordt een klimaatstresstest gehouden waarbij onderzocht wordt of de infrastructuur nog bestand is tegen te verwachte klimaatveranderingen. In de stresstest uit 2020 is de N203 niet als probleemlocatie naar voren gekomen.

## 7.2 Perspectief Mobiliteit

In het Perspectief Mobiliteit is het beleid op het gebied van mobiliteit samengevoegd. Er is een aantal hoofdpogaven benoemd dit van invloed zijn op de N203:

- Goede dagelijkse deur-tot-deur reis met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving.
- Lopen en fietsen: het inzetten op vormen van actieve mobiliteit om gezond gedrag te stimuleren.
- De ketenreis: het mogelijk en aantrekkelijk maken van ketenreizen binnen een multimodaal mobiliteitsnetwerk
- Veilig en toegankelijk reizen: het zorgen voor een aantrekkelijk, veilig en voor iedereen toegankelijk mobiliteitsnetwerk .
- Voorkomen van negatieve effecten van mobiliteit op bijvoorbeeld leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat.
- Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur.

Om de hoofdpogaven aan te pakken wordt ingezet op mobiliteitstransitie langs drie pijlers:

1. Verminder: voorkomen van (de groei van) mobiliteit door minder te reizen door slimme ruimtelijke ordening en verminderen piekdrukke door meer buiten de spits te reizen (o.a. werkgeversaanpak, mogelijk prijsbeleid).
2. Verander: inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen (lopen, fiets, OV, water, deelmobiliteit, elektrische (deel)auto) door in deze modaliteiten te investeren en het inzetten op mobiliteitsmanagement.
3. Verbeter: beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken, verduurzaming van voertuigen (zero emission) en verbeteren van de verkeersveiligheid.

Voor de N203 zijn met name de laatste twee pijlers van belang. De eerste pijler richt zich meer op generieke maatregelen. Voor wat betreft het veranderen van de mobiliteit is het zaak om bij de N203 te investeren in een goede fietsverbinding. Dit om de alternatieven voor de auto beter te faciliteren. Daarnaast is het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling van deze studie.

## 7.3 Regionale Agenda Mobiliteit

Het Perspectief Mobiliteit is samen met de regio vertaald naar een Regionale Agenda Mobiliteit voor de hele regio Alkmaar<sup>1</sup>. Deze agenda kent een korte doorlooptijd en wordt regelmatig geactualiseerd. De visie voor de regio richt zich op slimme, schone en veilige mobiliteit. Daarvoor zijn drie ambities benoemd:

1. Ontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten  
De ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is hierin een belangrijke. Daarvoor wordt o.a. station Uitgeest verbouwd.

2. Complete en veilige (regionale) fietsroutes inclusief voldoende fietsenstallingen  
Hierbij gaat het om het aanleggen van doorfietsroutes, waaronder langs de N203. In 2020 is de intentieverklaring voor de ontwikkeling van de doorfietsroutes in de regio Alkmaar ondertekend.

3. Bereikbaar, veilig en goed onderhouden infrastructuur

<sup>1</sup> De regio Alkmaar beslaat de gemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Dijk en Waard, Heiloo en Uitgeest.



Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N203 is met naam benoemd in de Regionale Agenda.

## 7.4 Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)

De iNHi beschrijft de strategie van de provincie hoe om te gaan met de investeringen in mobiliteit. Niet alleen waar, maar ook wanneer en met welke prioriteit. Bij het schrijven van deze analyse is de iNHi beleidsarm. Wel kan de monitor van de iNHi gebruikt worden. Dat betekent dat naar de cijfers gekeken kan worden van diverse indicatoren. Daarnaast kan het traject van de N203 tussen Uitgeest en Limmen vergeleken worden met andere wegvakken van provinciale wegen. Op die manier ontstaat een beeld van de opgave van een wegvak.

In de iNHi zijn alle wegen van de provincie Noord-Holland beoordeeld op een aantal aspecten. De score loopt van 1 (kleine/geen opgave) tot 5 (grote opgave). Dus hoe hoger de score, hoe groter de opgave. Daarnaast zijn de wegen ten opzichte van elkaar gerangschikt. In onderstaand overzicht is de beoordeling weergegeven.

<i>Indicator</i>	<i>Score</i>	<i>Rangschikking binnen indicator</i>
Verkeersveiligheid wegen	4 uit 5	Nr. 30
Verkeersveiligheid fiets	3 uit 5	Nr. 8
Bereikbaarheid fiets	5 uit 5	Nr. 3
Doorstroming openbaar vervoer	n.v.t.	n.v.t.
Doorstroming wegen	3 uit 5	Nr. 29
Gezonde leefomgeving	2 uit 5	Nr. 11
Ontsnippering van natuur	2 uit 3	Nr. 16

Tabel: Overzicht scores op indicatoren uit de iNHi voor de N203 tussen Uitgeest en Limmen.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de grootste opgaven liggen bij de bereikbaarheid voor de fiets (doorfietsroute) en de verkeersveiligheid voor zowel het autoverkeer (score 4 uit 5) als het fietsverkeer (top 10).

## 7.5 Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030

Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 beschrijft de stappen om de ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) te realiseren. Het uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeenten, maatschappelijke partijen (ANWB, VVN, Fietsersbond), politie en OM.

Er wordt ingezet op een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat goed gekeken wordt naar de eigenschappen van wegen en het gebruik daarvan. Hoe meer dat uit balans is, hoe groter het risico op onveiligheid. Er worden drie typen maatregelen beschreven: infrastructuur, gedrag en handhaving.

Er zijn drie belangrijke maatregelen om wegen in het buitengebied veiliger te maken:

1. Het veilig maken van wegbermen op 60- en 80-wegen;
2. Het realiseren van veilige rijrichtingscheiding bij 80- en 100-wegen;
3. Het veilig maken of verwijderen van uitwegen.

## 7.6 Regionaal Toekomstbeeld Fiets en Actieagenda Actieve Mobiliteit

Het Rijk heeft een Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. Vervolgens is door de verschillende landsdelen een uitwerking gemaakt in een Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Zo is ook voor de provincies Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam een Regionaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. In het toekomstbeeld is het regionale fietsnetwerk weergegeven. Onderdeel van de netwerk zijn doorfietsroutes. Dit zijn fietsroutes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden. De N203 tussen Uitgeest en Limmen is aangewezen als doorfietsroute.

Om het toekomstbeeld te realiseren heeft de provincie een Actieagenda Actieve Mobiliteit opgesteld. In die actieagenda zijn acht actielijnen beschreven:

	Actielijn		Prioriteit
1	Doorfietsroutes	Regionale netwerken van doorfietsroutes verbeteren en nieuwe doorfietsroutes realiseren.	●●●●●
2	Provinciale infrastructuur	Verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.	●●●●○
3	Data op orde	Data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit professionaliseren.	●●●●○
4	Overige netwerken	Verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.	●●●●○
5	Ketenreis	Versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.	●●●●○
6	Stimulering gebruik	Stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding.	●●○○○
7	Kennis en innovatie	Innovatieve toepassingen ontwikkelen en kennis over actieve mobiliteit vergroten en uitwisselen.	●●○○○
8	Recreatieve netwerken	Versterken van netwerken van recreatieve wandel- en fietsroutes in de provincie.	●○○○○

Tabel: Overzicht van de actielijnen uit het Actieprogramma Actieve Mobiliteit 2022-2027

De eerste twee actielijnen hebben direct invloed op de N203 tussen Uitgeest en Limmen: het verbeteren en/of realiseren van doorfietsroutes en het verbeteren van de fietsinfrastructuur op provinciaal areaal. In het actieprogramma zijn kwaliteitseisen aan het regionaal fietsnetwerk toegekend. Zo kent de doorfietsroute langs de N203 een streefbreedte van tenminste 4 meter met een minimumbreedte van 3 meter.

## 7.7 Regionaal Toekomstbeeld OV en OV Visie

Om ook in 2040 gemakkelijk en snel te reizen in Noord-Holland is het Regionaal Openbaar Vervoer Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland opgesteld. Hierin staat hoe de provincie Noord-Holland het openbaar vervoer wil ontwikkelen en laten groeien. In de ambities staat omschreven wat daar voor nodig is. Provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam werken samen met vervoerders, gemeenten en andere partners toe naar deze ambities.

De N203 tussen Uitgeest en Limmen vervult geen rol in het openbaar vervoer. Met andere woorden: er rijden geen bussen over de N203, de verwachting is ook niet in de toekomst. Wel is het van belang om het station van Uitgeest multimodaal bereikbaar te houden, met voldoende parkeer- en stallingsmogelijkheden, zodat men gemakkelijk over kan stappen op de trein.

## 7.8 Ontsnipperingsbeeld

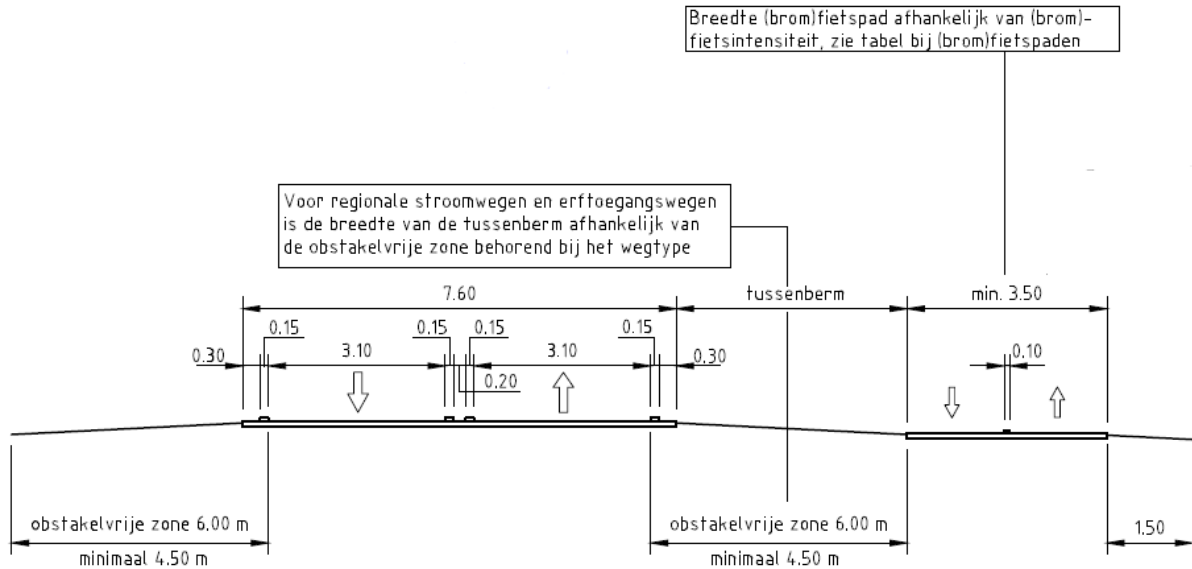
In 2021 is onderzoek gedaan door Wageningen University & Research naar maatregelen voor het verbinden van natuurgebieden. Hierdoor kan het gewenste Natuurnetwerk Nederland (NNN) gerealiseerd worden. Het onderzoek geeft een 'Ontsnipperingsbeeld'. Dit ontsnipperingsbeeld biedt inzicht in de faunaknelpunten in het provinciaal verkeerswegennet en hoe groot de verwachte winst voor de fauna ('faunawinst') is, per faunaknelpunt, als deze worden opgelost door het treffen van ontsnipperende maatregelen.

Voor vijf soorten is winst te behalen door maatregelen te treffen. Het gaat om de rosse woelmuis, Noordse woelmuis, bunzing, das en ringslang. Om deze soorten maximaal te faciliteren zijn 16 faunapassages nodig, waarvan 11 ecoduikers en 5 kleine faunatunnels. Daarnaast zou 5,5 km aan kleinwildraster en 5,5 km aan faunascherm nodig zijn.

### 7.9 Eisen en richtlijnen bouw- en infraprojecten (ERBI)

De ‘Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraobjecten’ (verder genoemd als ERBI) bevat eisen en richtlijnen, gesteld door de provincie Noord-Holland waaraan te realiseren objecten van infrastructurele projecten dienen te voldoen. Ook bevat het de eisen voor beheer en onderhoud aan de objecten.

Een aantal eisen zijn van belang voor de N203. Het gaat bijvoorbeeld om de rijbaanindeling en het bijbehorende dwarsprofiel. De eisen zijn gebaseerd op het Handboek Wegontwerp van het CROW. Echter door de nog aanwezige keuzevrijheid in het Handboek Wegontwerp en aanwezige bestaande infrastructuur zijn de dwarsprofielen voor de diverse wegcategorieën en wegtypes door provincie Noord-Holland nader vastgesteld. In onderstaande afbeelding is het (gewenste) dwarsprofiel weergegeven wat van toepassing is op de N203.



Afbeelding 7.2: Dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg met (brom)fietspad conform de ERBI.

Bij te weinig beschikbare ruimte geschiedt reductie breedte rijbaan conform onderstaand afpelmechanisme:				
Stap	Onderdeel	normaal	minimaal	breedte
1	Rijstrookbreedte	3,10 m	2,85 m	7,10 m
2	Breedte redresseer	0,30 m	0,15 m	6,80 m
3	Breedte middenstreep	0,15 m	0,10 m	6,70 m
4	Breedte kantstreep	0,15 m	0,10 m	6,60 m
5	Breedte redresseer	0,15 m	0,10 m	6,50 m
6	Enkele middenstreep	0,40 m	0,10 m	6,20 m
Minimale breedte 6,20 m				

Afbeelding 7.3: Afpelmechanisme als onvoldoende ruimte beschikbaar is.

Toelichting:

- De rijstrookbreedtes bij gebiedsontsluitingswegen zijn breder dan de aangegeven breedtes in het Handboek Wegontwerp.
- Bestaande rijbanen van gebiedsontsluitingswegen type 2 zijn vaak onvoldoende breed voor toepassing van het standaard dwarsprofiel. Indien geen verbreding wordt toegepast dient het aangegeven afpelmechanisme gehanteerd te worden voor bepaling van de rijbaanindeling.
- Gebiedsontsluitingswegen, die smaller zijn dan de standaard breedte en niet verbreed worden, worden uit veiligheidsoogpunt voorzien van een bermverharding met een breedte van 0,80 m.
- De toe te passen breedtes van een in twee richtingen bereden (brom)fietspaden zijn bij een maatgevende spitsintensiteit van twee richtingen per uur:
  - Van 0 – 150 (brom)fietsers een breedte van 3,50 m.
  - Van 150 – 350 (brom)fietsers een breedte van 4,00 m.
  - Meer dan 350 (brom)fietsers een breedte van 5,00 m.
- Voor de toe passen breedte van de obstakelvrije zones (...) dient de “normale” breedte in plaats van de “minimale” breedte toegepast te worden.
- De obstakelvrije zone bij regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen wordt gemeten uit binnenkant kantstreep vanuit de naast de berm gelegen rijstrook. Er wordt bij deze rijstrook geen onderscheid gemaakt of het een uitrijstrook, invoegstrook, linksaf-, rechtsaf- of weefvak is.
- Conform CROW publicatie 202 “Handboek Veilige Inrichting van Bermen” kunnen taluds flauwer dan 1:3 ook tot de obstakelvrije worden gerekend.
- Obstakels dienen buiten de obstakelvrije zone geplaatst te worden of met afschermingsvoorziening afgeschermd te worden.
- Voorwaarschuwingen voor verkeersregelinstanties, spookruisingen en beweegbare bruggen hoeven niet afgeschermd te worden.
- De obstakelvrije zone bij (brom)fietspaden dient 0,70 m te bedragen, incidenteel mag een obstakelvrije zone van 0,50 m worden toegepast. Binnen deze zone dienen geen obstakels voor specifiek (brom)fietsers, zoals openbare verlichting, verkeersborden, hekwerken en degelijke voor te komen.

## 7.10 Afspraken en toezeggingen

De afgelopen jaren heeft een aantal ongevallen plaatsgevonden met gewonden en doden tot gevolg. Deze ongevallen hebben de aandacht getrokken van de media en de lokale en provinciale politiek. De verkeersveiligheid op deze weg is daarmee een maatschappelijk zorgpunt geworden. Samen met de gemeenten Castricum en Uitgeest heeft de provincie verkend welke maatregelen op korte termijn mogelijk zijn. Op 6 april 2022 is dat in een Bestuurlijk Overleg besproken met de wethouders van beide gemeenten. Voor de lange termijn is afgesproken om in 2023 een trajectstudie te starten waarbij gekeken wordt naar grotere maatregelen in combinatie met groot onderhoud. Doorgaans is groot onderhoud een aangrijpingspunt om eventuele extra maatregelen te nemen om de verkeerssituatie te verbeteren. Dat kan gaan om verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming maar ook om faunapassages en natuur. Naar buiten toe is gecommuniceerd dat er groot onderhoud plaatsvindt in 2028. Echter, er is op dit moment geen groot onderhoud (en bijbehorend budget) geprogrammeerd voor dit gedeelte van de N203.

De korte termijn maatregelen zijn:

- Het aanbrengen van een haag tussen de rijbaan en het fietspad (voor een geleiderail is onvoldoende ruimte);
- Het aanbrengen van markering aan de randen van het fietspad;
- Het aanbrengen van aangepaste markering op de middenas van de rijbaan;

- Het instellen van een algeheel inhaalverbod (ook inhalen van landbouwvoertuigen is dan niet meer toegestaan).

Bovenstaande korte termijn maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd.

In de Statencommissie Mobiliteit & Bereikbaarheid van 12 september 2022 is toegezegd dat de volgende zaken onderdeel worden van de trajectstudie:

- Brede oriëntatie van de trajectstudie: alle mogelijke oplossingen worden in beeld gebracht;
- Vergroten van de afstand tussen de rijbaan en het fietspad;
- Verbreden van het profiel van de weg;
- Verlaging van de maximum snelheid van 80 naar 60 km/h.

Op 9 november 2023 is in een bestuurlijk overleg met de wethouders van Castricum en Uitgeest het Plan van Aanpak van de trajectstudie besproken. In het overleg is nog een aantal afspraken gemaakt:

- Snelheidsverlaging naar 70 km/h wordt meegenomen in de trajectstudie;
- Verkeersmanagement wordt in zijn algemeenheid meegenomen in de studie, en specifiek wordt gekeken naar het weren van of venstertijden voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.

## 8. Ontwikkelingen

### 8.1 Ruimtelijke ordening

In de gemeenten Bergen, Castricum, Heiloo en Uitgeest wordt de komende jaren gebouwd aan meer woningen. Dit leidt tot meer inwoners en daarmee meer verkeersbewegingen. Voor de analyse is gebruik gemaakt van de monitor plancapaciteit. In onderstaande tabel zijn de grotere woningbouwlocaties weergegeven.

Gemeente	Locatie	Aantal	Opmerkingen
Bergen	Delversduin (Egmond a/d Hoef)	162	
Bergen	Egmond, verspreid	111	
Castricum	Kaptein Kaas e.o.	104	Naast treinstation Castricum
Castricum	Geesterduin 2.0	215	
Castricum	Zandzoom, fase 3 t/m 6 (Limmen)	643	
Castricum	Castricum en Limmen, verspreid	401	
Heiloo	Zuiderloo	219	
Heiloo	Zandzoom	1278	
Heiloo	Heiloo, verspreid	490	
Uitgeest	De Oude Werf	150	
Uitgeest	Uitgeest, verspreid	419	
<b>Totaal</b>		<b>4192</b>	

Tabel: Overzicht woningbouw in Egmond, Castricum, Limmen, Heiloo en Uitgeest.

In het gebied rondom de N203 tussen Uitgeest en Limmen is de bouw van 4.192 woningen gepland. Hierdoor zal de verkeersintensiteit toenemen.

### 8.2 Programma Hoogfrequent Spoor

ProRail werkt samen met de spoorvervoerders, waaronder NS, aan meer reizigerstreinen op de drukste trajecten in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Eén van die drukke trajecten is Alkmaar/Heerhugowaard – Amsterdam. Om meer treinen te laten rijden worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Heerhugowaard
  - Een nieuw opstel terrein voor reizigerstreinen op het bedrijventerrein de Vaandel;
- Uitgeest
  - herinrichting van station Uitgeest en het emplacement,
  - verplaatsen van het goederenkeerspoor,
  - het realiseren van een onderstation.
  - In het stationsgebied vindt een verandering plaats van de sporenlayout, worden de perrons gewijzigd, wordt een extra eilandperron toegevoegd én wordt over het spoor een loopbrug gebouwd.
- Het aanpassen van 18 overwegen op het spoor tussen Alkmaar en Amsterdam, zodat we de overwegveiligheid verbeteren. Aanpassingen bestaan onder andere uit het vrijleggen of herstructureren van fiets- en voetpaden, en het plaatsen van overwegbomen;
- Het uitvoeren van diverse maatregelen, zoals geluidsmaatregelen, natuurmaatregelen en watercompensatie.

- Alkmaar
  - aanpassen van het opstelrein bij station Alkmaar,
  - plaatsen van lage geluidsschermen
  - het verlengen van het de perrons

Met deze aanpassingen kan de groei van het aantal reizigers van dagelijks 60.000 naar 70.000 opgevangen worden.

### 8.3 Beverwijkerstraatweg in Castricum

De Beverwijkerstraatweg in Castricum is een belangrijke verkeersader voor verkeer tussen Castricum en Heemskerk. Maatregelen op of aan deze weg hebben invloed om de verkeersstromen binnen Castricum én op de N203. Andersom geldt ook dat maatregelen op de N203 van invloed kunnen zijn op de verkeersstromen binnen Castricum en op de Beverwijkerstraatweg.

De spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg in Castricum is een knelpunt. Om het knelpunt op te lossen is onderzoek gedaan door ProRail, Ministerie van IenW, provincie Noord-Holland, regio Alkmaar en gemeente Castricum. De voorgestelde oplossing is een onderdoorgang waarbij de Beverwijkerstraatweg onder het spoor door gaat. Vanuit de gemeenteraad is aangegeven dat de inpasbaarheid en verkeersaantrekkende werking knelpunten zijn bij de onderdoorgang. Om het knelpunt aan te pakken en het Programma Hoogfrequent Spoor mogelijk te maken, wordt ingezet op een andere lijnvoering op het spoor.

Wanneer berekeningen met een verkeersmodel worden gemaakt, wordt rekening gehouden met de laatste stand van zaken van de ontwikkelingen rond de Beverwijkerstraatweg.

### 8.4 Aansluiting A9 bij Heiloo

Voor een betere bereikbaarheid van Heiloo en Limmen werken gemeenten en provincie aan een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo. Hiermee krijgen Heiloo en Limmen een directe verbinding met de A9 en worden de Kennemerstraatweg in Heiloo en de Rijksweg in Limmen ontlast. Tegelijkertijd draagt de aansluiting bij aan de mogelijkheden voor woningbouw in Heiloo en Limmen. Deze aansluiting heeft ook invloed op de verkeersintensiteiten op de N203 tussen Uitgeest en Limmen.

De uitvoering van het project laat nog even op zich wachten vanwege de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden. Eerst moet aangetoond worden of aan de wet- en regelgeving kan worden voldaan voordat het project uitgevoerd kan worden. Voor deze trajectstudie wordt daarom uitgegaan van twee scenario's: een scenario met aansluiting op de A9 bij Heiloo en een scenario zonder aansluiting.

### 8.5 Verbinding A8-A9

De provincie werkt samen met de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad aan de Verbinding A8-A9. Voor het project is een Landschapsplan opgesteld waarbij de weg wordt ingepast in het werelderfgoed Stelling van Amsterdam (onderdeel Hollandse Waterlinies). Als het project tot uitvoering komt heeft het invloed op de verkeersstromen op de aansluiting van de N203 op de A9. De uitvoering van het Landschapsplan is onzeker vanwege de hoge investering (ruim 900 miljoen). Daarom wordt onderzoek gedaan naar een robuuste oplossing waarbij het werelderfgoed niet geraakt wordt.

De effecten van een robuuste oplossing op de aansluiting van de N203 op de A9 zijn naar verwachting beperkt. Voor deze trajectstudie wordt rekening gehouden met het minst gunstige scenario voor de aansluiting van de N203 op de A9. Dat betekent dat modelmatig geen rekening gehouden wordt met de uitvoering van het Landschapsplan.

## 8.6 Lagere snelheden (GOW30 en GOW60)

Landelijk vindt steeds meer discussie plaats over de maximum snelheid van het autoverkeer. De traditionele verdeling tussen gebiedsontsluitingswegen 50 km/h en erftoegangswegen 30 km/h voldoet niet meer aan de behoefte. Daarom is de laatste jaren gewerkt aan een tussenvorm: gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Steeds meer gemeenten passen dit type toe op hun wegennet. Ook binnen Castricum is een aantal wegen aangewezen die omgevormd worden tot GOW30.

Daarnaast speelt dezelfde discussie over wegen buiten de bebouwde kom: de gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en erftoegangsweg 60 km/h. Voor wegen die niet geschikt zijn als gebiedsontsluitingsweg, maar teveel verkeer hebben voor een erftoegangsweg, is men op zoek naar een tussenvorm: gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60). Voor deze tussenvorm is nog geen nadere uitwerking gemaakt. Het is van belang om te weten onder welke voorwaarden een GOW60 toegepast kan worden.



## 9. Overzicht knelpunten en koppelkansen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de knelpunten en koppelkansen. De eerste paragraaf bevat de knelpunten op basis van de analyse. De tweede paragraaf is een verrijking van de knelpunten op basis van de gesprekken met de omgeving. Tenslotte worden in de derde paragraaf de koppelkansen weergegeven. De volledige knelpuntenlijst is opgenomen in de bijlage.

### 9.1 Knelpunten op basis van analyse

In onderstaande tabellen zijn de knelpunten op basis van de analyse weergegeven. Ze zijn gecategoriseerd naar modaliteiten fiets en gemotoriseerd verkeer.

Knelpunten fiets		
Nr.	Knelpunt	Omschrijving
F-01	Smal (brom)fietspad	Het (brom)fietspad is smaller dan wat de richtlijnen voor een doorfietsroute aangeven.
F-02	Smalle tussenberm	De berm tussen het (brom)fietspad en de rijbaan is smaller dan wat de richtlijnen aangeven.
F-03	Aanrijdingen langzaam verkeer onderling	Op het (brom)fietspad langs de N203 gebeuren relatief veel ongevallen tussen (brom)fietsers onderling.

Knelpunten gemotoriseerd verkeer		
Nr.	Knelpunt	Omschrijving
A-01	Smal profiel	Het profiel van de N203 is smaller dan wat de richtlijnen aangeven voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h.
A-02	Landbouwverkeer op de rijbaan	Landbouwverkeer maakt gebruik van de N203. Er is geen parallelvoorziening aanwezig waar het landbouwverkeer gebruik van kan maken.
A-03	Uitritten	Op de N203 is een aantal erfaansluitingen aanwezig. Idealiter worden erfaansluitingen ontsloten via een parallelweg of een erftoegangsweg.
A-04	Ongevallen in flauwe bochten	Bij de flauwe bochten in de N203 ter hoogte van Provincialeweg 1, 2 en 3 gebeuren relatief gezien de meeste ongevallen met slachtoffers.
A-05	Frontale aanrijdingen	Op de N203 gebeuren relatief veel frontale aanrijdingen.
A-06	Eenzijdige ongevallen	Op de N203 vinden relatief veel eenzijdige ongevallen plaats, waaronder auto te water, tegen een lichtmast, etc.
A-07	Ongevallen met motorrijders	Op de N203 vinden relatief veel ongevallen plaats waarbij een motor is betrokken.

## 9.2 Verrijking knelpunten

Deze paragraaf wordt verder ingevuld na gesprekken met de omgeving.

## 9.3 Koppelkansen

Deze paragraaf wordt verder ingevuld na gesprekken met de omgeving.