

Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen

Bijlagen
Provincie Noord-Holland

9 april 2025 - Public



Contactpersoon

PATRICK BROEREN

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Bijlage A Verslagen stakeholdergesprekken

SUBJECT

N203: Gespreksverslag LTO

DATE

17 December 2024

- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
- In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
- Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
- De N203 dient als belangrijke landbouwroute en alternatieven zoals de Limmenkoog brengen dorpskernen en fietsers in conflict met landbouwverkeer.
- In 2021 heeft LTO afspraken gemaakt met IenW over de kentekening van landbouwvoertuigen in combinatie met een betere toegang tot provinciale wegen, een verhoging van de maximum snelheid naar 40 km/u en het inrichten van één loket voor ontheffingverlening. Van de zijde van de wegbeheerders (IPO/VNG) is aangegeven dat met deze afspraken het landbouwverkeer toegang krijgt tot provinciale wegen tenzij dat uit oogpunt van verkeersveiligheid niet verantwoord is.
- Belangrijk is dat landbouwverkeer toegestaan blijft op de veelgebruikte N203.
- Het behouden van toegang voor landbouwverkeer op de N203 is cruciaal
- Verkeershoeveelheden zijn lastig vast te stellen. De hoeveelheden verschillen ook tussen de seizoenen. Evaluatie van landbouwverkeer op andere wegen zoals tijdens renovatie Leeghwaterbrug is leerzaam.
- Voorbeelden van succesvolle projecten zoals de N512 tussen Egmond en Alkmaar tonen aan dat bredere middengeleiders en verbeterde fietspaden de verkeersveiligheid verbeteren.
- Renovatie van wegen zoals A.C. de Graafweg, N241 met gescheiden fietspaden en verbrede wegen zijn effectief gebleken.
- Overwegingen tot het plaatsen van vangrails en het eventueel verlagen van de snelheidslimiet moeten zorgvuldig worden afgewogen in overleg met belanghebbenden.
- Een parallelweg heeft negatief effect op verkeersveiligheid volgens LTO. Daarmee kom je met landbouwvoertuigen weer tussen de fietsers te rijden, en verleg je het probleem naar de zwakkere weggebruiker.
- Eventueel kan je de N203 afwaarderen tot 60 km/u (en aansluiten op de A9). Bij afwaardering moet het wegprofiel worden aangepast en/of snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht zodat automobilisten zich ook naar de snelheid gaan gedragen. LTO kijkt hier niet direct positief tegenaan omdat landbouwverkeer hinder ondervindt van vooral de verkeersremmende maatregelen
- Aandacht voor gedrag van weggebruikers, zoals onveilig inhalen en gedrag ten opzichte van fietsers, is eveneens essentieel voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

KES

- Belangrijk is dat landbouwverkeer toegestaan blijft op de veelgebruikte N203. Niet alleen uit oogpunt van een goede doorstroming van het landbouwverkeer maar vooral voor een veilige doorstroming.
- Het behouden van toegang voor landbouwverkeer op de N203 is cruciaal
- Een parallelweg heeft negatief effect op verkeersveiligheid volgens LTO. Dat verlegt het probleem naar de zwakkere weggebruiker

ONDERWERP

Gespreksverslag - Stichting Landschap Noord-Holland

DATUM

19 december 2024

-
- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
 - In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
 - Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
 - Vanuit Stichting Landschap Noord-Holland is Martijn de Jong aangeschoven. Hij richt zich op extern beleid. Normaal gesproken sluit een lokale boswachter aan, dat zal in het vervolg gebeuren als de trajectstudie concreter wordt.
 - Wanneer het alternatief doorsteken Zeeweg-A9 wordt overwogen, is het van belang dat hierbij geen NNN-gebied verloren gaat. Grof gezien zijn er 2 blokken NNN-gebied. Er is volgens Martijn maar 1 tracé mogelijk dat geen natuur doorkruist. Het zou randvoorwaardelijk moeten zijn in de variantenbeoordeling dat er geen NNN-gebied verloren gaat.
 - Stichting Landschap Noord-Holland ziet niet graag dat het wegprofiel breder wordt. Dan moeten sloten worden gedempt en nieuwe vaarwegen worden aangelegd. Dat leidt al snel tot veel meer bodemverstoring.
 - Volgens boswachters van Landschap Noord-Holland zijn er 3 dammen bij de eendenkooi aanwezig. Pachters maken na het maaien een draai bij de dammen de N203 op. Stichting Landschap Noord-Holland ziet graag dat de dammen worden opgeheven, zodat landbouwverkeer daar niet de N203 op hoeft te draaien. Een geschikte alternatieve locatie zou bij de Uitgeesterweg zijn.
 - Eendenkooi is punt van aandacht en dient behouden te blijven. Eendenkooi heeft sterk juridisch recht
 - Liever geen parallelwegen. Die leiden tot meer ruimtebeslag. Wanneer de eerder benoemde dammen worden verplaatst blijft er minder landbouwverkeer op de N203 over.
 - Geen bezwaar tegen middengeleider of vangrail tussen fietspad en autoweg
 - Afwaarden van N203 naar 60 km/u geeft ook veel stikstofruimte.
 - Voorstel om het Oer-IJ beter zichtbaar te maken bij een eventuele wijziging van het knooppunt in het noorden bij de Zeeweg, met aandacht voor landschappelijke en ecologische waarde.
 - Wanneer natuurcompensatie nodig is wil SLNH dat dichtbij, en niet ergens anders verderop.

SUBJECT

N203: Gespreksverslag NS Stations

DATE8 januari 2025

- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
- In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
- Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
- Maarten legt uit dat vanuit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer station Uitgeest wordt aangepast, en raadt aan hierover contact op te nemen met ProRail. Het treinstation wordt vergroot zodat meer en langere treinen kunnen hier kunnen rijden en halteren. Het VO is beschikbaar, zie [Uitgeest | ProRail](#)
- Onderdeel van het voorlopige ontwerp is een bovengrondse traverse. Nu verplaatsen treinreizigers tussen de perrons door een tunnel. In de toekomst wordt deze tunnel alleen gebruikt als interwijk verbinding, en maken treinreizigers gebruik van de traverse. Voorbeelden hiervan zijn station Alkmaar of Bussum-Zuid. Daarnaast wordt een extra eilandperron gerealiseerd.
- Het ontwerp staat redelijk vast. Kleine aanpassingen zijn wel nog mogelijk. Vanuit die gedachten zijn er ook geen kansen.
- ProRail is verantwoordelijk voor het fietsparkeren, NS Stations voor het autoparkeren
- De fietsverbinding wordt niet gewijzigd vanuit de ontwikkeling van het stationsgebied. De Fietsenstalling op het maaiveld blijft op dezelfde plek. Een algehele verplaatsing van de fietsenstalling is niet haalbaar. Deze is kortgeleden al aangepast.
- De capaciteit van de P+R is recentelijk vergroot. Er is veel behoefte aan dit terrein, en dus is inkrimpen of verkleinen van de P+R onwenselijk. Indien dit gebeurt moet de P+R worden gereguleerd, bijvoorbeeld doormiddel van een slagboom.
- NS Stations blijft graag nauw betrokken bij ontwerpvoorstellen rondom station Uitgeest.

SUBJECT

N203: Gespreksverslag HHNK

DATE

9 januari 2025

-
- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
 - In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
 - Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
 - Bijna alle wegen die in het verleden in eigendom waren van het HHNK zijn sinds 1 januari overgedragen aan gemeenten.
 - Er zijn vanuit het HHNK geen direct toekomstige ontwikkelingen die nu al relevant zijn. Raakvlak met HHNK zit met name in het verhardingstoename dat gecompenseerd moet worden.
 - Sloot opschuiven kan in de meeste situaties, maar moet dan wel hetzelfde oppervlak aan water terugkomen. Dus bij een verbreding van wegdek dient de watergang zowel te worden verlegd als verbreed.
 - Er is vanuit het HHNK geen sterke voorkeur om binnen het huidige ruimtebeslag te blijven, zolang compensatie plaatsvindt binnen hetzelfde peilvak. Aandachtspunt: Binnen het projectgebied liggen verschillende peilvakken.
 - Provincie Noord-Holland is de eigenaar van de watergang die langs de N203 ligt. Daarvoor gelden ook de eisen van compensatie bij verhard oppervlak. PNH onderhoudt de watergang zelf.
 - Bij het aanpassen van een brug moet de doorvaartbreedte gelijk blijven.
 - Duiker ter hoogte van Shephershouse: Terugbrengen wat er ligt.
 - Bij het aanbrengen van een tunnel onder de N203/Zeeweg moet een vergunning worden aangevraagd voor het plaatsen van een tunnel en aanbrengen van een pomp.
 - Bij een oost-west tunnel onder N203 ter hoogte van de Zeeweg kan de waterloop oostelijk van de N203 iets worden omgelegd zodat het fietspad niet onder de waterloop door hoeft.
 - Momenteel zijn er geen directe meekoppelkansen vanuit het HHNK. Olaf gaat dit controleren
 - Ter plaatse van het tankstation ontstaat veel keerbewegingen die niet zijn toegestaan. Hier liggen ook 2 duikers. Bij aanpassingen in de omgeving kunnen de duikers worden verlegd naar het noorden of zuiden.
 - Aan de zuidwestkant van Uitgeest kruist een persleiding van HHNK twee keer de N203. Deze ligt redelijk diep onder de grond, maar moet bij aanpassingen aan de weg wel rekening mee gehouden worden.



SUBJECT

N203: Gespreksverslag ProRail

DATE

22 januari 2024

-
- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
 - In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
 - Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
 - Het Tracébesluit PHS Alkmaar-Amsterdam is in 2023 vastgesteld. Dit is een samenhangend pakket in de regio van verschillende maatregelen.
 - Vormgevingsdocument van station Uitgeest beschrijft dat er een traverse boven het spoor met trapopgangen naar het perron wordt gerealiseerd. Nu is dat nog onderlangs. De huidige trapopgangen bij de Zientunnel gaan weg.
 - Perrons en sporen van station Uitgeest komen op een andere locatie. Keervoorziening voor goederentreinen wordt verplaatst naar het noorden
 - In de oksel noordoost gaat ProRail/Liander een onderstation bouwen. Dat is een energievoorziening voor het spoor, naar de bovenleiding. Het parkeerterrein verandert niet
 - Fietsparkeren gaat niet veranderen aan de N203 kant van het station
 - Werkzaamheden vinden plaats in de periode 2027 tot 2031. In deze periode kunnen geen werkzaamheden aan de N203 plaatsvinden die conflicteren.
 - Variant om haakse hoeken uit het fietspad eruit halen conflicteert huidige lay-out met fietsparkeren.
 - Hoe verhouden de kruisende verkeersstromen zich tot elkaar? Aanpassingen mag niet leiden tot een toename van kruisingen tussen fietsers en voetgangers.
 - Fietsparkeerplekken moeten weer elders worden gecompenseerd, huidige capaciteit is nodig.
 - Driehoek van Assem (bij A9) worden bouwterrein ingericht. Ontsluiting moet mogelijk blijven.
 - Conflictanalyse: ProRail stuurt technische tekening (DO) naar Arcadis zodat zij een conflictanalyse kunnen uitvoeren. Daarbij lettend op nieuwe inrichting fietspad/fietsparkeren en onderstation

SUBJECT

N203: Gespreksverslag Cumela

DATE

22 januari 2024

-
- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
 - In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
 - Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
 - Cumela is een landelijk brancheorganisatie met ongeveer 2000 leden en 3000 leden in de sector. Veel leden zijn dienstverleners met landbouwvoertuigen. Dit zijn niet alleen agrariërs. Leden van Cumela moeten dagelijks over de weg met grote voertuigen, en niet incidenteel zoals bij agrariërs.
 - De N203 is voor landbouwverkeer van groot belang. Er zijn geen goede alternatieve wegen. Het landbouwverkeer rijdt met name 's ochtends voor de spits op de hoofdrijbaan. Die zijn voor 7 uur van de weg.
 - N203 wordt veel gebruikt als sluiptegweg wanneer de A9 vast staat.
 - Het inhaalverbod frustreert weggebruikers. Men blijft inhalen. Grasbetontegel in het midden van de weg dat geluid maakt helpt bij een inhaalverbod. Daarnaast zou handhaving/flitspalen ook helpen.
 - Onderling snelheidsverschil is groot. Snelheid naar beneden (60 km/u) zou het onderlinge snelheidsverschil kleiner maken.
 - De N203 is niet smal, maar toont wel smal.
 - Afslag naar tankstation buiten Uitgeest en veehouder is onoverzichtelijk. Er worden gevaarlijke manoeuvres uitgevoerd om te keren ten noorden van Uitgeest om naar het tankstation te gaan. Ronde/ovonde bij Uitgeest bij veehouderij en tankstation creëert veiligheid en neemt de snelheid van weggebruikers weg.
 - De weg is donker. Kattenogen zouden helpen.
 - Je rijdt makkelijk op de automatische piloot en let minder op
 - Paralelwegen met grote voertuigen en fietsers zijn niet wenselijk. Veel fietsverkeer rijdt van Uitgeest naar de scholen in Castricum. Veel meer fietsverkeer dan landbouwverkeer. Samengaan (op bijvoorbeeld een parallelweg) zou heel gevaarlijk zijn.
 - Maatregelen moet fietsers en autoverkeer van elkaar scheiden, bijvoorbeeld doormiddel van een vangrail. Dat vereist een aanpassing van het fietspad (verbreden of verplaatsen). Fietsverkeer en landbouwverkeer samenbrengen is onwenselijk.
 - Voorbeelden van succesvolle maatregelen: Bij N243 bij Noordervaart een opstelstrook van grasbetontegels en de N241 parallelstrook met busluis
 - Landbouwverkeer is 3 meter breed over de banden, en een hakselaar is zelfs breder. Dat betekent dus dat een weg die is ingericht voor een vrachtwagen niet direct geschikt is voor landbouwverkeer.

SUBJECT

N203: Gespreksverslag Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

DATE

11 februari 2025

-
- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger vanwege het hoge aantal ongevallen en de ervaren onveilige verkeerssituaties.
 - In 2023 zijn enkele kortetermijnmaatregelen getroffen, maar meer maatregelen zijn vereist. Grootschalig onderhoud aan de weg staat gepland vanaf 2028.
 - Doel is om aanvullende maatregelen op te stellen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N203.
 - Ruben de Haan werkt voor de veiligheidsregio Noord-Holland Noord als repressieve dienst, verkeerszaken en wegstremmingen in regio Alkmaar en Omgeving. Uitgeest valt onder veiligheidsregio Kennemerland.
 - Gevaarlijke situaties en weinig vergevingsgezinde weginrichting van de N203 zijn bekend bij Ruben. Afslagen zijn kort, en de berm is klein.
 - De N203 is een van de belangrijkste wegen die Limmen en Uitgeest verbinden. Veel scholieren maken gebruik van deze route. Waarom nemen zij die route? Er zijn betere routes in de omgeving. Daarnaast is er in de zomer veel autoverkeer door toerisme/strandgangers. De drukte is volgens Ruben van invloed op de hoeveelheid ongelukken.
 - De N203 wordt door de brandweer en ambulance ook veel gebruikt als aanrijroute. Ambulance gebruikt met Dynamisch Ambulance Management de N203 veel om van noord naar zuid te rijden.
 - De brandweer mag je 20 km/u harder dan maximaal toegestane snelheid. Voor de ambulance is dat 40 km/u. Bij een lagere snelheid (60) krijgen brandweer en ambulance een langere aanrijtijd. Met een hogere snelheid is het risico op ongevallen groter (bijvoorbeeld onoverzichtelijk inhalen). 80 km/u is wenselijk om snel te vervoeren.
 - Berm of middengeleider is vanuit de brandweer minder wenselijk. Hierdoor is het niet mogelijk verkeer in te halen over de tegengestelde rijrichting.
 - De oplossing zou volgens Ruben vooral liggen bij het breder maken van het rijprofiel. Daarmee is weg veiliger en is de doorgang gegarandeerd. Stremmingen zijn juist onwenselijk.
 - De fietsafrit bij de Eendenkooi wordt nauwelijks gebruikt door hulpdiensten. Het fietspad is slecht bruikbaar voor brandweerwagens.
 - Wanneer drempels worden geplaatst mogen deze niet te steil zijn in verband met patiëntenvervoer van ambulances.
 - De Veiligheidsregio NHN deelt contactpersoon van veiligheidsregio Kennemerland.

Bijlage B Probleemanalyse

Trajectstudie N203 Uitgeest – Limmen

Analysedocument

Datum: 21 november 2024
Versie: 4.2
Status: Concept
iMPI nummer: N203-17

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van de trajectstudie	3
1.3	Leeswijzer	4
2.	Functie van de weg	5
3.	Gebruik van de weg	6
3.1	Voetgangers	6
3.2	Fietsverkeer	7
3.3	Openbaar Vervoer	8
3.4	Gemotoriseerd verkeer	8
3.5	Landbouwverkeer	11
3.6	Nood- en hulpdiensten	11
3.7	Goederenvervoer	11
4.	Inrichting van de weg	12
4.1	Maximum snelheid en inhaalverbod	12
4.2	Kruispunten	12
4.3	Uitritten	18
4.4	(Brom)fietspaden en voetpaden	18
4.5	Afmetingen	18
5.	Verkeersveiligheid N203	19
5.1	Ongevallenregistratie	19
5.2	Ongevallenbeeld	20
5.3	Locaties algemeen	20
5.4	Analyse ongevallen met snelverkeer	22
5.5	Analyse ongevallen met langzaam verkeer	24
5.6	Ongevallen en alcohol	25
5.7	Beschrijving in het oog springende ongevallen	25
5.8	Human Factors analyse	27
6.	Omgeving	30
6.1	Energie	30
6.2	Water en Klimaatadaptie	31
6.3	Bodem	32
6.4	Ecologie	36
6.5	Ruimtegebruik	37
6.6	Ruimtelijke kwaliteit	38

6.7	Welzijn en gezondheid.....	39
6.8	Sociale relevantie.....	41
6.9	Bereikbaarheid.....	41
6.10	Vestigingsklimaat	41
6.11	Investerings	41
6.12	Circulariteit en materialen	41
7.	Kaders en randvoorwaarden	42
7.1	Omgevingsvisie en -verordening	42
7.2	Perspectief Mobiliteit	43
7.3	Regionale Agenda Mobiliteit	44
7.4	Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi).....	44
7.5	Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.....	45
7.6	Regionaal Toekomstbeeld Fiets en Actieagenda Actieve Mobiliteit.....	45
7.7	Regionaal Toekomstbeeld OV en OV Visie	45
7.8	Ontsnipperingsbeeld.....	46
7.9	Eisen en richtlijnen bouw- en infraprojecten (ERBI)	46
7.10	Afspraken en toezeggingen.....	47
8.	Ontwikkelingen en raakvlakken.....	49
8.1	Ruimtelijke ordening.....	49
8.2	Aansluiting A9 bij Heiloo.....	50
8.3	Verbinding A8-A9.....	50
8.4	Lagere snelheden (GOW30 en GOW60)	50
8.5	Programma Hoogfrequent Spoor	51
8.6	Beverwijkerstraatweg in Castricum	51
9.	Overzicht knelpunten en koppelkansen	52
9.1	Knelpuntenkaart	52
9.2	Knelpunten op basis van analyse	53
9.3	Koppelkansen.....	54
	Bijlage 1 Human Factor analyse	55

1. Inleiding

De N203 is een provinciale weg tussen Wormerveer en Limmen. Veel regionaal verkeer maakt gebruik van deze weg. De afgelopen jaren is de N203 tussen Uitgeest en Limmen een aantal keer in de media geweest vanwege ongevallen. Samen met de gemeenten Uitgeest en Castricum heeft de provincie in 2022 afspraken gemaakt voor maatregelen op de korte termijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast is afgesproken om in 2023 een trajectstudie te starten naar mogelijkheden voor maatregelen op de langere termijn. De trajectstudie is opgenomen in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) onder maatregel N203-17. Deze analyse van de huidige situatie is onderdeel van de trajectstudie.

1.1 Aanleiding

Door de ongevallen van de afgelopen jaren staat de verkeersveiligheid van de N203 tussen Uitgeest en Limmen onder druk. In 2023 zijn daarom maatregelen die op de korte termijn moeten bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid aangebracht:

- Het aanbrengen van een haag tussen de rijbaan en het fietspad;
- 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).

Echter, voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid zijn, naar verwachting, ingrijpendere maatregelen nodig. Daarom is met de gemeenten Uitgeest en Castricum afgesproken om een trajectstudie te starten. De provincie Noord-Holland samen met de gemeenten Castricum en Uitgeest de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen gestart.

1.2 Doel van de trajectstudie

Het doel van de trajectstudie is een verkeersveiliger weg ten opzichte van de situatie tot en met 2022. Daarbij hanteren we de ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050, uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Met het resultaat uit deze trajectstudie streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken. Het resultaat van de trajectstudie is een set aan mogelijke maakbare maatregelen die een bijdrage leveren aan een verkeersveiliger weg. Per maatregel is inzichtelijk gemaakt wat het doelbereik is en wat de kosten zijn. Op basis hiervan wordt een voorstel gedaan richting Gedeputeerde Staten (GS) en Provinciale Staten (PS).

Om te komen tot een pakket aan mogelijke maatregelen wordt de trajectstudie zoals beschreven in het Plan van Aanpak N203 van Provincie Noord-Holland opgedeeld in onderstaande fasen:

- Fase 1 Updaten Analysedocument: een analyse van de huidige en de toekomstige situatie van dit traject en directe omgeving.
- Fase 2 Herijking Definitiefase: de scope voor het project, de knelpunten en een definitief beoordelingskader.
- Fase 3 Oplossingsrichtingen en maatregelen: oplossingsrichtingen inventariseren en een selectie maken van drie alternatieven. Ook liggen er resultaten van de beoordeling van de alternatieven en is er een eerste voorstel voor een maatregelpakket.
- Fase 4 Maatregelpakket: onderzoeksresultaten en adviezen bundelen om te komen tot een uitgewerkt maatregelpakket.
- Fase 5 Besluitvorming: de voorbereiding van de besluitvorming voor de N203.

1.3 Leeswijzer

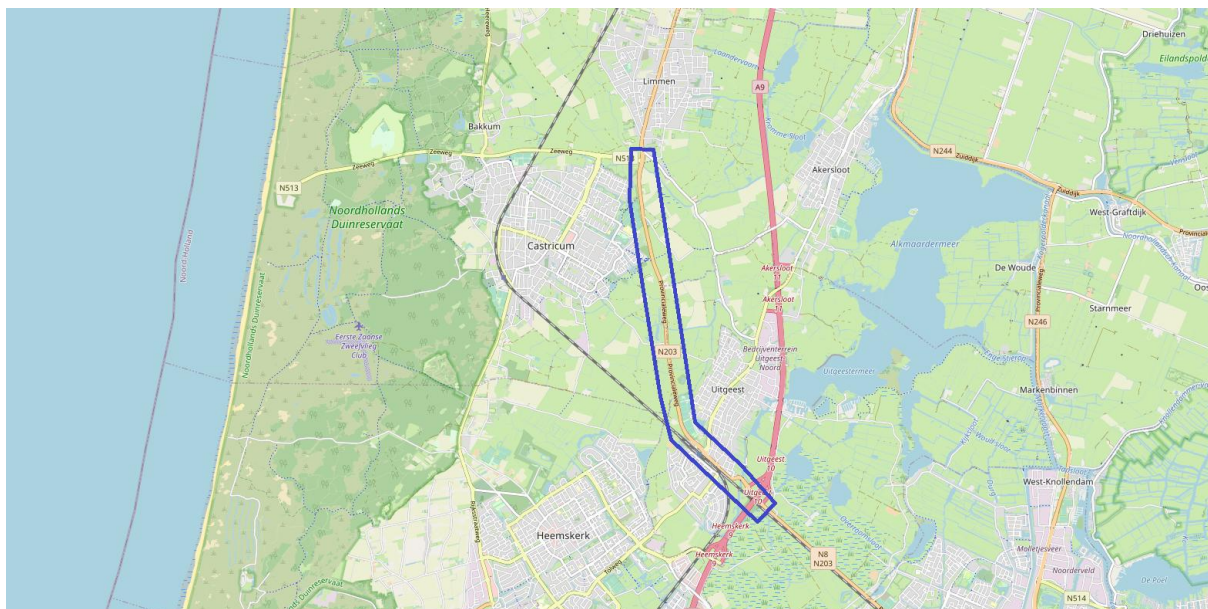
Dit analysedocument bevat een weergave van feitelijke informatie over de huidige situatie en overzicht van relevante kaders en ontwikkelingen. Het document dient als basis voor de knelpunten, scope en beoordelingskader en uiteindelijk de oplossingsrichtingen in de volgende fases van de trajectstudie. In het eerste deel van de analyse worden de functie, het gebruik en de inrichting van de weg toegelicht. Vervolgens behandelt hoofdstuk 5 de analyse van de ongevallen op de N203. In de daaropvolgende hoofdstukken worden de omgeving, kaders en randvoorwaarden en ontwikkeling en raakvlakken beschreven. Ten slotte wordt in hoofdstuk 9 ingegaan op knelpunten en koppelkansen.

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. Het traject zoals op onderstaande afbeelding te zien is, loopt van hectometer 54.6 bij de aansluiting op de A9 tot hectometer 60.4 bij het kruispunt met de N513.

Langs de N203 ligt een fietspad dat Castricum en Limmen verbindt 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 hoofdfietsroute). 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

Dit hoofdstuk gaat verder in op het gebruik van de weg. Hierbij wordt de informatie voor de afzonderlijke vervoerswijzen weergegeven. Vanuit de benadering voor duurzame mobiliteit is hierbij de volgorde van STOMP¹ aangehouden.

3.1 Voetgangers

De N203 is geen onderdeel van een 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.



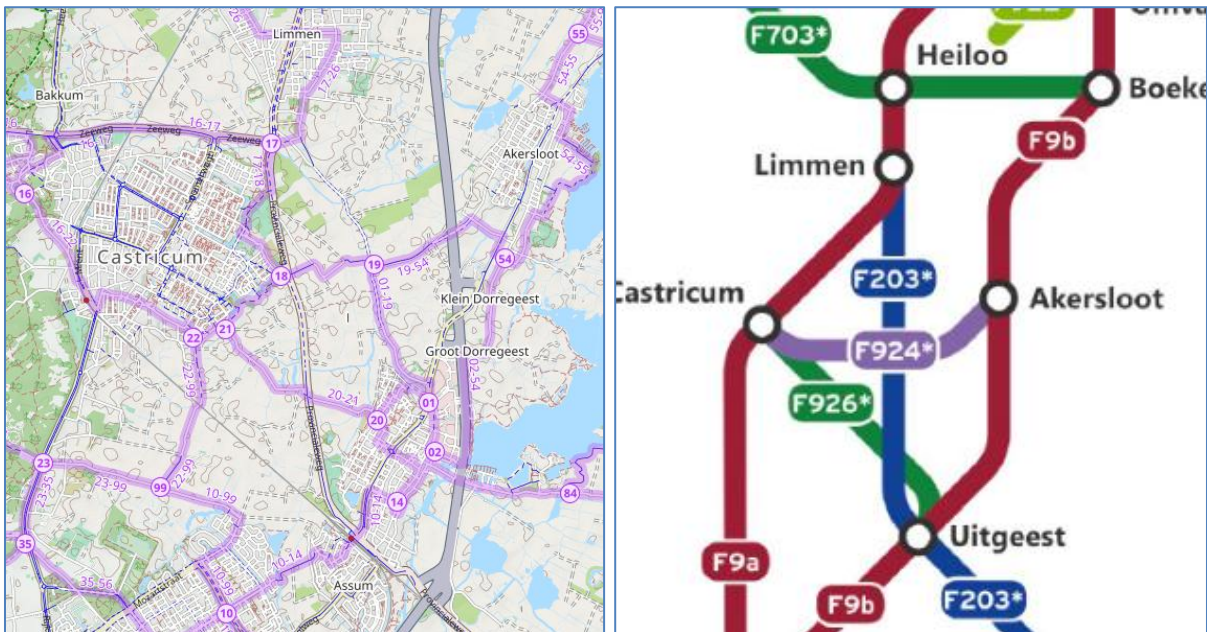
Afbeelding 3.1: Wandelrouten netwerk rond de N203 Uitgeest – Limmen

¹ STOMP: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, (Privé) auto

3.2 Fietsverkeer

In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets voor 2040 is de fietsroute langs de N203 tussen Uitgeest en Limmen opgenomen als doorfietsroute (F203). Ook de verbindingen die de N203 kruisen zijn aangemerkt als doorfietsroute (F926 Castricum-Uitgeest en F924 Castricum-Akerslout). De fietsverbinding parallel aan de N203 is van belang voor fietsers met verschillende doeleinden. Zo is dit een route voor middelbare scholieren en heeft de route een belangrijke functie voor recreatief verkeer. Ook in het Perspectief Fiets is de fietsroute een belangrijke verbinding. Hierin is de route aangeduid als hoofd fietsroute.

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 3.2: Fietsknooppuntennetwerk rond de N203 Uitgeest – Limmen en overzicht van de doorfietsroutes.

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.

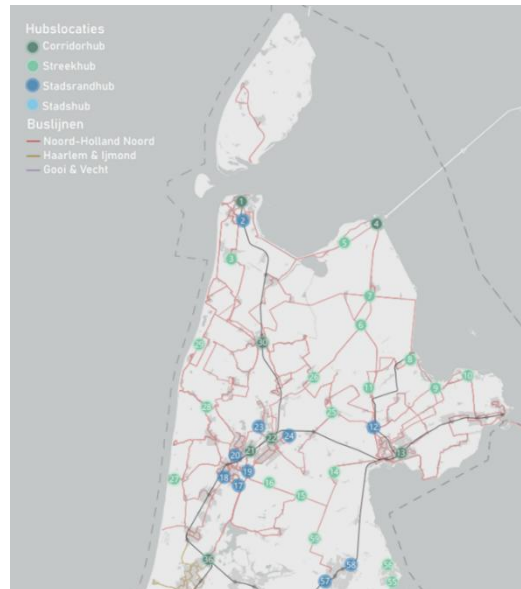
3.3 Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer maakt geen gebruik van de N203 zelf. Reizigers maken doorgaans gebruik van de treinverbinding. Wel steekt er een bus over vanaf de Geesterweg richting het station van Uitgeest (lijn 163 van/naar Alkmaar). Daarnaast maakt een buslijn gebruik van de kruising met de N513 (van Limmen naar Castricum en terug, lijn 167).

Zoals op onderstaande figuur te zien is, is Station Uitgeest als corridorhub opgenomen in het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord. De locatie is ook benoemd als kansrijke locatie in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA. De hub heeft als doel het faciliteren van een overstap van auto/fiets op het OV. In de Hubstrategie provincie Noord-Holland is opgenomen dat de corridorhub vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam als functie heeft. Met het realiseren van de hub neemt het verkeer richting te hub toe. De N203 geldt als belangrijke verbinding richting deze hub en het station.



Afbeelding 3.3: Busroutes die N203 kruisen

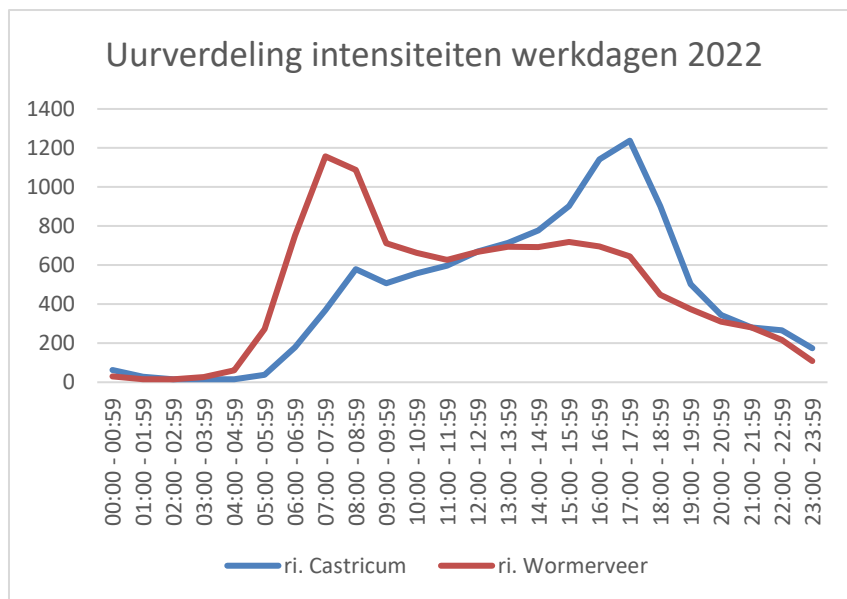


Afbeelding 3.4: Hublocaties Noord-Holland

3.4 Gemotoriseerd verkeer

Hoeveelheid verkeer huidige situatie

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. In de huidige situatie zijn er geen structurele knelpunten in de doorstroming van het autoverkeer op de N203 en alle kruispunten.



Afbeelding 3.5: Overzicht van intensiteit gemotoriseerd verkeer over de dag

Prognose hoeveelheid verkeer

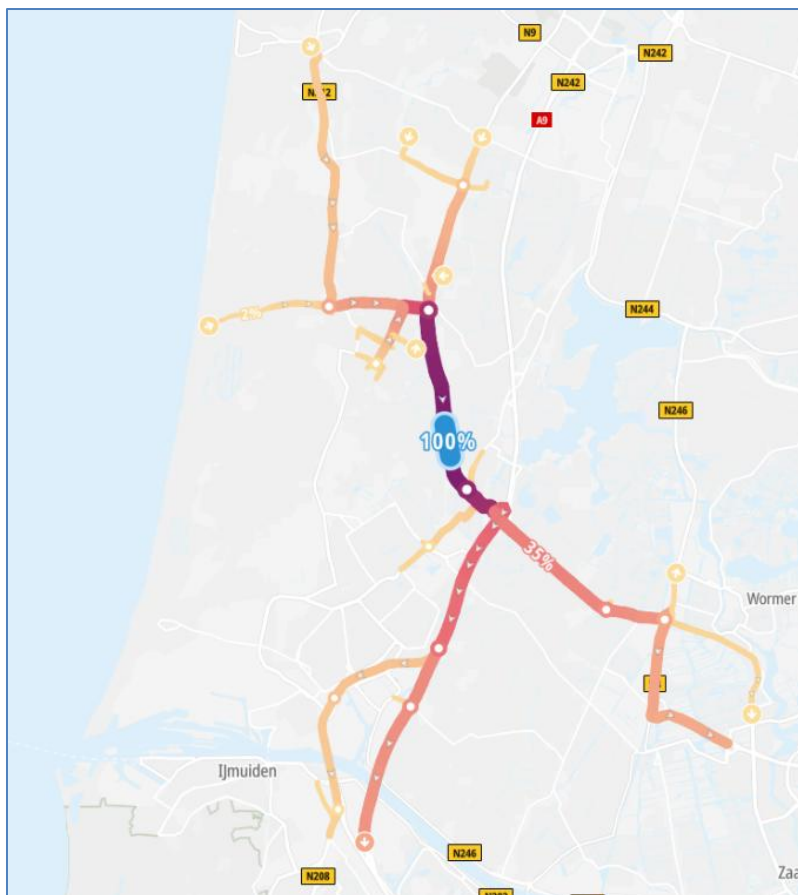
De ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer op de N203 hangt samen met ontwikkelingen in de omgeving, zoals woningbouw. Daarbij zijn er plannen voor realisatie van Aansluiting Heiloo op de A9, al is hier nog geen definitief besluit over genomen. Onderstaande tabel toont een overzicht van de verwachte intensiteiten in 2030 met en zonder nieuwe aansluiting.

Locatie	Zonder aansluiting Heiloo	Met aansluiting Heiloo
N203 in Uitgeest oostelijk van station	29.000	23.000
N203 t.h.v. Castricum	27.000	19.000

Tabel 3.1 Prognose verkeersintensiteit/etmaal in 2030 (bron: Verkeersmodel Alkmaar, Goudappel, juli 2020)

Herkomst en bestemming

Het gemotoriseerd verkeer dat 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 de afbeelding op de volgende pagina is zo'n analyse weergegeven.



Afbeelding 3.6: 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.

Gereden snelheden

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.

3.5 Landbouwverkeer

De N203 is opengesteld voor landbouwverkeer. De hoeveelheid landbouwverkeer dat gebruikt maakt van de N203 is niet bekend. Aan de N203 zelf zijn diverse uitritten naar naastgelegen gronden gesitueerd.

3.6 Nood- en hulpdiensten

De N203 is een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten om de plaatsen Uitgeest, Castricum en Limmen te bereiken.

3.7 Goederenvervoer

Er zijn geen grote logistieke bedrijven gelegen aan de N203. Daarentegen is de N203 wel een belangrijke route voor logistieke verplaatsingen met als herkomst of bestemming Uitgeest, Castricum, Limmen en Egmond.

4. Inrichting van de weg

Dit hoofdstuk gaat in op de verkeerstechnische en ontwerpeigenschappen van de N203 tussen de A9 en de N513.

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. Dit is uitgevoerd met een dubbele doorgetrokken asmarkering, dat wordt ondersteund met verbodsborden. 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.



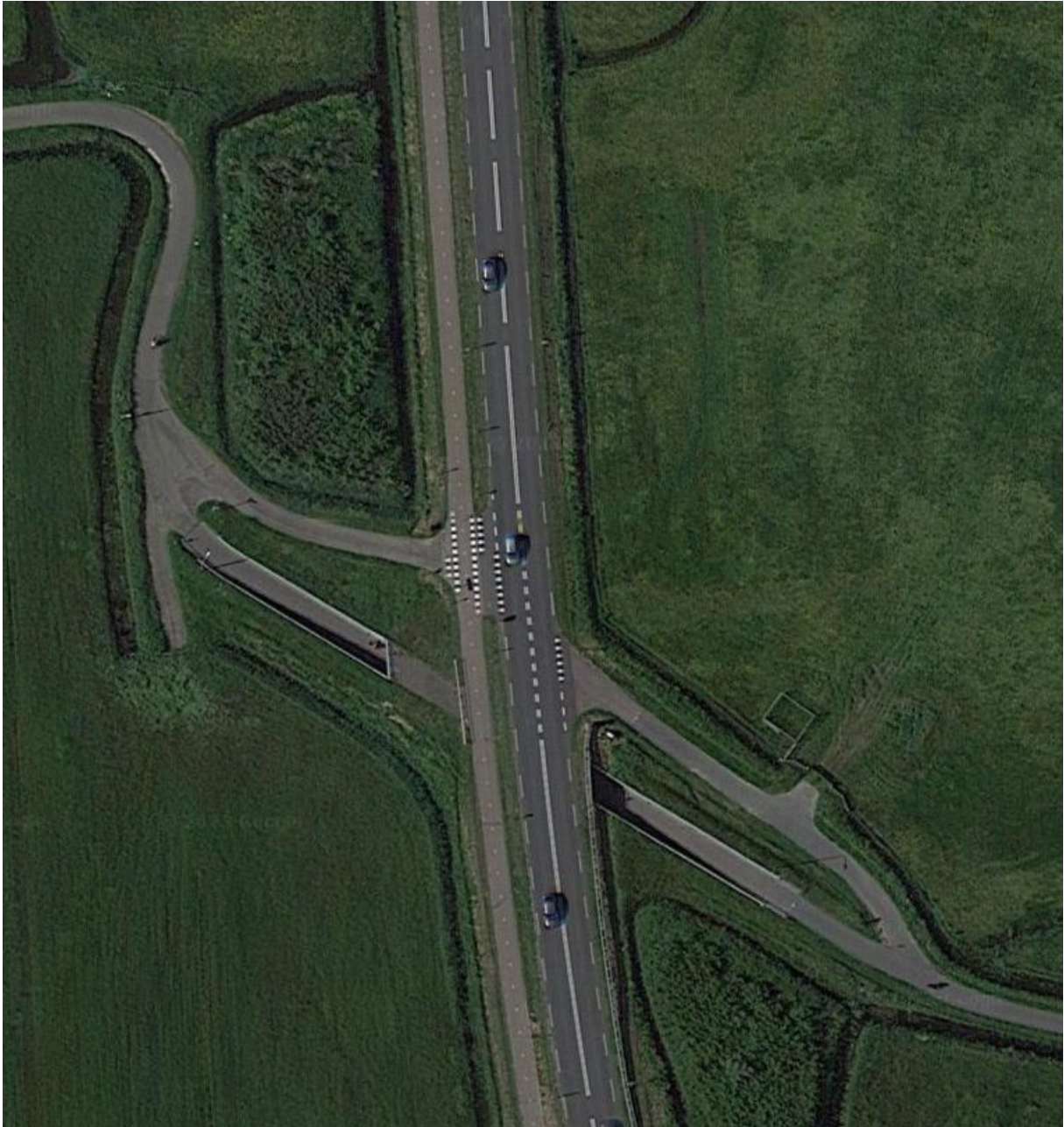
Afbeelding 4.2 Kruising met de Middelweg (hmp 55,6 t/m 55,7)

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. 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.



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

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. Fietzers 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 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.

4.4 (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.

4.5 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.

5. Verkeersveiligheid N203

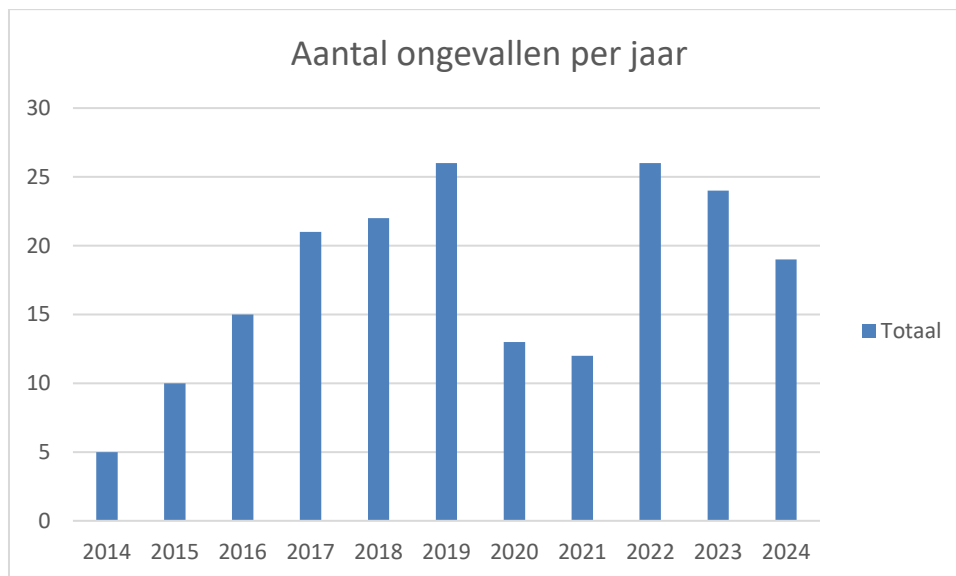
Dit hoofdstuk gaat in op de actuele verkeersveiligheid op de N203 tussen de A9 en Castricum. In de eerste paragrafen wordt ingegaan op de eigenschappen van ongevallen die op de N203 zijn geregistreerd. In paragraaf 5.8 wordt verder ingegaan op de bevindingen uit de uitgevoerde human factorsanalyse.

5.1 Ongevallenregistratie

Verkeersongevallen worden door de politie geregistreerd en detailinformatie wordt voor statistische- en analysedoeleinden door Rijkswaterstaat (RWS) vastgelegd in een digitaal bestand (BRON²). 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 ongevalgegevens 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 ongevalgegevens 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 2024 zijn nog niet officieel afgesloten door RWS in BRON. Dit betekent dat die gegevens/aantallen nog aan wijzigingen onderhevig zullen zijn. Vandaar dat het aantal ongevallen in 2024 in de grafiek lager is dan in voorgaande jaren. Ook in de jaren 2020 en 2021 is een daling zichtbaar van het aantal geregistreerde ongevallen. De oorzaak hiervan is een daling van het aantal verplaatsingen tijdens de coronaperiode.



Afbeelding 5.1: aantal ongevallen per jaar tussen 2014 en 2024.

² Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland

5.2 Ongevallenbeeld

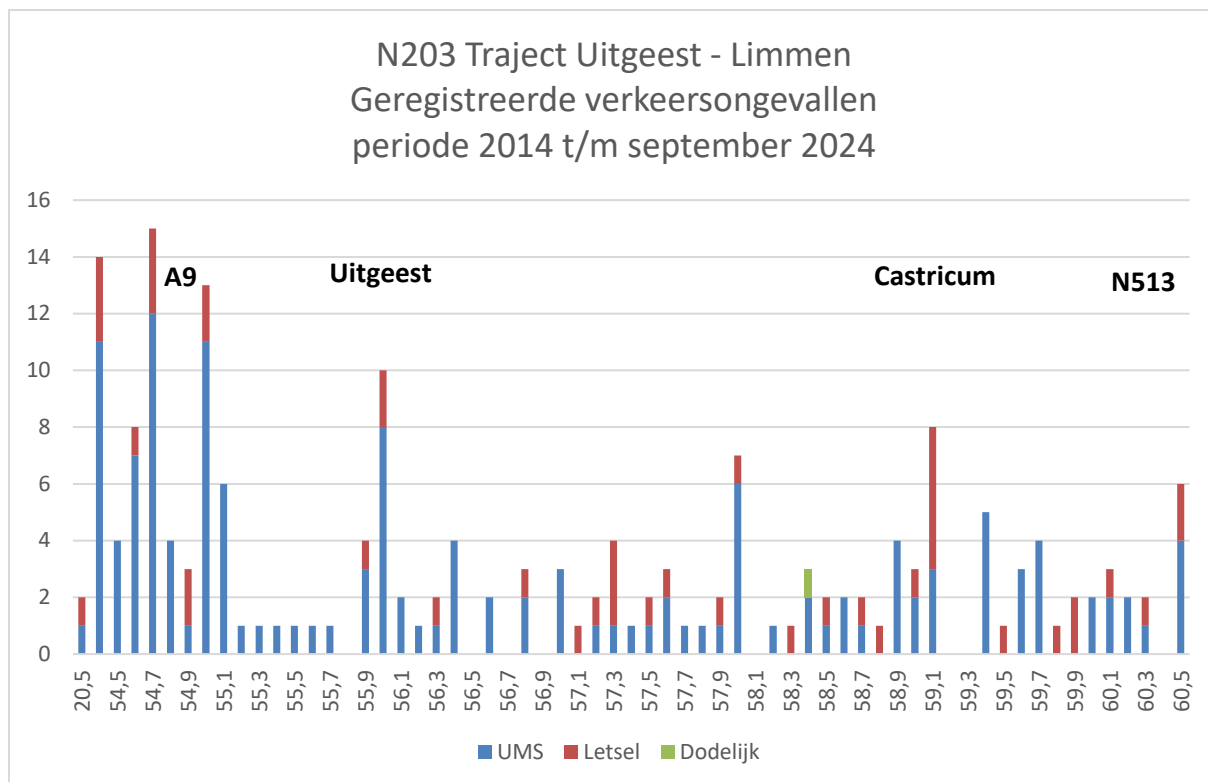
In de periode 2014 t/m september 2024 zijn 207 ongevallen geregistreerd (met exacte locatie), waarbij 70 gewonden vielen en er heeft één dodelijk ongeval plaatsgevonden met 3 doden. De meeste slachtoffers vallen bij de personenauto's. Verder vallen er slachtoffers onder langzaam verkeer (bromfiets/fiets etc.) en motorrijders. In de tabel hieronder zijn de slachtoffers naar vervoerwijze weergegeven.

Vervoerwijze	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto	1	1	0
Bromfiets +	11	11	0
E-bike	4	4	0
Fiets	13	13	0
Motor	7	7	0
Overige	0	0	0
Personenauto	33	30	3
Vast/los object	0	0	0
Voetganger	4	4	0
Vrachtauto	0	0	0
Totaal	73	70	3

Tabel 5.1: Overzicht aantal slachtoffers met onderscheid naar gewonden en doden in de periode 2014 t/m september 2024.

5.3 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 5.2: locaties ongevallen, slachtoffers en IM-meldingen per hectometerpaal (hmp).

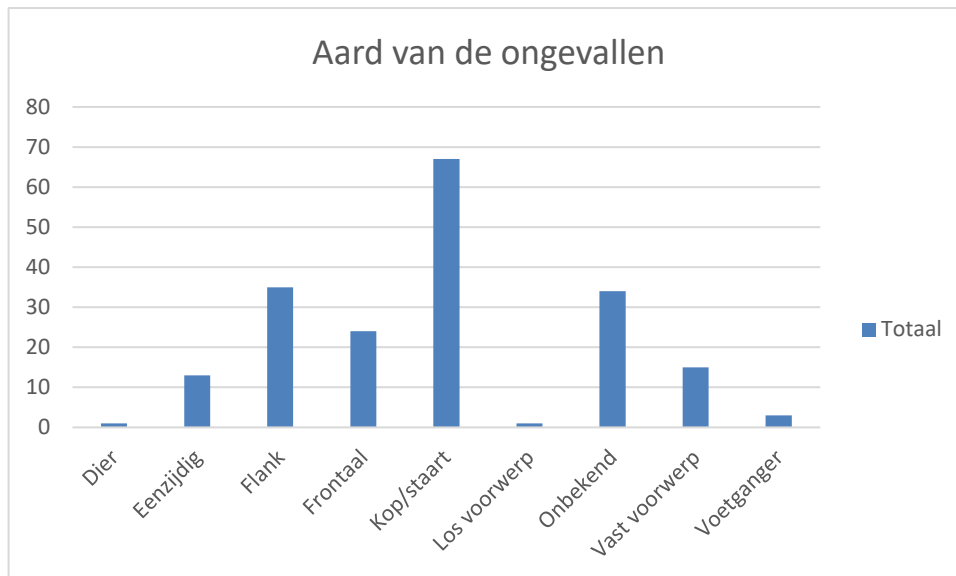
In de bovenstaande afbeelding, zijn alle geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers uitgezet naar hectometrering. Uit de gegevens van de grafiek valt duidelijk op te maken dat de meeste ongevallen plaatsvinden in de omgeving van de op- en afritten van de A9; echter de verkeersslachtoffers vallen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



Afbeelding 5.3: locaties ongevallen op het traject N203.

5.4 Analyse ongevallen met snelverkeer

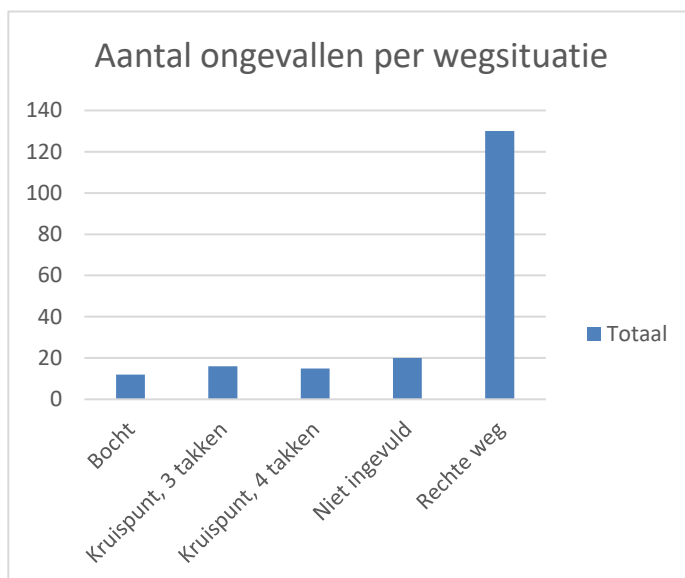
Het overgrote deel van de ongevallen gebeurt met snelverkeer. Het gaat hierbij om méér dan 130 ongevallen. De meeste aanrijdingen daarvan vinden plaats met personenauto's en dit geldt ook voor de slachtofferongevallen. Het gaat hierbij meestal om ongevallen tussen personenauto's onderling. Zoals al eerder 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 blikschade. Zoals op onderstaande figuur te zien is, zijn voornamelijk kop-staartaanrijdingen tijdens werkdagen.



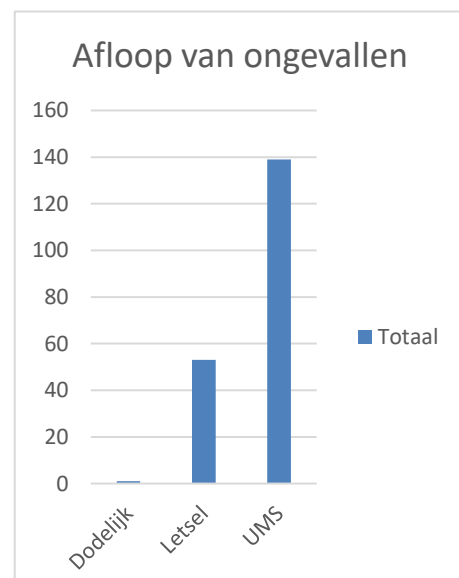
Afbeelding 5.4: Aard van de ongevallen.

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.



Afbeelding 5.5: Aantal ongevallen per wegsituatie



Afbeelding 5.6: Afloop van ongevallen

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 11 ongevallen (6 slachtoffers). De aard van de ongevallen en ook de omstandigheden zijn 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, afgevalen 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 bebouwde kom 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.

5.5 Analyse ongevallen met langzaam verkeer

Er zijn 26 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 (10 ongevallen). Met andere woorden, 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. In 4 gevallen was een voetganger het slachtoffer bij een ongeval.

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



Afbeelding 5.7: Vervoerswijze van de betrokkenen bij een ongeval

5.6 Ongevallen en alcohol

Er zijn 11 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.

5.7 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.

5.8 Human Factors analyse

Dit onderdeel geeft een korte verduidelijking van de uitgevoerde schouw en een toelichting op de belangrijkste conclusies uit de Human Factors analyse. De schouw is uitgevoerd op vrijdag 13 september 2024 tussen 9:30 en 11:00 uur. De omstandigheden waren droog en bewolkt.

De schouw is uitgevoerd met een human factors beoordelingsmethodiek. Met deze methode is tijdens de schouw gekeken naar de relatie tussen de wegkenmerken en het verkeersgedrag. In deze methodiek staan vier human factors principes centraal, waarmee de relatie tussen het wegontwerp en het gedrag van de weggebruiker kan worden beoordeeld:

- Verwachtingspatroon: is de situatie conform verwachtingen van weggebruikers?
- Waarnemen: ziet de weggebruiker informatie die van belang is voor de rijtaak?
- Verwerken/beslissen: begrijpt de weggebruiker al deze informatie?
- Handelen: kan de weggebruiker het verkeerskundig gewenste/noodzakelijke gedrag uitvoeren?

Het overzicht met bevindingen is opgenomen in een overzichtstabel in de bijlagen. In de tabel op de volgende pagina is een overzicht van de belangrijkste bevindingen opgenomen.

Algemene bevindingen	
Risico	Omschrijving
Colonnevorming en inhaalmanoeuvres	Weggebruikers die langzamer dan 80 km/u rijden, zoals landbouwverkeer en vrachtverkeer, zorgen voor colonnevorming en snelheidsverschillen. Colonnevorming belemmert de doorstroming. Dit leidt tot verminderde alertheid van weggebruikers. Colonnevorming kan leiden tot risicovolle inhaalmanoeuvres door weggebruikers die proberen langzamere voertuigen te passeren.
Smal dwarsprofiel	Het gehele dwarsprofiel van de weg voldoet feitelijk niet aan de vereisten. Er onvoldoende ruimte en tijd is voor het corrigeren van de rijrichting en het voorkomen van een ongeval. Smalle rijstroken leiden hierdoor tot gevaarlijke situaties zoals zijdelingse aanrijdingen tussen voertuigen.
Smal dwarsprofiel	De afstand tussen het fietspad en de rijbaan is te smal. De aanwezigheid van een fietspad binnen de obstakelvrije zone vergroot het risico op ernstige gevolgen in geval van een uitwijkmanoeuvre of ongeval. Voertuigen die van de rijbaan afwijken komen in contact met de fietsers.
Geleiderails	De beginpunten van de geleiderails niet onder de juiste hoek aangebracht. Tevens is er een geleiderail aangebracht die is ontworpen om de banden van het voertuig te begeleiden. De geleiderail is echter relatief laag waardoor de voertuigen mogelijk gelanceerd worden. Dit leidt tot een potentieel gevaarlijke situatie waarbij de geleiderail mogelijk niet effectief is in het geleiden van voertuigen en het voorkomen van ernstige ongevallen.
Obstakelvrijruimte	In de berm is openbare verlichting en bebording geplaatst. Deze staat echter te dicht op de rijbaan en binnen de minimale objectafstand van 1 meter. Hierdoor is het moeilijker om uit te wijken of om te gaan met andere verkeerssituaties.
Pechhavens	De pechhavens zijn in veel gevallen erg smal (3 meter breed); hierdoor heeft de bestuurder weinig ruimte om veilig uit te stappen. Dit wordt versterkt doordat het talud of het fietspad dicht op de rijbaan aanwezig is, waardoor ruimte in de berm niet kan worden benut. Dit resulteert erin dat de bestuurder geen gebruik durft te maken van de pechhavens of niet durft uit te stappen.

Tabel 5.2: Algemene bevindingen uit de human factors analyse.

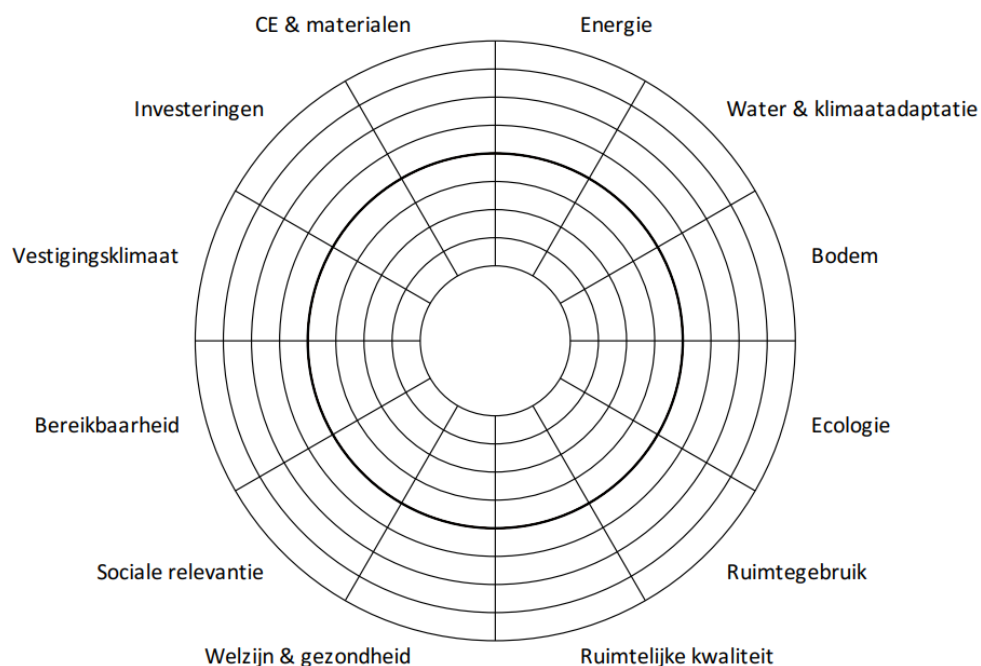
Locatiespecifieke bevindingen	
Risico	Omschrijving
Uitritten naar percelen	Langs de gehele weg aan beide zijden uitritten naar percelen die voornamelijk gebruikt worden door landbouwverkeer. Dit landbouwverkeer kan de percelen veelal niet bereiken via een andere route. De directe aansluiting van de uitrit op de weg kan het vermogen van bestuurders beperken om veilig van het perceel af te rijden, vooral bij drukke momenten of bij het invoegen tussen voertuigen.
Kruising Middelweg	De kruising heeft vijf takken, waardoor het voor de weggebruiker onduidelijk kan zijn dat hij/zij enkel richting de Geesterweg kan rijden en het risico op spookrijden ontstaat. Tevens bestaat het risico dat fietsers op de N203 fietsen omdat er geen fietsroute of fietsvoorziening aanwezig is.
Uitrit Spoorlaan	Kort voor de kruising met de Geesterweg is er een mogelijkheid om op de uitvoegstrook uit te voegen naar de Spoorlaan. Automobilisten die de wijk in willen verlagen de snelheid op een locatie die andere weggebruikers niet verwachten. Fietsers, voetgangers en automobilisten verwachten geen verkeer uit de uitrit met hogere snelheid in de wijk. Tevens is er risico op spookrijden voor fietsers en automobilisten die de uitrit aanzien als weg naar de N203.

Kruising Geesterweg/ Jacoba van Beierenlaan	Verkeer komende van de Jaboba van Beierenlaan dat Station Uitgeest wil bezoeken kan rechtdoor in de bocht richting de kruising met de N203. Er is slechts 17 meter tussen de twee kruisingen. Om het station te bereiken moet het verkeer komende van de kruising met de N203 gekruist worden. Dit is echter een zeer hoge taakbelastig door de verschillende richtingen waaruit het verkeer kan komen en het beperkte zicht op dit kruispunt. Ook busverkeer maakt gebruik van deze kruising.
Tankstation Shell Provincialeweg	Door het slechte zicht, veroorzaakt door het tankstation, voegen bestuurders in op het moment dat er ander verkeer aanwezig is op de rijbaan of schrikken bestuurders op de rijbaan van het invoegend verkeer.

Tabel 5.3: Locatiespecifieke bevindingen uit de human factors analyse.

6. Omgeving

In dit hoofdstuk is bredere informatie over de omgeving van de N203 opgenomen. Het gaat hierbij om informatie over thema's die relevant kunnen zijn bij het ontwikkelen van oplossingsrichtingen of raakvlakken. Hiervoor zijn de thema's uit de Omgevingswijzer Duurzaam GWW aangehouden (zie omgevingswijzer.org). De Omgevingswijzer geeft inzicht in sociale, ecologische en economische thema's (people, planet en profit), gericht op ontwikkeling van een duurzame toekomstbestendige oplossingsrichtingen. In de volgende paragrafen wordt kort bij elk thema stil gestaan.



Afbeelding 6.1: Overzicht van hoofdthema's uit de Omgevingswijzer Duurzaam GWW (omgevingswijzer.org)

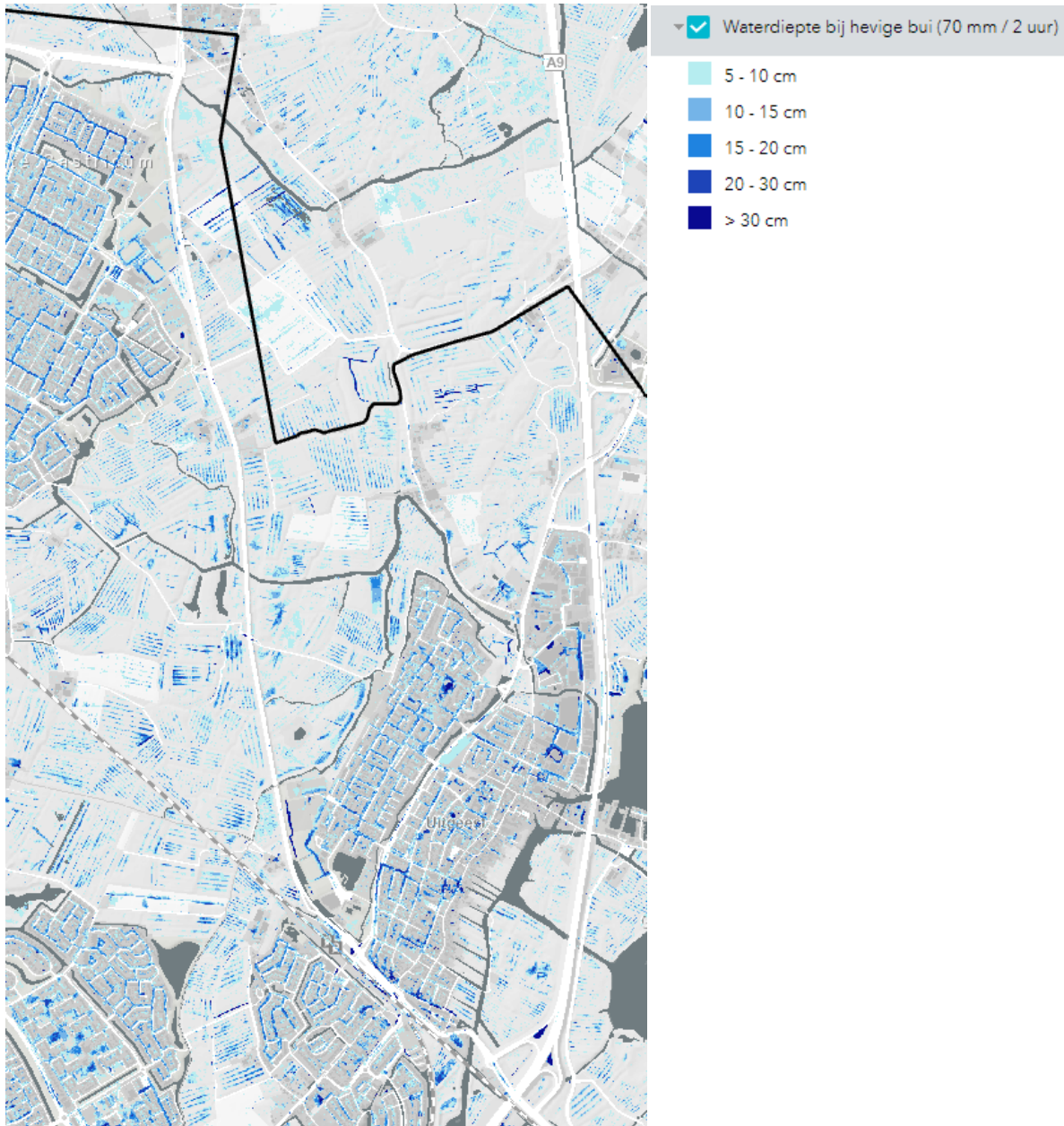
6.1 Energie

Er zijn geen actuele ontwikkelingen of projecten op of langs de N203 bekend voor energiebesparing, het opwekken van duurzame energie, opslag van energie of transport van energie.

6.2 Water en Klimaatadaptatie

Waterveiligheid & wateroverlast verminderen

In onderstaande afbeelding is de waterdiepte bij een hevige bui te zien. Vanwege de afwatering stroomt bij (hevige) regenval het water naar de lager gelegen weilanden. Op verschillende delen van de N203 zijn langs de weg watergangen aanwezig. Er zijn geen objecten in de omgeving die specifiek gevoelig zijn voor water.

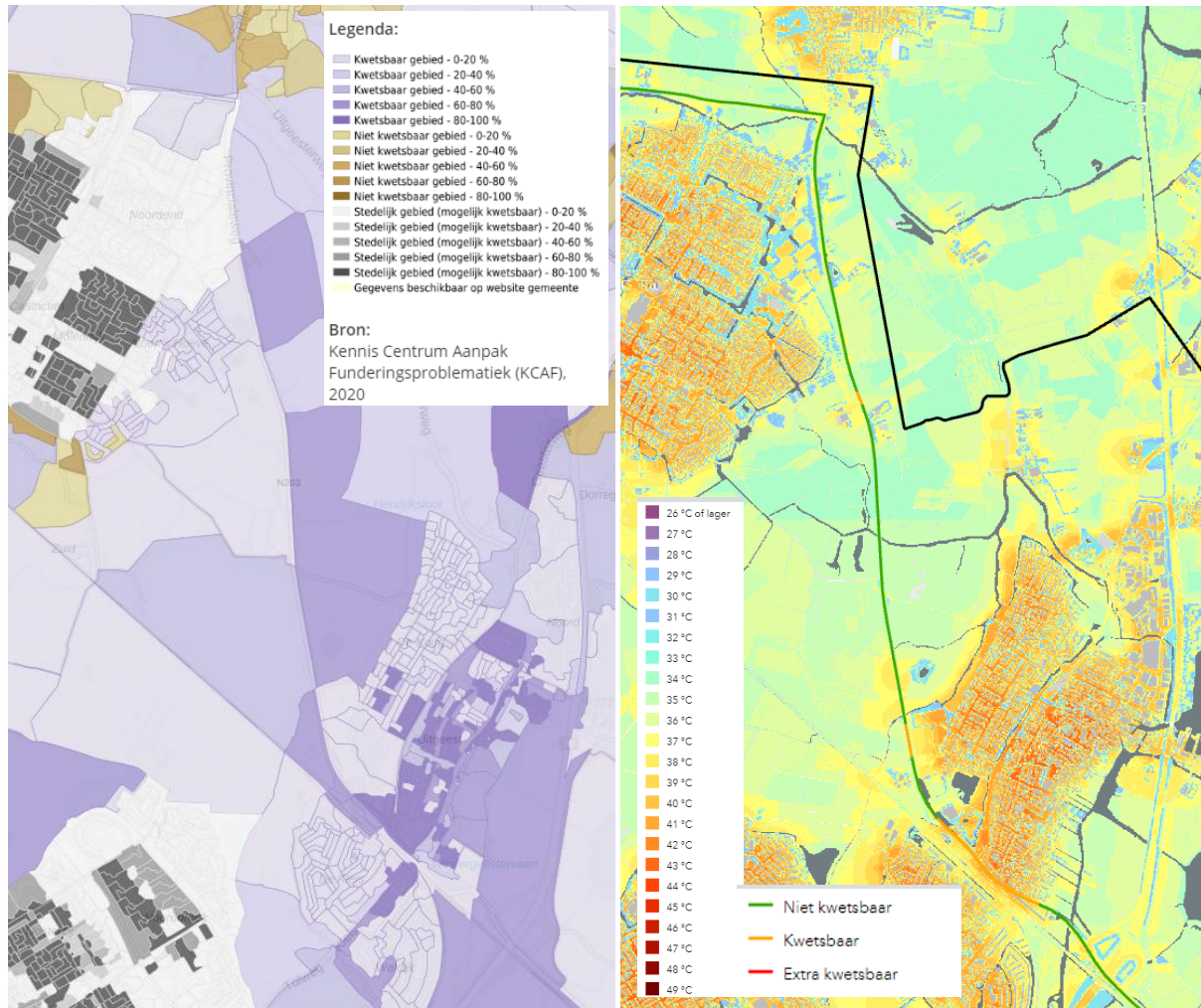


Afbeelding 6.2: Waterdiepte bij een hevige bui (Bron: Atlas Leefomgeving)

Droogte en watertekort

Bij droogte en watertekort gaat het om risico's in de bodem en kwetsbaarheid door hitte. De bodem kan instabiel kan worden door droogte. Daardoor kunnen weg of rails verschuiven en taluds verzakken. Zoals in onderstaande kaart te zien is, zijn er verschillende kwetsbare gebieden gelegen aan de N203.

In stedelijke omgevingen neemt de kwetsbaarheid ten gevolge van hitte toe. Deze kwetsbaarheid geldt ook voor de N203. Enkele delen van de N203 nabij Uitgeest zijn aangemerkt als kwetsbaar.



Afbeelding 6.3 Links: Kwetsbaarheid bodem bij droogte. Rechts: Kwetsbaarheid door hitte. (bron: Atlas Leefomgeving)

6.3 Bodem

Wat betreft bodem is in deze paragraaf ingegaan op informatie over ondergrondse infrastructuur, de aanwezigheid van archeologische waarden en mogelijke bodemsaneringen.

Ondergrondse infrastructuur

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 afbeeldingen 6.4

en 6.5 is de globale ligging van de hoogspanningskabels (blauw) en middenspanningskabels (paars) weergegeven.

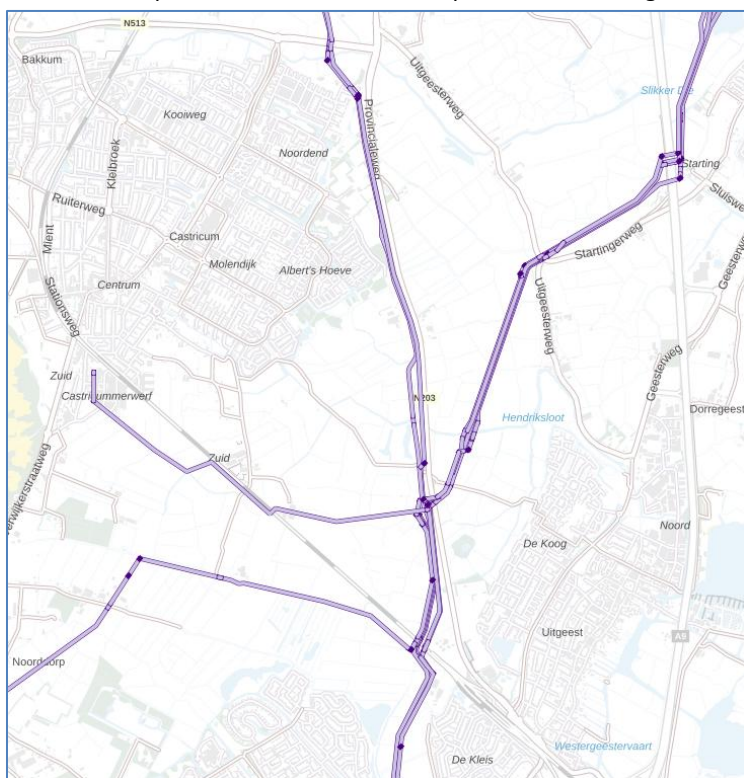


Afbeelding 6.4: De globale ligging van hoog- en middenspanningskabels bij Uitgeest

Afbeelding 6.5: De globale ligging van hoog- en middenspanningskabels bij Castricum

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.

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 6.5.

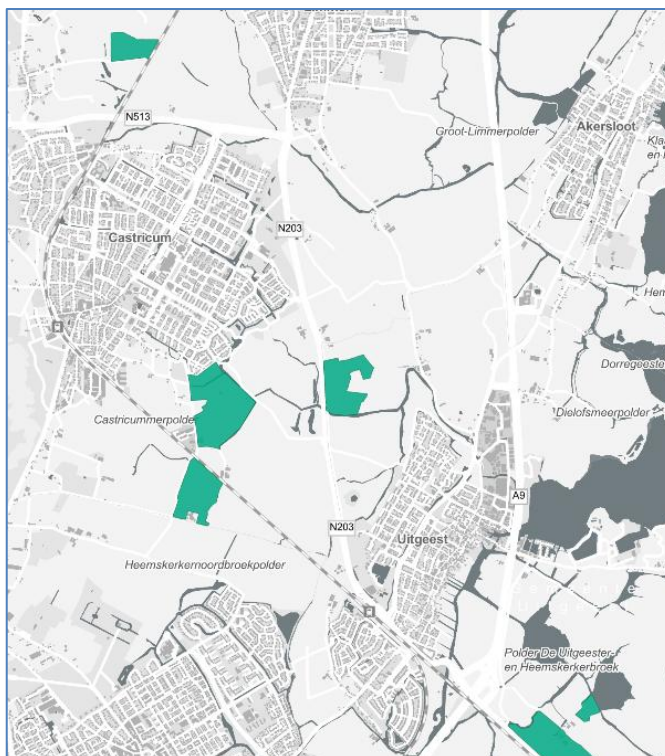


Afbeelding 6.5: Overzicht hogedruk gasleidingen nabij N203 (bron: Atlas Leefomgeving)

Archeologische waarden

De N203 is gelegen in het Oer-IJ-gebied. Dit is één van de tien gebieden in Noord-Holland die in de Structuurvisie zijn aangewezen als gebied met bovenregionale archeologische waarde. De meeste daarvan dateren uit de Late IJzertijd, de Romeinse tijd en de vroege middeleeuwen en bevatten bewoningsrestanten van de inheemse stammen (door de Romeinen de Frisii, de Friezen genoemd). In de omgeving van de N203 liggen verschillende gebieden die aangemerkt zijn als Provinciaal archeologisch monumenten (groen op de kaart).

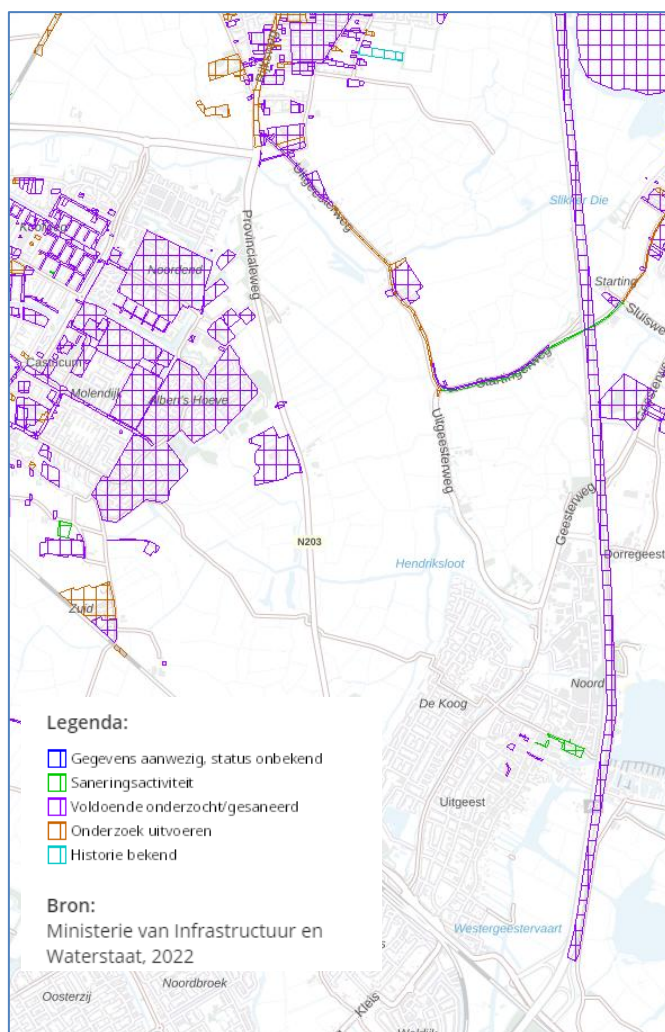
Afbeelding 6.6: Archeologische monumenten nabij N203 (bron: geoapps.noord-holland.nl)



Bodemkwaliteit en variatie

In de kaart hiernaast is de bodemverontreiniging en sanering te zien. De paarse gebieden in de omgeving zijn voldoende onderzocht of gesaneerd. Er zijn geen gebieden waar momenteel sanering of onderzoek plaatsvindt.

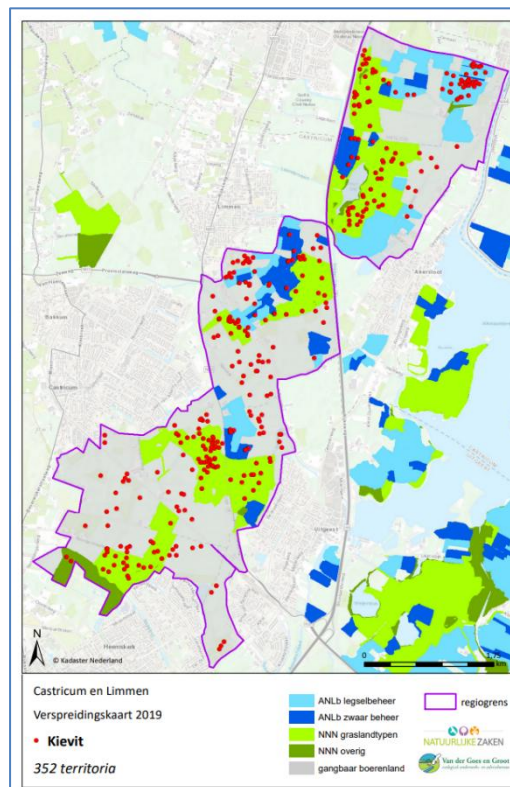
Afbeelding 6.7: Bodemverontreiniging en sanering nabij N203 (Bron: Atlas Leefomgeving)



6.4 Ecologie

Habitatdiversiteit- en kwaliteit

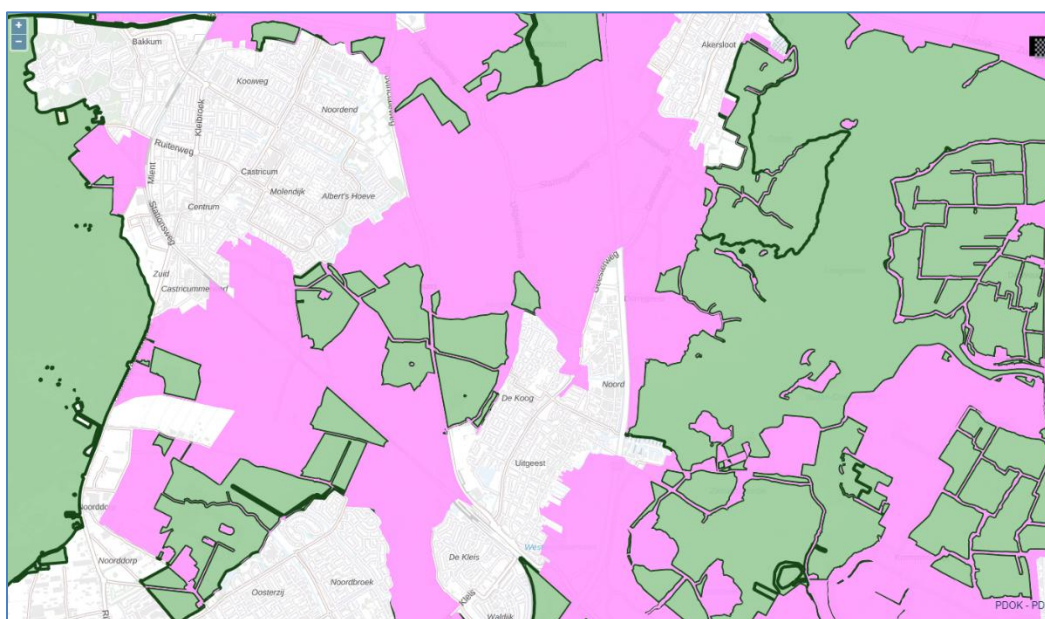
In de natuur rond de N203 zijn verschillende weidevogels te vinden. In de kaart hiernaast is het verspreidingsgebied van de Kievit rond Castricum en Limmen te zien. De regio Castricum en Limmen beslaat in het totaal ruim 1670 ha waarvan bijna 327 ha reservaatgebied. De regio Castricum en Limmen heeft met gemiddeld 74,3 territoria aan weidevogels per 100 ha een veel hogere dichtheid dan het gemiddelde voor alle 23 regio's (48,6 territoria per 100 ha). De verschillen in hoogte, vocht en bodem zorgen in het hele gebied ook voor veel verschillende soorten insecten.



Afbeelding 6.8: Links: Verspreidingskaart weidevogelstellingen 2019 Castricum en Limmen (bron: geoapps.noord-holland.nl)

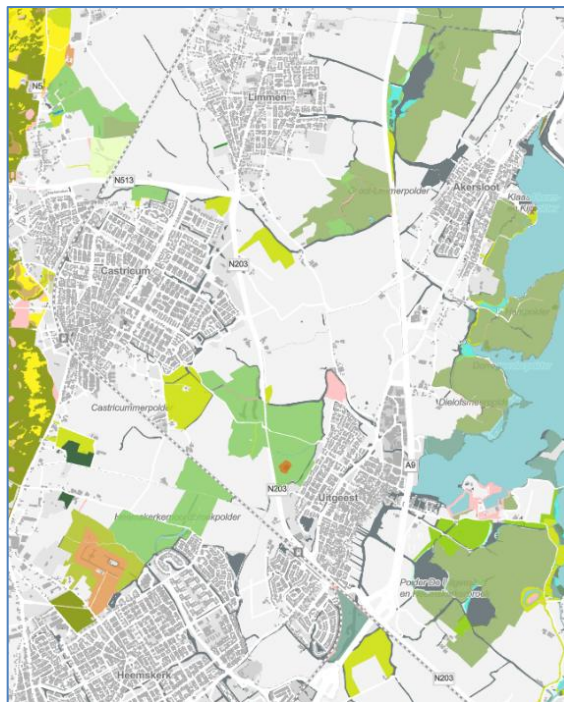
Ecologische verbindingen

Grote delen van de omgeving zijn aangewezen als bijzonder waardevol landschap (zie afbeelding 6.9). Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2020. In onderstaande afbeelding is het BPL rondom de N203 weergegeven. Daarnaast is het gebied onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuwe natuurgebieden. Het netwerk verbindt natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.



Afbeelding 6.9: NNN (groen) en BPL (roze) rondom de N203 tussen Uitgeest en Castricum

In het Natuurbeheerplan staat waar en welke soort natuur aanwezig is of ontwikkeld kan worden. De groene gebieden rond de N203 zijn in het natuurbeheerplan opgenomen als gerealiseerde natuurnetwerken.

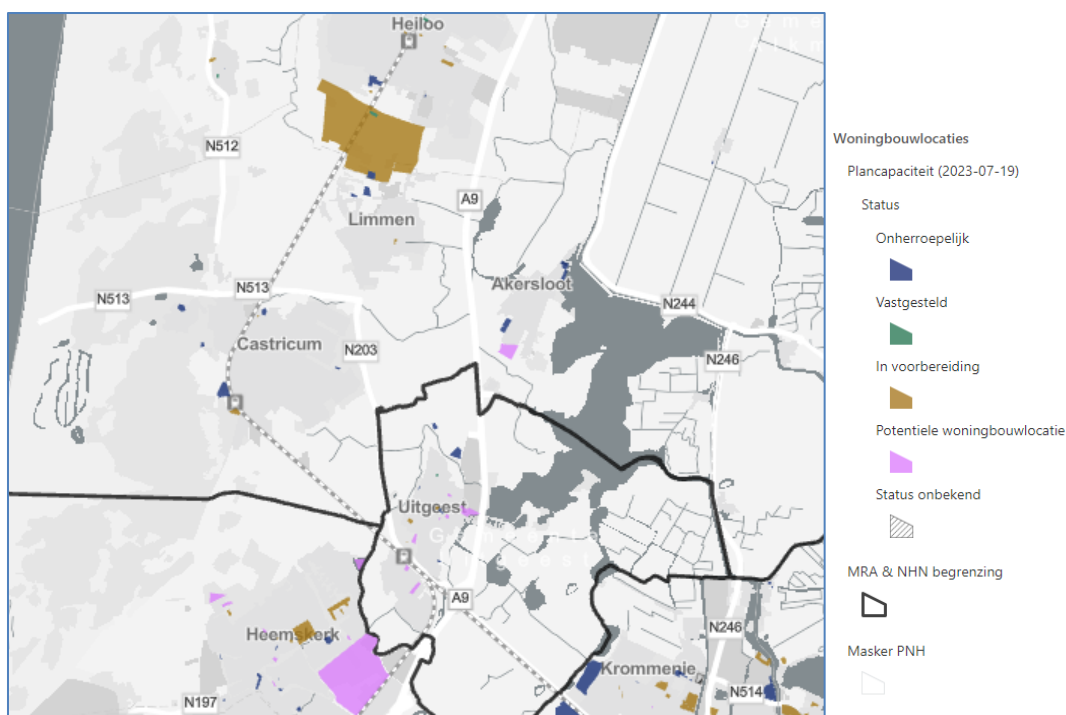


Afbeelding 6.9: Gebieden met natuurbeheerplannen (bron: geoapps.noord-holland.nl)

6.5 Ruimtegebruik

Aansluiting bij regionale ontwikkelingen

Voor een leefbare omgeving is het belangrijk dat het project aansluit bij andere ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven in de regio, zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen en vraag en aanbod op de regionale woningmarkt en plannen voor natuurontwikkeling. Er zijn (woning)bouwontwikkelingen voorzien in de directe nabijheid van de N203. Daarnaast zijn in de verdere omgeving enkele gebieden als (potentiële) woningbouwlocatie aangeduid. Tussen Limmen en Heiloo is een woningbouwlocatie in voorbereiding. Nabij Heemskerk en Alkmaar bevinden zich potentiële woningbouwlocaties. Nabij Krommenie zijn enkele locaties onherroepelijk aangeduid.



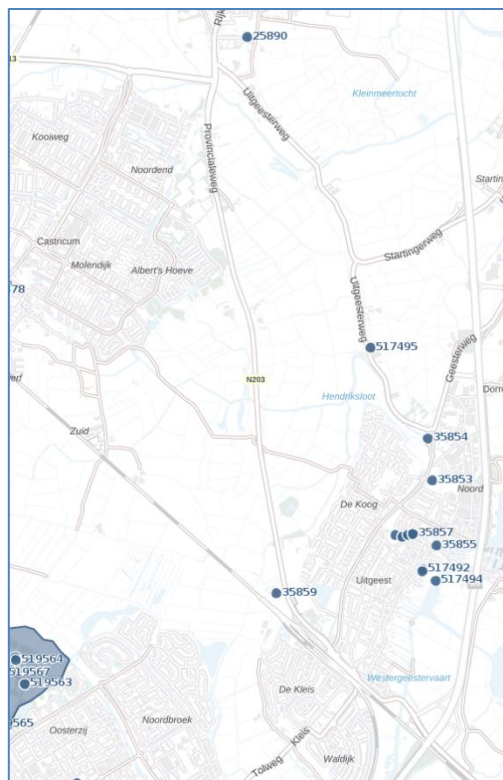
Afbeelding 6.11: Woningbouwlocaties (bron: geoapps.noord-holland.nl)

6.6 Ruimtelijke kwaliteit

Cultuurhistorische waarde

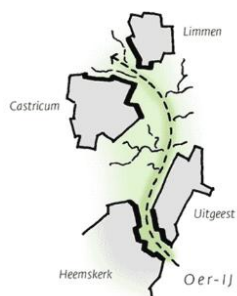
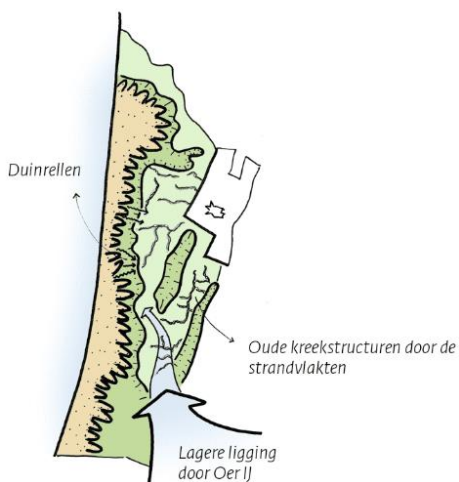
Nabij de N203 (hm 56.4) is Rijksmonument 35859 gelegen. Dit monument valt in de categorie Boerderijen, molens en bedrijven.

Afbeelding 6.12: Overzicht van Rijksmonumenten van cultuurhistorische waarde (bron: www.atlasleefomgeving.nl)



Belevingswaarde

De N203 tussen Uitgeest en Castricum kent een open en natuurlijk landschap met een grote belevingswaarde. Naast de beschermde status als NNN en PBL biedt dit kansen voor landschap en cultuurhistorie. In onderstaande overzicht uit de Leidraad landschap en cultuurhistorie is de kern van de waardevolle elementen weergegeven en zijn de kansen voor ruimtelijke kwaliteit benoemd. Daarnaast is te benoemen dat het gedeelte van de N203 binnen de bebouwde kom van Uitgeest een deel is met nadruk op verkeerskundige functionaliteit en bereikbaarheid.



Behoud de herkenbaarheid van het Oer-IJ: voorkom dat de kernen Castricum-Limmen en Heemskerk-Uitgeest aan elkaar groeien

3. Geomorfologie en historie zorgen voor een 'gelaagd landschap'

Het ensemble is rijk aan verschillen die de historische en landschappelijke gelaagdheid van het gebied leesbaar maken en waardevol zijn voor natuur en recreatie. Een voorbeeld van de gelaagde opbouw is de opvolging van de landgoederen, de geesten, de kastelen, de kenmerkende open ruimten zoals tussen Castricum en Limmen, de duinrellen en de krekpatronen. Het kleinschalige oudere verkavelingsbeeld, het Oer-IJ-gebied etc. (Zie ook structuur Noorder en Zuider IJ-dijken.)

De ruimtelijke kwaliteit kan vergroot worden door:

• historische structuren zichtbaar en beleefbaar te maken (kansen).

- > Benut historische structuren als onderdeel van het recreatieve netwerk (kansen).
- > Breng waar mogelijk duinrellen terug als onderdeel van een natuurlijke overgang van duinen naar polder, creëer waar mogelijk krekken en houdt of maak sloten en vaarten in de strandvlakten bevaarbaar (kansen).
- > Vergroot de zichtbaarheid van het Oer-IJ in het landschap door de laaggelegen delen in het landschap te benutten voor waterberging en natte natuur (kansen).

Afbeelding 6.13: Historisch landschap en kansen voor ruimtelijke kwaliteit (bron: Leidraad landschap en cultuurhistorie)

6.7 Welzijn en gezondheid

Hieronder wordt ingegaan op een gezond milieu voor wat betreft luchtkwaliteit en geluidshinder. Verkeersveiligheid is beschreven in hoofdstuk 5.

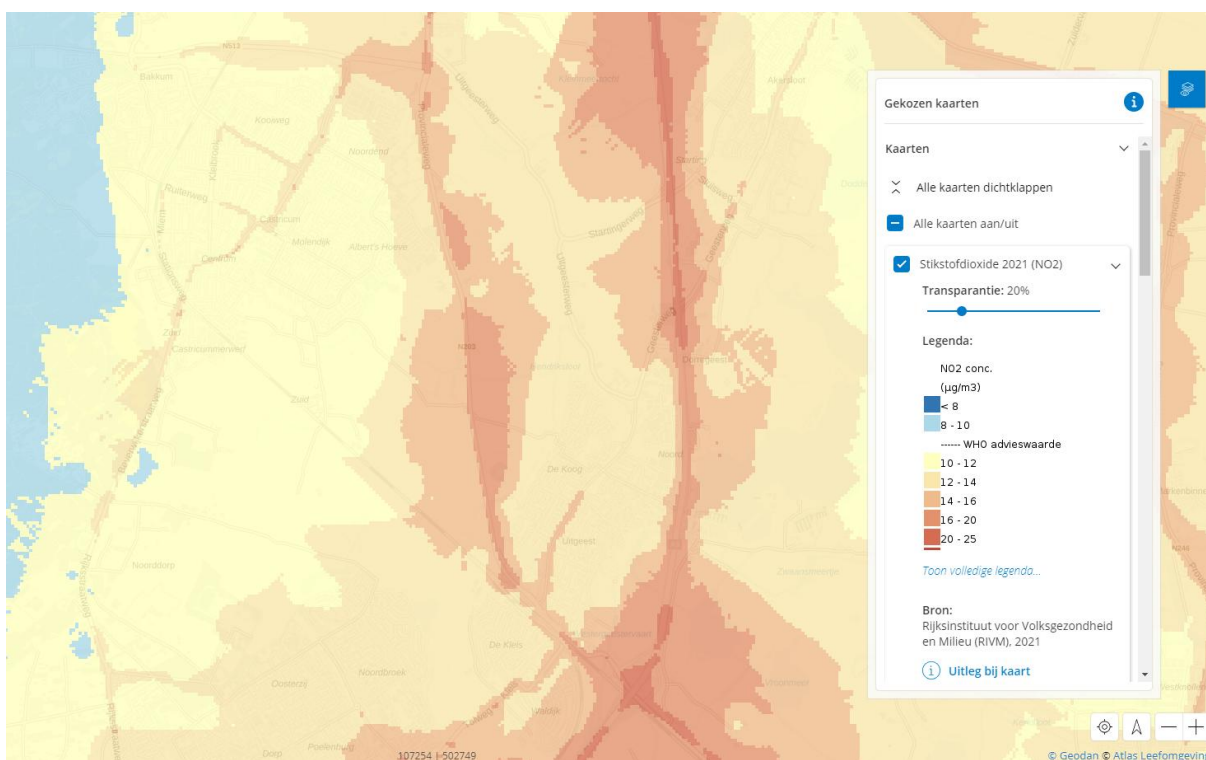
Luchtkwaliteit

Voor de analyse van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de Atlas Leefomgeving. Voor drie onderwerpen is een jaargemiddelde van 2021 bekend: fijnstof ($PM_{2,5}$), fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). In onderstaande tabel zijn de waarden uit 2022 weergegeven:

Onderwerp	Waarde 2022	Grenswaarde	WHO-advieswaarde
Fijnstof $PM_{2,5}$	7-9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Fijnstof PM_{10}	15-18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Stikstofdioxide NO_2	12-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ $PM_{2,5}$ of 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} .

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 6.14: kaart met concentratie van stikstofdioxide (NO_2)

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) NO_2 te zien.

Stikstofdepositie in Natura2000 gebieden

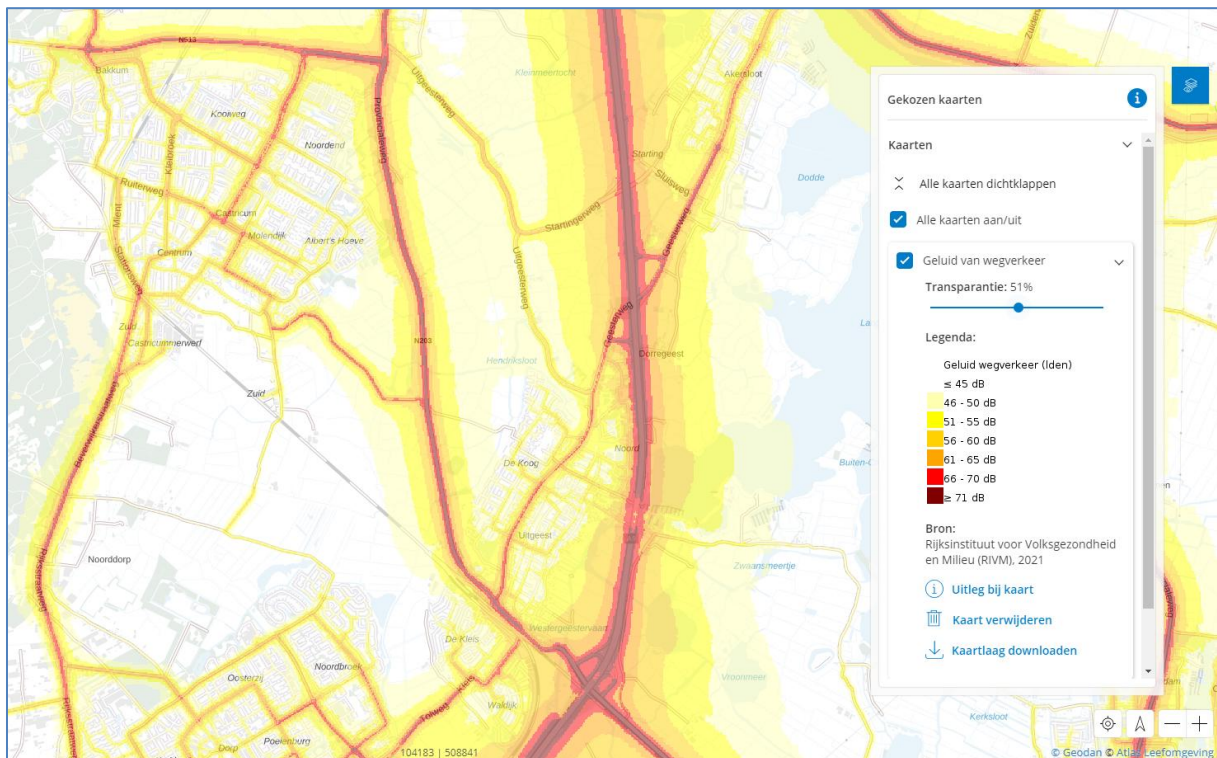
In de omgeving van de N203 is een aantal Natura2000 gebieden aanwezig. Binnen 10 km van de N203 zijn dat de volgende gebieden:

- 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.

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 6.15: 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_{den} (dB). De grenswaarde is 60 L_{den} (dB) voor nieuwe gebouwen en 65 L_{den} (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_{den}. De verwachting is dat dit voornamelijk de woningen ten noorden van de N203 betreft (zie onderstaande afbeelding). Voor de woningen aan het zuiden geldt dat er ook sprake kan zijn van geluidsbelasting van het spoor.



Afbeelding 6.16: Geluidsbelasting op woningniveau in Uitgeest ([bron: geaapps.noord-holland.nl](https://geaapps.noord-holland.nl))

6.8 Sociale relevantie

Er zijn geen actuele ontwikkelingen of projecten op of langs de N203 bekend voor het thema sociale relevantie.

6.9 Bereikbaarheid

De Trajectstudie N203 heeft als primair doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bij oplossingsrichtingen is het borgen van de bereikbaarheid een van de thema's die in ogenschouw wordt genomen.

6.10 Vestigingsklimaat

Het economisch succes van een regio hangt onder meer af van de aanwezigheid van clusters van kansrijke sectoren of technologieën. Castricum is bekend om haar zee en duinen. Vanuit de hele regio komen mensen om te recreëren aan het strand, op het Alkmaardermeer en ertussen. Er wordt onder andere gefietst en gelopen. In Castricum en de regio is toerisme dan ook een belangrijke sector. De bereikbaarheid van het gebied via de N203 speelt hier een rol in.

6.11 Investerings

De Trajectstudie N203 is erop gericht dat maatregelen kunnen worden uitgevoerd bij de uitvoering van groot onderhoud, conform het Integraal Meerjarenprogramma 2024-2031 van de provincie. Over de kosten en beschikbare budgetten zijn nog geen afspraken vastgelegd.

6.12 Circulariteit en materialen

Er zijn geen actuele ontwikkelingen of projecten op of langs de N203 bekend op circulariteit en materialen.

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 ontwikkelprincipes 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 (zie ook hoofdstuk 6).

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 hoofdpunten benoemd die 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 hoofdpunten 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 piekdruk 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 Alkmaar³. 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. 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.

Indicator	Score	Rangschikking binnen indicator
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 7.1: 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).

³ De regio Alkmaar bestaat uit de gemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Dijk en Waard, Heiloo en Uitgeest.

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 7.2: 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

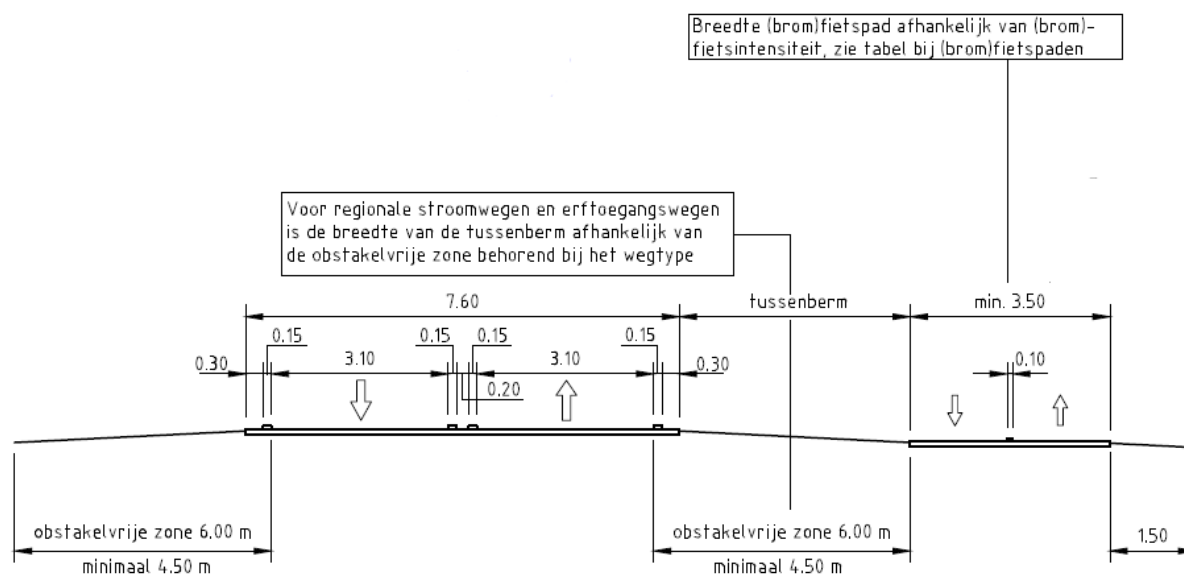
In 2021 is onderzoek gedaan door Wageningen University & Research naar maatregelen voor het verbinden van natuurgebieden. Hierdoor kan het gewenste Natuurnetwerk Nederland (NNN) gerealiseerd worden. Het onderzoek geeft een 'Ontsnipperingsbeeld'. Dit ontsnipperingsbeeld biedt inzicht in de faunaknelpunten 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 verkeersregelininstallaties, spoorkruisingen 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.

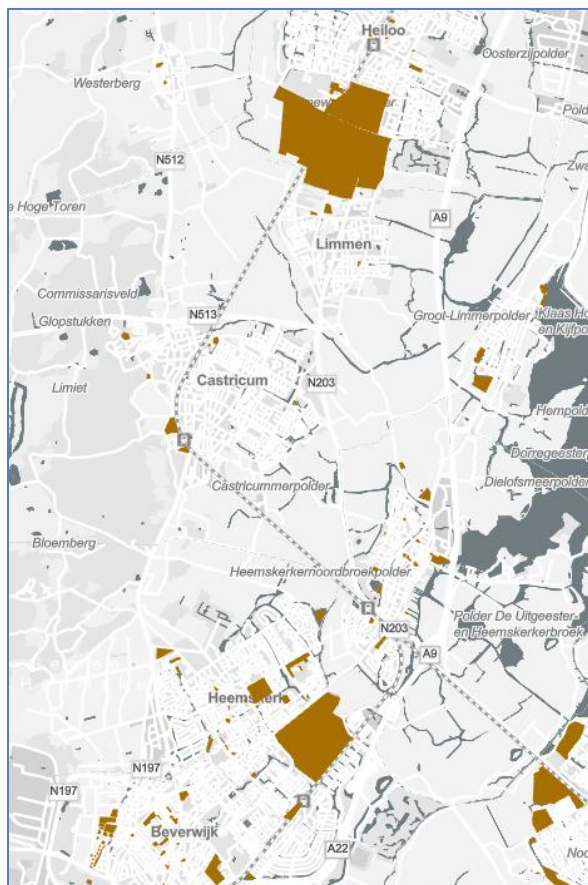
8. Ontwikkelingen en raakvlakken

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. In het gebied rondom de N203 tussen Uitgeest en Limmen is de bouw van 4.192 woningen gepland. Hierdoor zal de verkeersintensiteit toenemen (zie ook hoofdstuk 3).

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	
Totaal		4192	

Tabel 8.1: Overzicht woningbouw in Egmond, Castricum, Limmen, Heiloo en Uitgeest.



Afbeelding 8.1: Woningbouwplannen in de regio

8.2 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.

8.3 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.

8.4 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). CROW ontwikkelt samen met een werkgroep en Royal HaskoningDHV een landelijk afwegingskader voor toepassing van de gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur (GOW60). Het afwegingskader komt naar verwachting in het voorjaar van 2025 gereed. Daarna gaat CROW inrichtingsaanbevelingen voor GOW60 ontwikkelen.

8.5 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 opstelterrein 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 opstelterrein 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.

8.6 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.

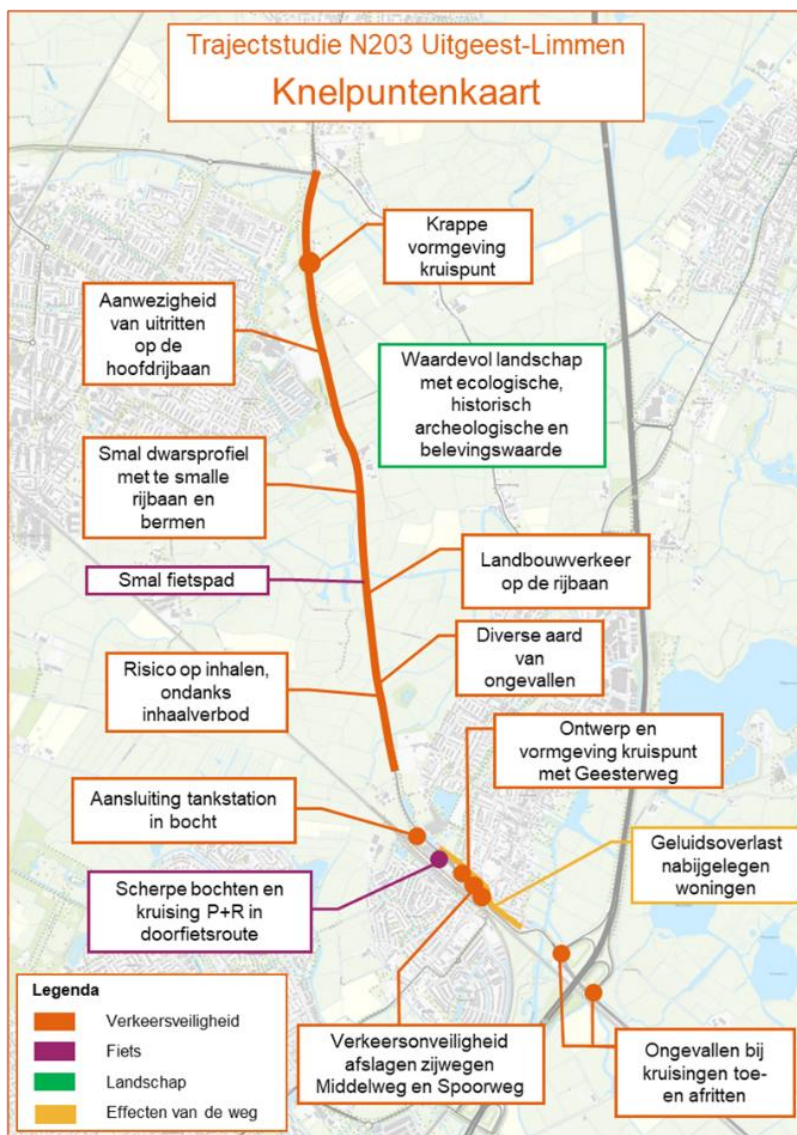
Wanneer berekeningen met een verkeersmodel worden gemaakt, wordt rekening gehouden met de laatste stand van zaken van de ontwikkelingen rond de Beverwijkerstraatweg.

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 in voorgaande hoofdstukken. Tenslotte worden in de derde paragraaf de koppelkansen vanuit ontwikkelingen en raakvlakken weergegeven.

9.1 Knelpuntenkaart

De kaart in onderstaande figuur geeft een overzicht van de belangrijkste aandachtspunten voor de trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen. Belangrijkste aandachtspunt zijn diverse bevindingen rondom verkeersveiligheid van de weg. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is dan ook het doel van de trajectstudie. Daarnaast is een aantal thema's benoemd, omdat hier aandachtspunten of kansen zijn bij het nemen van maatregelen voor de N203. Het gaat enerzijds om geluidshinder voor direct aanwonenden in Uitgeest. Anderzijds is het waardevolle landschap tussen Uitgeest en Castricum te benoemen, vanuit ecologie en natuur, leefbare woonomgeving en cultureel archeologische waarde. De kaart is geen uitputtend overzicht maar slechts een selectie van de belangrijkste knelpunten op hoofdlijnen.



Afbeelding 9.1: Knelpuntenkaart

9.2 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.

9.3 Koppelkansen

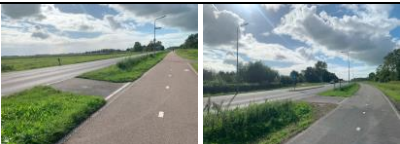
Diverse koppelkansen kunnen bijdragen aan een geïntegreerde benadering van infrastructuurontwikkeling, waarbij meerdere maatschappelijke doelen worden nagestreefd. Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg zijn er kansen om ook andere aspecten te verbeteren:

Koppelkansen Infrastructuur en verkeer		
Nr.	Koppelkans	Omschrijving
I-01	Duurzame mobiliteit	Stimuleren van duurzame mobiliteit door versterken corridorhub Uitgeest bij Station Uitgeest.
I-02	Landbouwverkeer	Verbetering van de verkeersveiligheid van de N203 kan ook de bereikbaarheid van naastgelegen landbouwgronden verbeteren.
I-03	Geluidshinder	Vermindering van geluidshinder voor nabijgelegen woningen.
I-04	Ondergrondse infrastructuur	Bij graafwerkzaamheden voor de weg kan gelijktijdig ruimte worden gemaakt voor nieuwe of verbeterde (ligging van) ondergrondse kabels en leidingen (water, gas, elektriciteit, internet).
I-05	Doorstroming	Verbetering van de doorstroming op de N203.

Koppelkansen Natuur, klimaatadaptie en recreatie		
Nr.	Koppelkans	Omschrijving
N-01	Waterbeheer	In samenwerking met waterbeheerders kunnen wadi's (waterafvoergreppels) en retentievijvers langs de weg worden aangelegd om regenwater op te vangen en te beheren.
N-02	Groene bufferzones	Aanleg van groene bufferzones met inheemse beplanting vermindert de impact op de natuur.
N-03	Vergroening van de omgeving	Vergroening van de omgeving van de N203 de bebouwde kom ter bevordering van ecologie en klimaatadaptie.
N-04	Biodiversiteit en ecologische netwerken	Het verminderen van de barrièrewerking van de N203 ter bevordering van de biodiversiteit en versterking van ecologische netwerken.
N-05	Toerisme en recreatie	Stimuleren van plattelandstoerisme door aanleg van aantrekkelijke fietsverbindingen met rustvoorzieningen, bewegwijzering en betere bereikbaarheid van agrarische bezienswaardigheden, campings en boerderijwinkels.
N-06	Archeologie	Bij het plaatsen van maatregelen waarbij graafwerkzaamheden benodigd zijn kan waardevolle archeologische informatie veiliggesteld worden.
N-07	Beheer	Creëren van een openbare ruimte die efficiënt te beheren is.
N-08	Sociale veiligheid	Het aanbrengen van verlichting voor fietsers draagt bij aan een veiliger gevoel.

Bijlage 1 Human Factor analyse

Algemene gegevens	
Project	Trajectstudie N203 tussen Uitgeest en Limmen
Beoordeling op locatie	
Tijdstip	13 september 2024 tussen 9:30 en 11:00 uur.
Algemene opmerkingen	Geen

Algemeen	Locatie/HM	Locatie/illustratie	Toelichting	Verwachtingen	Waarnemen	Verwerken/beslissen	Handelen	Vergevingsgezindheid	Risico
			Weggebruikers die langzamer dan 80 km/u rijden, zoals landbouwverkeer en vrachtverkeer, zorgen voor colonnevorming, snelheidsverschillen en de wens om in te halen.	Colonnevorming belemmert de doorstroming, in het bijzonder als er vracht- of landbouwverkeer rijdt. De weggebruiker verwacht dat er 80 km/h wordt gereden op de weg.	Op verschillende punten op de weg wordt het inhaalverbod herhaald en is dit waar te nemen. Daarnaast is de belijning, een dubbele doorgetrokken streep een teken voor weggebruikers om niet in te halen.	De weggebruiker ziet op de rechtstand pas laat of er tegenliggend verkeer is en maakt de beslissing om in te halen ondanks dat deze mogelijkheid er niet is.	Colonnevorming kan leiden tot risicovolle inhaalmanoeuvres door weggebruikers die proberen langzamere voertuigen te passeren.		
			De weg kent een erg smal dwarsprofiel. Een smalle rijbaan en onvoldoende uitwijkmogelijkheden kunnen leiden tot gevaarlijke situaties zoals zijdelingse aanrijdingen tussen voertuigen en eenzijdige ongevallen.	De bestuurder verwacht dat er voldoende ruimte is om veilig met de maximum snelheid te kunnen rijden. Daarnaast verwacht de bestuurder dat er voldoende ruimte en tijd is voor het corrigeren van de rijrichting.		Er is onvoldoende ruimte en tijd om te corrigeren bij het uit koers raken.	Er onvoldoende ruimte en tijd is voor het corrigeren van de rijrichting en het voorkomen van een ongeval.	Het dwarsprofiel biedt onvoldoende ruimte in de breedte om een corrigerende manoeuvre uit te voeren en er is geen veilige afscherming van obstakels.	
			De afstand tussen het fietspad en de rijbaan is te smal. De aanwezigheid van een fietspad binnen de obstakelvrije zone vergroot het risico op ernstige gevolgen in geval van een uitwijkmanoeuvre of ongeval. Voertuigen die van de rijbaan afwijken komen in contact met de fietsers.	Fietsers en automobilisten verwachten dat er een brede tussenberm aanwezig is tussen de fietsvoorziening en de rijbaan om uit te wijken.				Een smalle tussenberm beperkt het vermogen van fietsers en automobilisten om veilig te rijden, omdat er minder fysieke scheiding is tussen de fietsers en het gemotoriseerde verkeer.	
			In de berm is openbare verlichting en bebording geplaatst. Deze staat echter te dicht op de rijbaan en binnen de minimale objectafstand van 1 meter. Hierdoor is het moeilijker om uit te wijken of om te gaan met andere verkeerssituaties.	Bestuurders verwachten dat de obstakelvrije zone langs de weg vrij is van grote objecten die de rijveiligheid beïnvloeden. De aanwezigheid van openbare verlichting binnen deze zone kan hun verwachtingen verstoren en leiden tot onveilig rijgedrag.		Er onvoldoende ruimte en tijd is voor het corrigeren van de rijrichting en het voorkomen van een ongeval.	De openbare verlichting en verkeersborden die te dicht op de rijbaan staan, beperken de manoeuvreerruimte van bestuurders, vooral bij slechte weersomstandigheden of 's nachts.		
			Langs de gehele weg zijn aan beide zijden uitritten naar percelen aanwezig. Deze worden voornamelijk gebruikt voor landbouwverkeer. Dit landbouwverkeer kan de percelen veelal niet bereiken via een andere route.	Door de zeer minimale vormgeving van de uitrit en de landelijke omgeving, nemen weggebruikers deze mogelijk laat waar.		De vormgeving is minimaal en wordt daardoor niet altijd begrepen door weggebruikers.	De directe aansluiting van de uitrit op de weg kan het vermogen van bestuurders beperken om veilig van het perceel af te rijden, vooral bij drukke momenten of bij het invoegen tussen voertuigen.	De uitritten van de percelen bieden onvoldoende ruimte waardoor flankongevallen ontstaan bij het uitrijden van het perceel.	

Route 1	Vanaf:	A9 aansluiting 10 Uitgeest	Naar:	Rijksweg Limmen					
Locatie/HM	Locatie/illustratie	Toelichting aandachtspunt	Verwachtingen	Waarnemen	Verwerken/beslissen	Handelen	Vergevingsgezindheid	Risico	
HM 54.5 RE		De leuning op het viaduct aan de rechter zijde van de rijbaan is een onafgeschermd obstakel.				Automobilisten wijken niet uit richting het onafgeschermd obstakel om een ongeval te voorkomen, maar wijken daardoor mogelijk uit richting andere voertuigen.	Het onbeschermd obstakel leidt tot een grotere mate van ernst bij een eventueel ongeval.		
HM 54.6 RE		De bewegwijzering en de indeling van de rijstroken/richtingen komen niet met elkaar overeen. Op de bebording en belijning is niet correct aangegeven welke rijstrook gebruikt moet worden voor de toerit van de A9 richting het zuiden (A9 L 59.5 D). Mogelijk voegen weggebruikers al uit bij de uitvoegstrook voor de A9 richting het noorden.	Weggebruikers verwachten bewegwijzering die hen duidelijk aangeeft wat ze kunnen verwachten. Hierdoor is het voor weggebruikers niet duidelijk welke rijstrook ze moeten kiezen voor de richting Haarlem.	Ter hoogte van de bewegwijzering heeft de weggebruiker geen zicht op de feitelijke indeling van de kruispunten bij de aansluiting A9.	Onduidelijke bewegwijzering zorgt voor verzwaring van de rijtaakbelasting, waardoor de kans groter is dat de weggebruiker een verkeerde inschatting maakt wat kan leiden tot ongevallen.	Weggebruikers voegen al uit bij de uitvoegstrook voor de A9 richting het noorden en moeten dit corrigeren.	Als weggebruikers merken dat zij zich niet op de juiste rijstrook bevinden, wisselen zij op het laatste moment van rijstrook. Dit leidt tot onverwachte manoeuvres en rembewegingen, waar ook het overige verkeer niet op rekent.		

HM 54.9 RE		De bebording is versprongen. Het eerste bord is aan de rechter zijde van de rijbaan geplaatst. Het tweede bord is aan de linker zijde van de rijbaan geplaatst. Het derde bord is aan de rechter zijde van de rijbaan geplaatst.		Weggebruikers nemen de informatie op de bebording mogelijk pas laat waar door de wisseling van zijde waar deze geplaatst is.	Weggebruikers hebben hierdoor niet genoeg tijd en informatie om te beslissen welke op rijstrook zij willen rijden.	
HM 55.1 RE		De bestuurder voert verschillende handelingen in korte tijd uit met beperkt zicht. Direct na de kruising voegt het verkeer op de linker rijstrook in op de rechterrijstrook. Hierna volgt een scherpe bocht naar links. Er is geen zichtlijn in de bocht waardoor er geen zicht is op de situatie na de bocht.		Er is geen zichtlijn in de bocht waardoor er geen zicht is op de situatie na de bocht.	De bestuurder voert verschillende handelingen in korte tijd uit met beperkt zicht. Direct na de kruising voegt het verkeer op de linker rijstrook in op de rechterrijstrook. Hierna scherpe bocht naar links.	
HM 55.5		Er is geen zichtlijn in de bocht waardoor er geen zicht is op de situatie na de bocht.	Bestuurders verwachten een vloeiende doorstroom van verkeer. De onverwachte aanwezigheid van een kruising kan dit patroon verstoren en leiden tot plotselinge snelheidsveranderingen.	Het is voor bestuurders moeilijk om de kruising na de bochten waar te nemen, waardoor ze verrast worden door stilstaand of vertraagd verkeer.	Afslaande verkeersdeelnemers hebben pas laat zicht op de kruising met de wijk. Dit gebrek aan zichtbaarheid kan leiden tot plotseling remmen en verhoogd risico op ongevallen.	
HM 55.6	 	De kruising met de Burgemeester van Roosmalenstraat en de Middelweg heeft vijf takken, waardoor het voor de weggebruiker onduidelijk kan zijn dat hij/zij enkel richting de Geesterweg kan rijden en het risico op spookrijden ontstaat. Tevens bestaat het risico dat fietsers op de N203 fietsen omdat er geen fietsroute of fietsvoorziening aanwezig is.	Fietsers verwachten dat er een fietsverbinding aanwezig is.	De kruising heeft vijf takken, waardoor het door de weggebruiker onduidelijk kan zijn dat hij/zij enkel richting het noorden kan rijden.	Spookrijden veroorzaakt frontale botsingen.	
HM 55.8	 	Kort voor de kruising met de Geesterweg is er een mogelijkheid om op de uitvoegstrook uit te voegen de wijk in (Spoorlaan). Nabij deze uitrit is een tankstation gesitueerd.	Verkeer op de uitvoegstrook verwacht niet dat verkeer dat de wijk in uitvoegt. Fietsers, voetgangers en automobilisten verwachten geen verkeer met hogere snelheid in de wijk en verwachten dat de weg ook toegankelijk is voor hen.	De uitrit naar de wijk is niet zichtbaar voor verkeer op de N203. De bebording die een maximumsnelheid van 30 km/h aangeeft is pas laat zichtbaar en wekt voor andere weggebruikers de indruk dat dit bedoelt is voor de N203.	Automobilisten die de wijk in willen verlagen de snelheid op een locatie die andere weggebruikers niet verwachten.	Spookrijden veroorzaakt frontale botsingen. Fietsers en voetgangers op de rijbaan veroorzaakt ernstige ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers.
Kruising Jacoba van Beierenlaan - N203 (55.9)	 	Verkeer komende van de Jaboba van Beierenlaan rijdt parallel aan de N203. Het kiezen van een rijstrook is een hoge taakbelasting in combinatie met de bocht en het ontbreken van zicht op de kruising. Het zicht is beperkt door de hoek waarin weggebruikers op de kruising afrijden en de boom die rechts van de rijbaan is gesitueerd. Het zicht kan tevens geblokkeerd worden door vrachtverkeer op de rijstrook.		Het zicht is beperkt door de hoek waarin weggebruikers op de kruising afrijden en de boom die rechts van de rijbaan is gesitueerd. Het zicht kan tevens geblokkeerd worden door vrachtverkeer op de rijstrook.		
Kruising Jacoba van Beierenlaan - N203 (55.9)		Verkeer komende van de Jaboba van Beierenlaan dat Station Uitgeest wil bezoeken kan recht door in de bocht richting de kruising met de N203. Er is slechts 17 meter tussen de twee kruisingen. Om het station te bereiken moet het verkeer komende van de kruising met de N203 gekruist worden. Dit leidt tot een hoge taakbelasting door de verschillende richtingen waaruit het verkeer kan komen en het beperkte zicht op dit kruispunt. Ook busverkeer maakt gebruik van deze kruising.		Het zicht is beperkt door de hoek waarin weggebruikers op de kruising afrijden en de boom die rechts van de rijbaan is gesitueerd. Het zicht kan tevens geblokkeerd worden door vrachtverkeer op de rijstrook.	Om het station te bereiken moet het verkeer komende van de kruising met de N203 gekruist worden. Dit is echter een zeer hoge taakbelasting door de verschillende richtingen waaruit het verkeer kan komen en het beperkte zicht op dit kruispunt.	

Kruising Jacoba van Beierenlaan - N203 (55.9)		Nabij de kruising van de Jacoba van Beierenlaan en de N203 (55.9) is een oversteek voor bromfietzers gesitueerd. Parallel aan de Jacoba van Beierenlaan is een fietspad gelegen waar het is toegestaan voor bromfietzers om hier gebruik van te maken. Het is voor bromfietzers een geen logische locatie om de weg op te gaan. Tevens is de locatie nabij een scherpe bocht met twee kruisingen gesitueerd. Daarnaast voegen bromfietzers in op een locatie waar overige weggebruikers een hoge taakbelasting ervaren omwille van het voorstorten en de bocht. De locatie is tevens een risico voor fietsers vanwege de vormgeving. De rode bewegwijzering wekt de indruk dat dit een oversteek is voor fietsers, waardoor het risico ontstaat dat zij op de rijbaan belanden.	De locatie is een risico voor fietsers vanwege de vormgeving. De rode bewegwijzering wekt de indruk dat dit een oversteek is voor fietsers, waardoor het risico ontstaat dat zij op de rijbaan belanden.	De locatie nabij een scherpe bocht met twee kruisingen gesitueerd, waardoor bromfietzers op zeer veel voertuigen uit verschillende richtingen moeten letten. Daarnaast voegen bromfietzers in op een locatie waar overige weggebruikers een hoge taakbelasting ervaren omwille van het voorstorten en de bocht.	
HM 56.2		De verhoogde rijbaanscheiding bij het tankstation voorkomt dat bestuurders linksafslaan om het tankstation te bereiken. De veiligheid en doorstroming wordt hierdoor gewaarborgd. De rijrichtingscheiding is echter smal uitgevoerd, waardoor mensen het wellicht over het hoofd zien (vooral bij slecht weer). Het risico is dat motoren hier tegenaan rijden en daardoor uit balans raken met een ongeval tot gevolg.	De rijrichtingscheiding is echter smal uitgevoerd, waardoor mensen het wellicht over het hoofd zien (vooral bij slecht weer).	Het risico is dat motoren hier tegenaan rijden en daardoor uit balans raken met een ongeval tot gevolg.	
HM 56.3		De overgang wegcategorie is slechts beperkt herkenbaar. De belijning en fietsvoorzieningen veranderen niet. Wel is er bebording zichtbaar die de snelheid eenmalig aangeeft en landelijke uitstraling van de omgeving die de weggebruiker het gevoel geeft een hogere snelheid te mogen rijden.	Er is geen verschil tussen de belijning binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom.	De overgang van wegcategorie zorgt voor weggebruikers die langzamer rijden dan 80 km/h. Colonnevorming kan leiden tot risicovolle inhaalmanoeuvres door weggebruikers die proberen langzamere voertuigen te passeren.	
HM 56.6, Hm 57.0, Hm 58.0,		De pechhavens zijn in veel gevallen erg smal (3 meter breed); hierdoor heeft de bestuurder weinig ruimte om veilig uit te stappen. Dit wordt versterkt doordat het talud dicht op de rijbaan aanwezig is, waardoor ruimte in de berm niet kan worden benut.	Bestuurders verwachten dat er voldoende ruimte is om veilig in en uit voertuigen te stappen, zelfs als langsparkeren is toegestaan.	Bestuurders willen doorgaans veilig kunnen parkeren en uitstappen, maar de beperkte ruimte om dit te doen kan hun gevoel van veiligheid verminderen en hun bereidheid om op deze locatie te parkeren beïnvloeden.	De beperkte ruimte maakt dat het minder makkelijk is om veilig uit te stappen.
HM 57.5		Bij hm 57.6 zijn de beginpunten van de geleiderail niet onder de juiste hoek aangebracht. Dit leidt tot een potentieel gevaarlijke situatie waarbij de geleiderail mogelijk niet effectief is in het geleiden van voertuigen en het voorkomen van ernstige ongevallen.		De foute vormgeving van de beginpunten van de geleiderail leidt tot verminderde effectiviteit bij het opvangen van voertuigen die van de weg raken. Hierdoor worden voertuigen feitelijk gelanceerd.	
HM 57.6		Nabij de kruising met de Uitgeesterweg is zeer veel bebording geconcentreerd op en rond de kruising voor verschillende doelgroepen en richtingen. Bebording voor fietsverkeer is te lezen door autoverkeer. Oversteek is niet haaks en het is voor autoverkeer niet toegestaan om deze over te steken, hoewel dit wel mogelijk is. Oversteek wordt naar alle waarschijnlijkheid alleen gebruikt door lokaal verkeer en landbouwverkeer. Daarnaast is er een groot verschil in snelheid tussen autoverkeer dat in wil voegen op de N203 en ander verkeer.	Weggebruikers nemen bebording waar die niet voor hen geldt.	De kruising leidt tot onveilige manoeuvres van weggebruikers, aangezien ze mogelijk niet verwachten dat er voertuigen afslaan of invoegen.	Oversteek wordt naar alle waarschijnlijkheid alleen gebruikt door lokaal verkeer en landbouwverkeer.
HM 58.6		Het zicht vanaf de ertoeegangsweg op de N203 is vanwege het verticale alignment niet optimaal.	Het zicht op de kruising zelf onvoldoende door het aanwezige groen, wat de waarneming van weggebruikers belemmert. Tevens is er beperkt zicht door het verticale alignment.		

HM 59.6			Nabij de Nездijk is een gelijkvloerse kruising voor fietsers en autoverkeer. Voor de kruising zijn geen snelheidsremmende of attenderende maatregelen. Bebording om gemotoriseerd verkeer op de oversteek te attenderen ontbreekt.	Weggebruikers op de N230 worden mogelijk verrast door overstekende fietsers, wat tot schrikreacties of aanrijdingen leidt. De kruising leidt tot onveilige manoeuvres van weggebruikers, aangezien weggebruikers mogelijk niet verwachten dat er voertuigen vaart minderen om af te slaan.	Bebording om gemotoriseerd verkeer op de oversteek te attenderen ontbreekt.	Voor de kruising zijn geen snelheidsremmende of attenderende maatregelen.	Mogelijk risico is ongevallen met fietsers of kop-staart ongevallen.	
HM 60.0			Een uitvoegstrook op de N203 is niet conform de richtlijnen. Dit vergroot het risico op afdekongevallen, waarbij voertuigen die gebruik maken van de uitvoegstrook, het zicht afdekken voor stilstaande voertuigen die willen invoegen. De aanwezigheid van het fietspad in twee richtingen, maakt de situatie complex.		De uitvoegstrook vergroot het risico op afdekongevallen, waarbij voertuigen die gebruik maken van de uitvoegstrook, het zicht afdekken voor stilstaande voertuigen die willen invoegen	De aanwezigheid van het fietspad in twee richtingen, maakt de situatie complex.		

Route 2		Vanaf:		Rijksweg Limmen		Naar:		A9 aansluiting 10 Uitgeest			
Locatie/HM	Locatie/illustratie	Toelichting aandachtspunt		Verwachtingen		Waarnemen		Verwerken/beslissen		Handelen	
HM 59.9		Bij hm 11.3 (kruising met de Bergschiediepluis) is een gelijkvloerse kruising aanwezig. Er zijn weinig snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Bebording om gemotoriseerd verkeer hierop te attenderen ontbreekt.		Weggebruikers op de N230 worden verrast door overstekende fietsers, wat tot schrikreacties of aanrijdingen leidt. De kruising leidt tot onveilige manoeuvres van weggebruikers, aangezien weggebruikers mogelijk niet verwachten dat er voertuigen vaart minderen om af te slaan.		Bebording om gemotoriseerd verkeer op de oversteek te attenderen ontbreekt.				Voor de kruising zijn geen snelheidsremmende of attenderende maatregelen.	
HM 59.3, HM 58.3, HM 57.3		De pechhavens zijn in veel gevallen erg smal (3 meter breed); hierdoor heeft de bestuurder weinig ruimte om veilig uit te stappen. Dit wordt versterkt doordat het fietspad dicht op de rijbaan aanwezig is, waardoor ruimte in de berm of het fietspad niet kan worden benut.		Bestuurders verwachten dat er voldoende ruimte is om veilig in en uit voertuigen te stappen, zelfs als langsparkeren is toegestaan.				Bestuurders willen doorgaans veilig kunnen parkeren en uitstappen, maar de beperkte ruimte om dit te doen kan hun gevoel van veiligheid verminderen en hun bereidheid om op deze locatie te parkeren beïnvloeden.		De beperkte ruimte maakt dat het minder makkelijk is om veilig uit te stappen.	
HM 56.3		De overgang wegcategorie is slechts beperkt herkenbaar. De belijning en fietsvoorzieningen veranderen niet. Wel is er bebording zichtbaar die de snelheid eenmalig aangeeft. De flauwe bocht en horizontale belijning hebben een attenderende werking.				Er is geen verschil tussen de belijning binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom.		De overgang van wegcategorie zorgt voor weggebruikers die sneller rijden dan 50 km/h.			
HM 56.3		Bij hm 56.3 is een geleiderail aangebracht die inmiddels niet meer voldoet aan de richtlijnen. De geleiderail is ontworpen om de banden van het voertuig te begeleiden. De geleiderail is echter relatief laag waardoor de voertuigen mogelijk gelanceerd worden. Dit leidt tot een potentieel gevaarlijke situatie waarbij de geleiderail mogelijk niet effectief is in het geleiden van voertuigen en het voorkomen van ernstige ongevallen.		Bestuurders verwachten dat de geleiderail correct en veilig is vormgegeven.		Bestuurders kunnen mogelijk de beperkte hoogte van de geleiderail waarnemen, maar ze zijn zich niet bewust van het specifieke gevaar van het 'gelanceerd' worden als gevolg van deze afwijking.				Bestuurders begrijpen mogelijk niet de ernst van de situatie als de geleiderail niet correct is, en de mogelijke gevolgen van het 'gelanceerd' worden als gevolg hiervan.	

HM 56.3			Ter hoogte van Hm 56.3 is een tankstation aanwezig. Verkeer mindert vaart om het tankstation te bezoeken. Hierdoor ontstaan grote verschillen in snelheid. Door de relatief korte lengte minderen bestuurders al op de rijbaan snelheid, wat leidt tot snelheidsverschillen tussen het uitvoegende en de doorgaande verkeer. Dit vergroot de kans op kop-staart ongevallen. De uitvoegstrook is smal waardoor er geen auto op veilige afstand langs het overig verkeer kan rijden. De uitvoegstrook is pas op voldoende breedte ter hoogte van het puntstuk.	Bestuurders verwachten een vloeiende doorstroom van verkeer. De onverwachte aanwezigheid van een tankstation kan dit patroon verstoren en leiden tot congestie en mogelijke ongevallen door plotselinge snelheidsveranderingen.	Bestuurders kunnen de smalle en korte uitvoegstrook niet zien, waardoor ze verrast kunnen worden door vertraagd verkeer. Dit gebrek aan zichtbaarheid kan leiden tot plotseling remmen en verhoogd risico op ongevallen.	Zonder duidelijke signalering of waarschuwingen begrijpen bestuurders misschien niet waarom het verkeer plotseling vertraagt of stopt, wat kan leiden tot verwarring en onveilige situaties.	
HM 56.2			Bij het uitrijden van de parkeerplaats achter het tankstation is er slecht zicht op naderend verkeer.		Weggebruikers hebben door de bebouwing en andere voertuigen bij het tankstation slecht zicht op het invoegend verkeer. Het invoegend verkeer heeft slecht zicht op de weg.	Door het slechte zicht voegen bestuurders in op het moment dat er ander verkeer aanwezig is op de rijbaan of schrikken bestuurders op de rijbaan van het invoegend verkeer.	
Kruising Jacoba van Beierenlaan/Geesterweg - N203 (55.9)			Het kruispunt van de N203 met de Jacoba van Beierenlaan en de Geesterweg is ruim opgezet, waardoor weggebruikers mogelijk denken dat ze zich buiten de kom zijn.	Weggebruikers verwachten door de uitstraling van de kruising en het net verlaten van een gebied buiten de bebouwde kom dat de snelheid hoger ligt dan deze in werkelijkheid is.		Door de ruimte opzet van het kruispunt gaan mensen met een hogere snelheid rijden, met mogelijk overschrijding van de snelheidslimiet.	
HM 55.2			De vooraankondiging voor het kruispunt tussen N8 en N203 is geplaatst in een bocht en niet goed leesbaar door haakse hoek en een attenderend verkeerslicht. De informatie op de DRIP is geplaatst in een bocht en niet goed leesbaar door haakse hoek.	De bestuurder is op operationeel niveau gefocust op de bocht waardoor het lezen van de bebording een te grote verzwaring is van de taaklast.	Bestuurders kunnen de vooraankondiging mogelijk niet goed waarnemen omdat de hoek waarin deze geplaatst is niet haaks op de rijrichting van de bestuurder. Tevens is de bebording niet zichtbaar door het attenderende verkeerslicht wat nabij is geplaatst. Dit kan leiden tot een gebrek aan tijdige visuele informatie over de rijrichting.	De informatie op korte afstand achter elkaar in combinatie met het nemen van de bocht leidt tot een hoge rijtaakbelasting. Zonder duidelijke zichtbaarheid van de vooraankondiging begrijpen bestuurders mogelijk niet op tijd welke rijstrook ze moeten kiezen of welke richting ze moeten volgen. Dit gebrek aan informatie kan leiden tot verwarring en onjuiste rijstrookkeuze.	De verkeerde plaatsing en obstructie van de vooraankondiging kunnen het vermogen van bestuurders beperken om zich tijdig voor te bereiden op hun manoeuvres, zoals het wisselen van rijstrook of afslaan.
Route 3	Vanaf:	Limmen (doorfietsroute)	Naar:	Uitgeest (doorfietsroute)			
Locatie/HM	Locatie/illustratie	Toelichting aandachtspunt	Verwachtingen	Waarnemen	Verwerken/beslissen	Handelen	Vergevingsgezindheid
Nabij P+/station Uitgeest			De fietsroute doorkruist de P+R Uitgeest. Daarnaast zijn er twee scherpe bochten met beperkt zicht door obstakels.	De fietser verwacht geen autoverkeer op de route. De uitstraling van de fietsoversteek is beperkt dat de automobilist geen overstekend fietsverkeer verwacht. Daarnaast is de automobilist gefocust op het zoeken van een plek op de P+R.	De fietser neemt de scherpe bochten waar maar heeft daarentegen beperkt zicht op de tegenliggende fietsers en autoverkeer na de bocht. Oorzaak hiervan zijn enkele obstakels zoals een haag, fietsenstallingen en geparkeerde scooters.		

Bijlage C Groslijst oplossingsrichtingen

Knelpunt/oplossingsr	Herkomst	Omschrijving	Verkeersveilig N203	Binnen scope studiegebied	Maakbaarheid/haalbaarh	Juiste fase	Besluit buiten/bi	Toelichting
1 Knelpunt	Werkgroep	Het fietspad Gorskampaan-N203 gaat wel door een tunnel, maar heeft geen wandelpad					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten scope studiegebied. De Kleistunnel (Gorskampaan) is geen onderdeel van de N203. Een maatregel levert geen directe verkeersveiligheidswinst voor de N203 zelf op.
2 Knelpunt	Werkgroep	Hoe moet het straks met het nieuwe ProRail station in 2026					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. De ontwikkeling van het station en P+R terrein heeft geen directe invloed op de Verkeersveiligheid op de N203. Maatregelen voor de verkeersveiligheid van de N203 die impact hebben op het P+R-terrein worden wel meegenomen. Bij positieve beoordeling kunnen deze als wensen in het project voor de stationsomgeving worden meegenomen.
3 Knelpunt	Werkgroep	Ransuilen zitten op de paaltjes					Nee	Andere fase. Keuze voor vormgeving van de paaltjes is geen onderdeel fase trajectstudie. In latere fase meenemen.
4 Knelpunt	Werkgroep	Door nalatig maaibeheer hangt groen over het fietspad waardoor deze nog smaller is					Nee	Andere fase. Beleid voor beheer & onderhoud (zoals maaien) is geen onderdeel van fase van trajectstudie. Wel intern provincie Noord-Holland informeren.
5 Knelpunt	Analysedocument	Waardevol landschap met ecologische, historisch archeologische en beleevingswaarde					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Dit betreft geen knelpunt dat is gericht op de verkeersveiligheid van de N203. De randvoorwaarden voor de (landschappelijke) inpassing van maatregelen worden meegenomen en op beoordeeld bij de alternatieven.
6 Knelpunt	OpenStad	Sinds oktober 2021 fiets ik 3 dagen in de week van Wormer naar mijn werk in Castricum. Daarbij fiets ik vanaf Wormerveer over het fietspad langs de Provinciale weg. Vanaf Krommenie voel ik mij niet veilig op het fietspad door het autoverkeer dat (net als bij de N203) met maar een grasstrook gescheiden is van het fietspad. Maar de autoweg is daar per zijde tweebaans en dat maakt wel verschil t.o.v. de N203.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en niet maakbaar. Het realiseren van een extra rijstrook ter hoogte van Melksuiker zorgt van zichzelf niet voor verbetering van de verkeersveiligheid of de doorstroming. Vanuit verkeersafwikkeling is 2x2 rijstroken niet noodzakelijk (capaciteiten van kruispunten zijn maatgevend). Maakbaarheid. Aanleg van extra rijstroken betreft een ingrijpende maatregel die impact heeft op de omgeving. De beperkte/afwezigheid van verkeersveiligheidswinst of noodzaak vanuit verkeersafwikkeling levert deze maatregel onvoldoende meerwaarde op t.o.v. de impact die de maatregel heeft.
7 Oplossingsrichting	Werkgroep	Fietspad tussen A9 en Uitgeest laten aansluiten op De Terp om moeilijke situatie bij het station te omzeilen					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Een rechtstreekse fietsverbinding aan oostzijde van Uitgeest is een bereikbaarheidsmaatregel en heeft geen directe invloed op de verkeersveiligheid op de N203 zelf.
8 Oplossingsrichting	Werkgroep	De traverse over het NS-spoor doortrekken over de N203.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. De traverse is onderdeel van plannen station en valt buiten de trajectstudie. Er is reeds een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer, waardoor toevoegen van een traverse over de weg geen verkeersveiligheidswinst oplevert.
9 Oplossingsrichting	Werkgroep	Nieuwe inrichting van het parkeerterrein ten noorden van station Uitgeest.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. De ontwikkeling van het station en P+R terrein heeft geen directe invloed op de Verkeersveiligheid op de N203. Maatregelen voor de verkeersveiligheid van de N203 die impact hebben op het P+R-terrein worden wel meegenomen. Bij positieve beoordeling kunnen deze als wensen in het project voor de stationsomgeving worden meegenomen.
10 Oplossingsrichting	Werkgroep	2x2 rijbanen (in Uitgeest)					Nee	Onvoldoende haalbaarheid. Op het gedeelte parallel aan De Melksuiker is er fysiek onvoldoende ruimte om een weg met 2x2 rijstroken in te passen.
11 Oplossingsrichting	Werkgroep	Een fietspad tussen Zientdijk/De Vrede in Uitgeest en Castricum/Heemskerk aanleggen langs het treinspoor.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Het aanleggen van een fietspad parallel aan het spoor is reeds eerder onderzocht en niet haalbaar bevonden. Daarnaast leidt deze oplossingsrichting niet direct tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de N203, aangezien een fietsroute langs de N203 nog steeds nodig blijft.
12 Oplossingsrichting	Fietsersbond Castricum	Aanpassen en uitbreiden P&R terrein Uitgeest: . Bijvoorbeeld met een autoparkeerdek en overweeg bv in combinatie met ontmechten herstel de inrijd mogelijkheid vanuit Limmen.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten de scope. De ontwikkeling van het station en P+R terrein heeft geen directe invloed op de Verkeersveiligheid op de N203. Maatregelen voor de verkeersveiligheid van de N203 die impact hebben op het P+R-terrein worden wel meegenomen. Bij positieve beoordeling kunnen deze als wensen in het project voor de stationsomgeving worden meegenomen.
13 Oplossingsrichting	Fietsersbond Castricum	Realiseer fietsparkeerterrein op niveau Zientunnel (maaienveld parkeren voor bromfietsers handhaven).					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten de scope. De ontwikkeling van het station en P+R terrein heeft geen directe invloed op de Verkeersveiligheid op de N203.
14 Oplossingsrichting	Fietsersbond Castricum	Opwaardere Jacoba van Beierenlaan/ Tolweg als 2e Doorfietsroute naar IJmond Noord en ontlast Zientunnel.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten de scope. De ontwikkeling van een fietsroute is geen onderdeel van de trajectstudie voor verkeersveiligheid op de N203 zelf.
15 Oplossingsrichting	Fietsersbond Castricum	Fietspad richting Zientunnel verbreden voorzien van trottoir.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten de scope. De tunnel is onderdeel van plannen station en valt buiten de trajectstudie. Er is reeds een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer, waardoor dit geen verkeersveiligheidswinst op de N203 oplevert.

16	Oplossingsrichting	Fietersbond Castricum	Als Fietersbond hebben we aangedrongen het eerste kruispunt Geesterweg met voorrang om te bouwen tot een rotonde en zo een veiligere aansluiting te maken van en naar de Zientunnel, naar het dorp als ook naar het eenzijdig aan de zuidzijde van de Geesterweg gelegen fietspad naar Akersloot.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten de scope. Het betreffende kruispunt is geen onderdeel van de N203 en niet in beheer bij de provincie Noord-Holland. Een maatregel levert geen directe verkeersveiligheidswinst voor de N203 zelf op.
17	Oplossingsrichting	Werkgroep	Verbindingsweg vanaf Uitgeest onderlangs Castricum en zo het verkeer beter verdelen over Castricum					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Het aanleggen van een zuidoostelijke rondweg Castricum is in een eerdere studie afgefallen. Daarnaast heeft deze maatregel geen directe invloed op de verkeersveiligheid op de N203 zelf. Weliswaar minder verkeer Uitgeest --> Castricum, maar méér verkeer Limmen <-> Beverwijk.
18	Oplossingsrichting	Werkgroep	Maaibeleid beter aanpassen met strookjes					Nee	Andere fase. Beleid voor beheer & onderhoud (zoals maaien) is geen onderdeel van fase van trajectstudie. Wel intern provincie Noord-Holland informeren.
19	Oplossingsrichting	Werkgroep	Bos/groeninpassing					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Dit betreft geen oplossingsrichting die is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N203 zelf. De randvoorwaarden voor de (landschappelijke) inpassing van maatregelen worden meegenomen en op beoordeeld bij de alternatieven.
20	Oplossingsrichting	Werkgroep	Hoogteverschil tussen het fietspad en de berm					Nee	Andere fase. De wijze van uitvoering van technische inpassing van fietspad en berm is onderdeel van een latere fase. In latere fase meenemen.
21	Oplossingsrichting	Werkgroep	Er moet een aparte uitvalsweg worden aangesloten op N203 voor het toekomstige zwembad en Sportpark Noord-End					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Het realiseren van een extra kruispunt om het sportpark Noord-End te ontsluiten is geen maatregel gericht op de verkeersveiligheid op de N203 zelf. Daarnaast is het onwenselijk om via dit gebied een extra ontsluiting van Castricum te realiseren, omdat de betreffende straten ongeschikt zijn voor grote hoeveelheden verkeer. Een aansluiting op de N203 kan evt. worden meegenomen als onderdeel van andere verkeersveiligheidsmaatregelen, onder voorwaarde dat dit niet tot extra verkeer door Castricum leidt.
22	Oplossingsrichting	Werkgroep	2x2 rijstroken (over hele deel N203 tussen A9 en Castricum)					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Het realiseren van 2x2 rijstroken zorgt van zichzelf niet voor verbetering van de verkeersveiligheid. Vanuit verkeersafwikkeling is 2x2 rijstroken niet noodzakelijk (capaciteiten van kruispunten zijn maatgevend). Maakbaarheid. Aanleg van 2x2 rijstroken betreft een ingrijpende maatregel die impact heeft op de omgeving. De beperkte/afwezigheid van verkeersveiligheidswinst of noodzaak vanuit verkeersafwikkeling levert deze maatregel onvoldoende meerwaarde op t.o.v. de impact die de maatregel heeft.
23	Oplossingsrichting	Weginspecteurs	Onderhoud fietspad: vrijhouden kantmarkering					Nee	Andere fase. Beleid voor beheer & onderhoud (zoals maaien) is geen onderdeel van fase van trajectstudie. Wel intern provincie Noord-Holland informeren.
24	Oplossingsrichting	OpenStad	Aanleg Faunapassages en kleinwildraster. Wenselijk ook in het kader van het Natuurnetwerk Nederland. Voorkomen overstekend (klein) wild en schrikreacties weggebruikers					Nee	Geen verkeersveiligheid N203. Dit betreft geen oplossingsrichting die is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N203 zelf.
25	Oplossingsrichting	Werkgroep	Extra rijstrook N203 ter hoogte van Melksuiker					Nee	Niet maakbaar. Het realiseren van een extra rijstrook ter hoogte van Melksuiker zorgt van zichzelf niet voor verbetering van de verkeersveiligheid of de doorstroming. Vanuit verkeersafwikkeling is 2x2 rijstroken niet noodzakelijk (capaciteiten van kruispunten zijn maatgevend). Maakbaarheid. Aanleg van extra rijstroken betreft een ingrijpende maatregel die impact heeft op de omgeving. De beperkte/afwezigheid van verkeersveiligheidswinst of noodzaak vanuit verkeersafwikkeling levert deze maatregel onvoldoende meerwaarde op t.o.v. de impact die de maatregel heeft.
26	Knelpunt	Werkgroep	Er is slecht zicht vanuit de tunnel onder het spoor door.					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en valt buiten de scope. De ontwikkeling van het station, P+R terrein en de Zientunnel heeft geen directe invloed op de Verkeersveiligheid op de N203.
27	Oplossingsrichting	Weginspecteurs	Goede verlichting fietstunnel en/of witte wanden					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en valt buiten de scope. De inrichting en aanpassingen van de Zientunnel zijn onderdeel van het project voor de stationsverbetering van station Uitgeest.

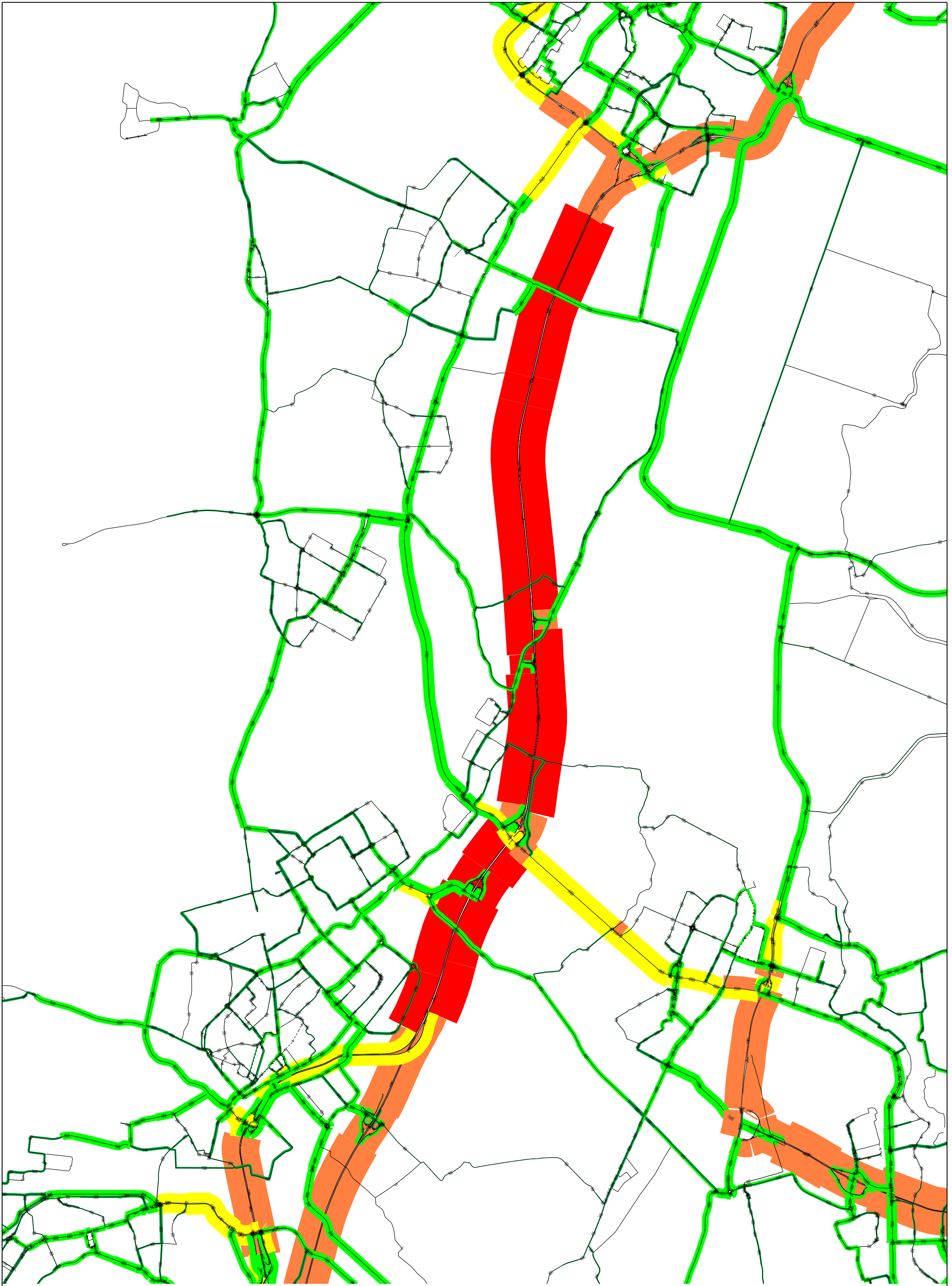
28	Knelpunt	Wergroep	Water blijft op de weg liggen door grasbetontegels wat leidt tot aquaplanning					Nee	Andere fase. Keuze voor grasbetontegels is geen onderdeel fase trajectstudie. In latere fase meenemen.
29	Oplossingsrichting	OpenStad	Ander asfalt gebruiken welke niet spiegelt en waar geen water op blijft liggen					Nee	Andere fase. Keuze voor type asfalt is geen onderdeel fase trajectstudie. In latere fase meenemen.
30	Oplossingsrichting	OpenStad	Beter afstellen verlichting sportvelden op de N203					Nee	Andere fase. Verlichting buiten de N203 is geen onderdeel van fase van trajectstudie. Wel intern provincie Noord-Holland informeren.
31	Oplossingsrichting	Weginspecteurs	Zo min mogelijk verkeersborden					Nee	Andere fase. Bebording is geen onderdeel van fase van trajectstudie. Wel intern provincie Noord-Holland informeren.
32	Knelpunt	Wergroep	De Zeeweg is 1 van de 2 ontsluitingen van Castricum. Wanneer de N203 minder aantrekkelijk wordt, maken meer auto's gebruik van de Beverwijksestraatweg					Nee	Buiten scope studiegebied. De Zeeweg en de Beverwijksestraatweg vallen buiten de scope. Beoordelen van effect op Castricum is wel onderdeel van onderzoek.
33	Oplossingsrichting	KES	Afslag F203 naar de F9B via een spoorkruising ter hoogte Streekwinkel en een aansluiting van het (brom)fietspad via Zieëndijk/Weeg naar de Tolweg (zie kaartje).					Nee	Geen verkeersveiligheid N203 en buiten scope studiegebied. Dit betreft geen oplossingsrichting die is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N203 zelf. Daarnaast ligt de route buiten de scope van het studiegebied.
34	Oplossingsrichting	Scholierenchallenge 2023	Mammoetgras t.b.v. energieopwekking					Nee	Andere fase. Keuze voor Mammoetgras t.b.v. energieopwekking is geen onderdeel fase trajectstudie. In latere fase meenemen.
35	Oplossingsrichting	Scholierenchallenge 2023	Zonnepanelen en verlichting in zijkant berm					Nee	Andere fase. Keuze voor zonnepanelen en vormgeving van verlichting is geen onderdeel fase trajectstudie. In latere fase meenemen. Keuze voor wel/geen verlichting is wel onderdeel van scope (zie andere punten).

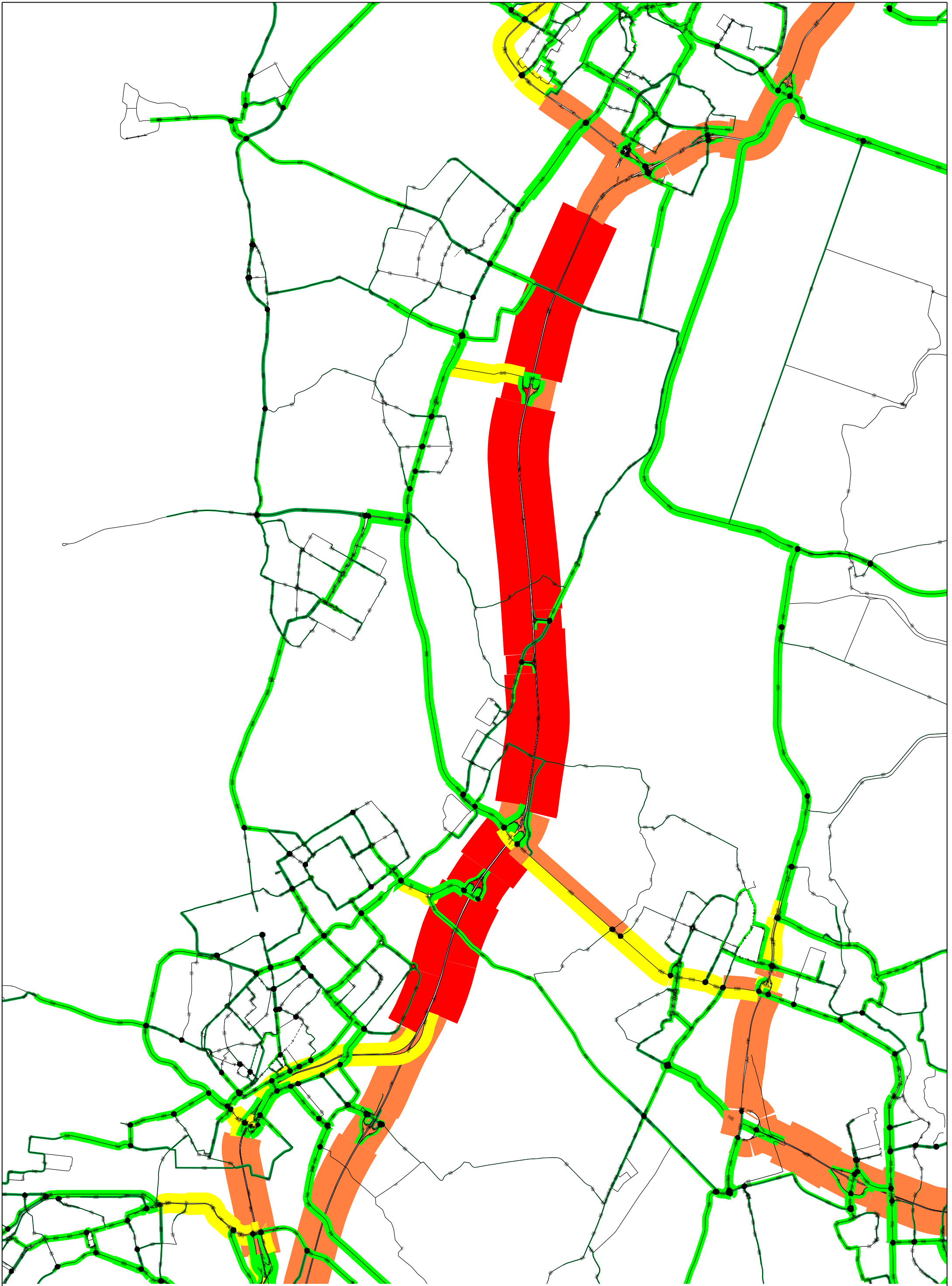
Bijlage D Beoordelingskader

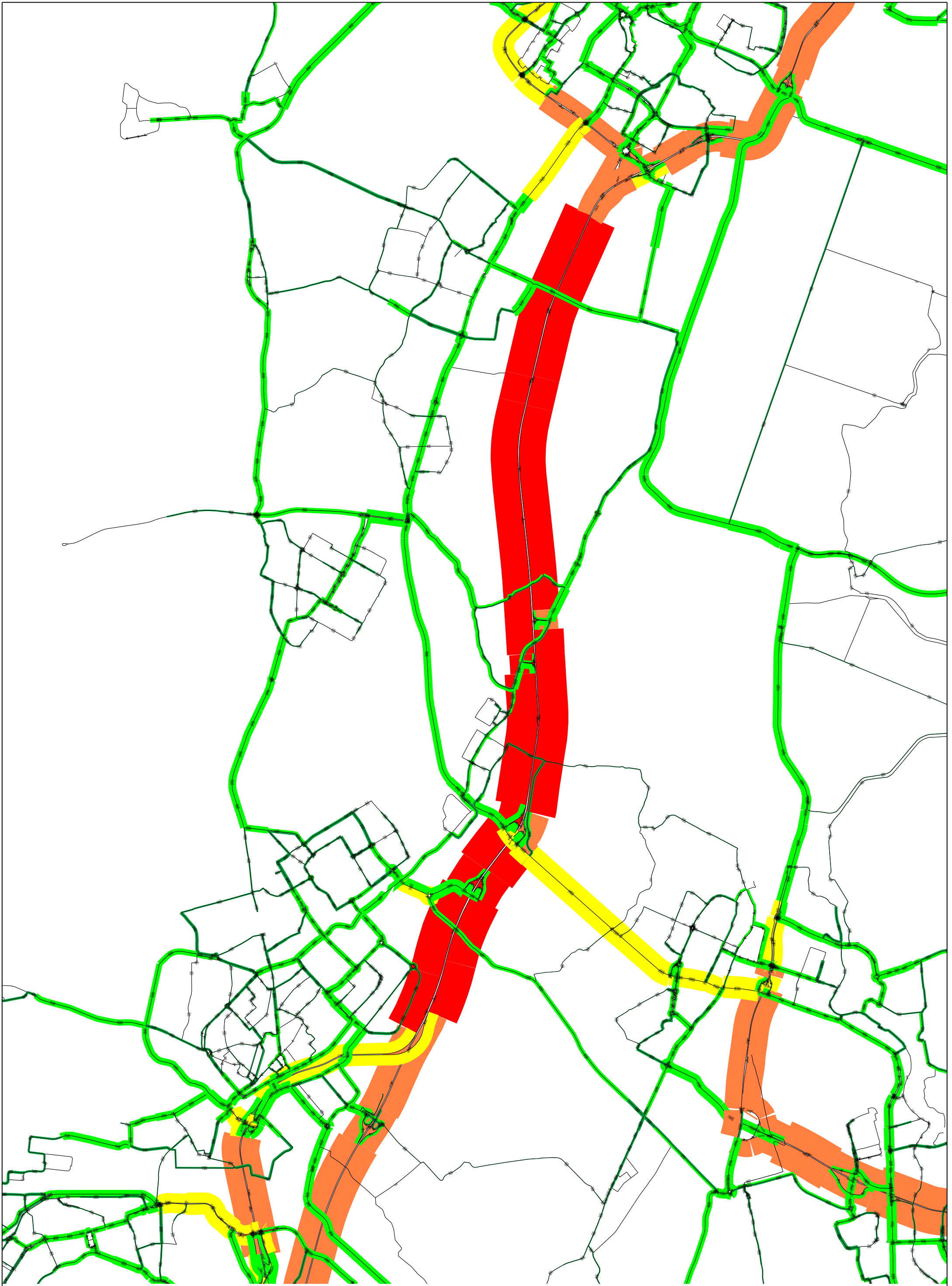
Onderstaand is het uitgebreide beoordelingskader opgenomen met een toelichting op de beoordelingscriteria.

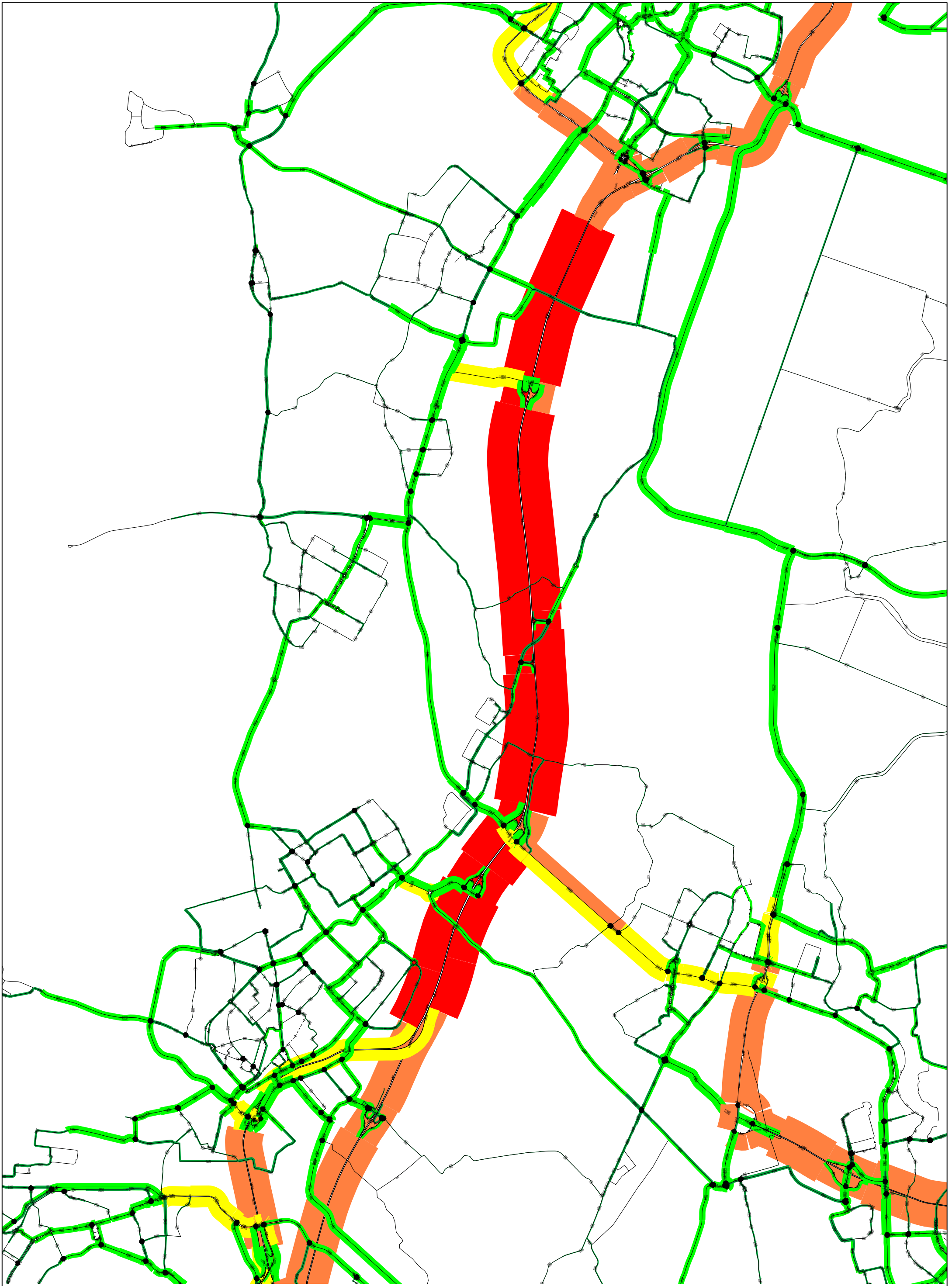
Nr.	Criterium	Toelichting
Doelbereik		
Verkeersveiligheid		
1	Verkeersveiligheid actieve vervoerswijzen	Wat is het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers? Dit kan gaan om theoretische verbetering (risico gestuurde aanpak) of om het aanpakken van een knelpunt uit de analysefase. •Kwaliteitseisen voor langzaam verkeer (zoals ontwerprichtlijn ERBI, CROW en doorfietsroute). •Bevorderen veilig gedrag.
2	Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	Wat is het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerd verkeer? Dit kan gaan om theoretische verbetering (risico gestuurde aanpak) of om het aanpakken van een knelpunt uit de analysefase. •Ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig. •Kwaliteitseisen voor wegontwerp (zoals ontwerprichtlijn ERBI en CROW). •Bevorderen veilig gedrag. •Snelheidsverschillen (bijv. met landbouwverkeer)
Leefbaarheid		
3	Luchtqualiteit	Wat is het effect van de maatregel op de luchtkwaliteit? Draagt de maatregel bij aan het bereiken van de grenswaarden? •Verlagen waarden voor Fijnstof PM2.5. •Verlagen waarden Fijnstof PM10. •Verlagen waarden Stikstofdioxide NO2 .
4	Geluid	Wat is het effect van de maatregel op de geluidsbelasting voor de woningen in de nabije omgeving? Draagt de maatregel bij aan het verlagen van de geluidsbelasting naar de standaardwaarde van 50 Lden? •Verandering geluidsbelasting woningen in nabijheid van een maatregel.
Randvoorwaarden		
Bereikbaarheid		
5	Bereikbaarheid actieve vervoerswijzen	Wat is het effect van de maatregel op de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers: •Afstand tot voorzieningen •Robuustheid van het netwerk
6	Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	Wat is het effect van de maatregel op de bereikbaarheid van het gemotoriseerde verkeer: •Reistijd tussen A9 Uitgeest en N513. •Robuustheid van het netwerk.
7	Duurzame mobiliteit	Draagt de maatregel bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit? •Gebruik langzaam verkeer •Gebruik openbaar vervoer •Gebruik corridorhub Uitgeest
8	Bereikbaarheid landbouwverkeer	Wat is het effect van de maatregel op de bereikbaarheid van het landbouwverkeer? •Effect op de toegankelijkheid van percelen aan de N203.
9	Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten	Wat is het effect van de maatregel op de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten? •Effect op aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten. •Robuustheid van het netwerk.
Natuur/landschap		
10	Natura2000 (stikstof)	Wat is het effect van de maatregel op de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden?
11	Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Wat is het effect van de maatregel op NNN-gebied? Wat is het effect van de maatregel op ontsnippering van natuur/ het ecologisch verbinden van natuur? •Aantasting van NNN-gebied. •Effect op ecologische verbindingen tussen gebieden.
12	Bijzonder Provinciaal Landschap	Wat is het effect van de maatregel op het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)?
13	Ruimtelijke kwaliteit	Wat is het effect van de maatregel op de ruimtelijke kwaliteit van de weggedeeltes, zowel binnen als buiten de bebouwde kom?
14	Archeologische waarden	Wat is het effect van de maatregel op de gebieden die aangemerkt zijn als Provinciaal archeologisch Monumenten?
Realiseerbaarheid		
15	Veiligheid bij realisatie	Is de maatregel veilig te realiseren en kan beheer en onderhoud veilig plaatsvinden? Richtlijn Werk-in-uitvoering CROW
Overige criteria		
Draagvlak		
16	Draagvlak omgeving	Heeft de maatregel gevolgen voor direct aanwonenden of inwoners en bedrijven in de directe omgeving?
17	Draagvlak uitvoerende partij	Kan de maatregel rekenen op draagvlak bij de partij die verantwoordelijk is voor de uitvoering?
Ruimtelijke procedures		
18	Bestemmingsgrenzen	Past de maatregel binnen de grenzen van het Omgevingsplan (voorheen Bestemmingsplan)?
19	Grondverwerving	Is voor de maatregel grondverwerving nodig? (Uitgezonderd provincie en gemeente)
20	Kabels en leidingen	Wat is het effect van de maatregel op bestaande kabels en leidingen?
Financieel		
21	Kosten	Wat zijn globaal de investeringskosten van de maatregel?
22	Beheer & Onderhoud	Wat is kwalitatief gezien het effect op beheer & onderhoud(skosten)?
Duurzaamheid		
23	Hergebruik	Wat zijn de mogelijkheden voor hergebruik van grondstoffen?
24	CO2-impact	Wat is het effect van de maatregel op de CO2-uitstoot?
25	Klimaatadaptatie	Bijdrage van de maatregel aan klimaatbestendigheid en het tegengaan van: •Hittestress •Droogte •Wateroverlast
26	Biodiversiteit	Wat is het effect van de maatregel op de biodiversiteit rond de N203?

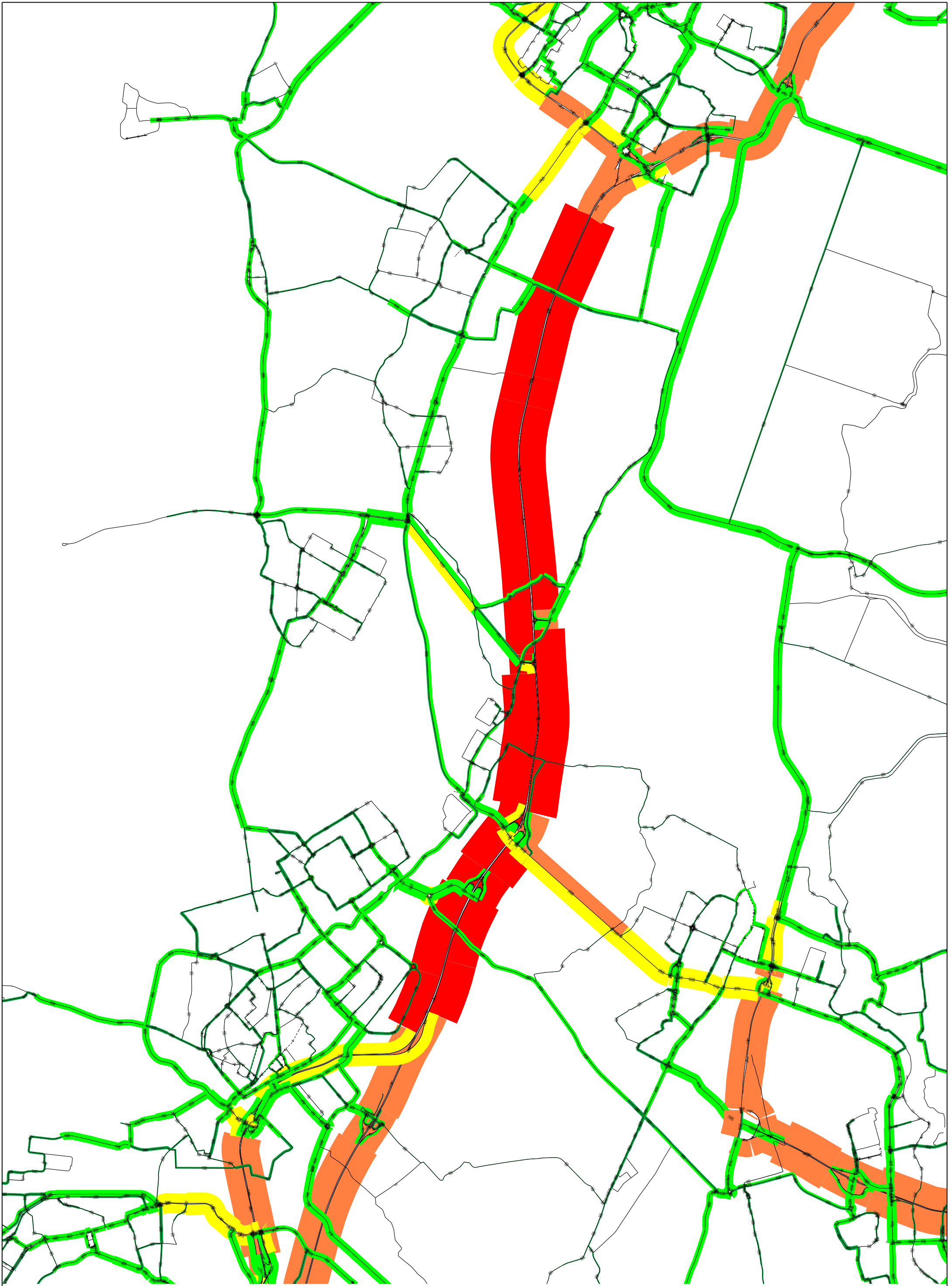
Bijlage E Resultaten verkeersmodel

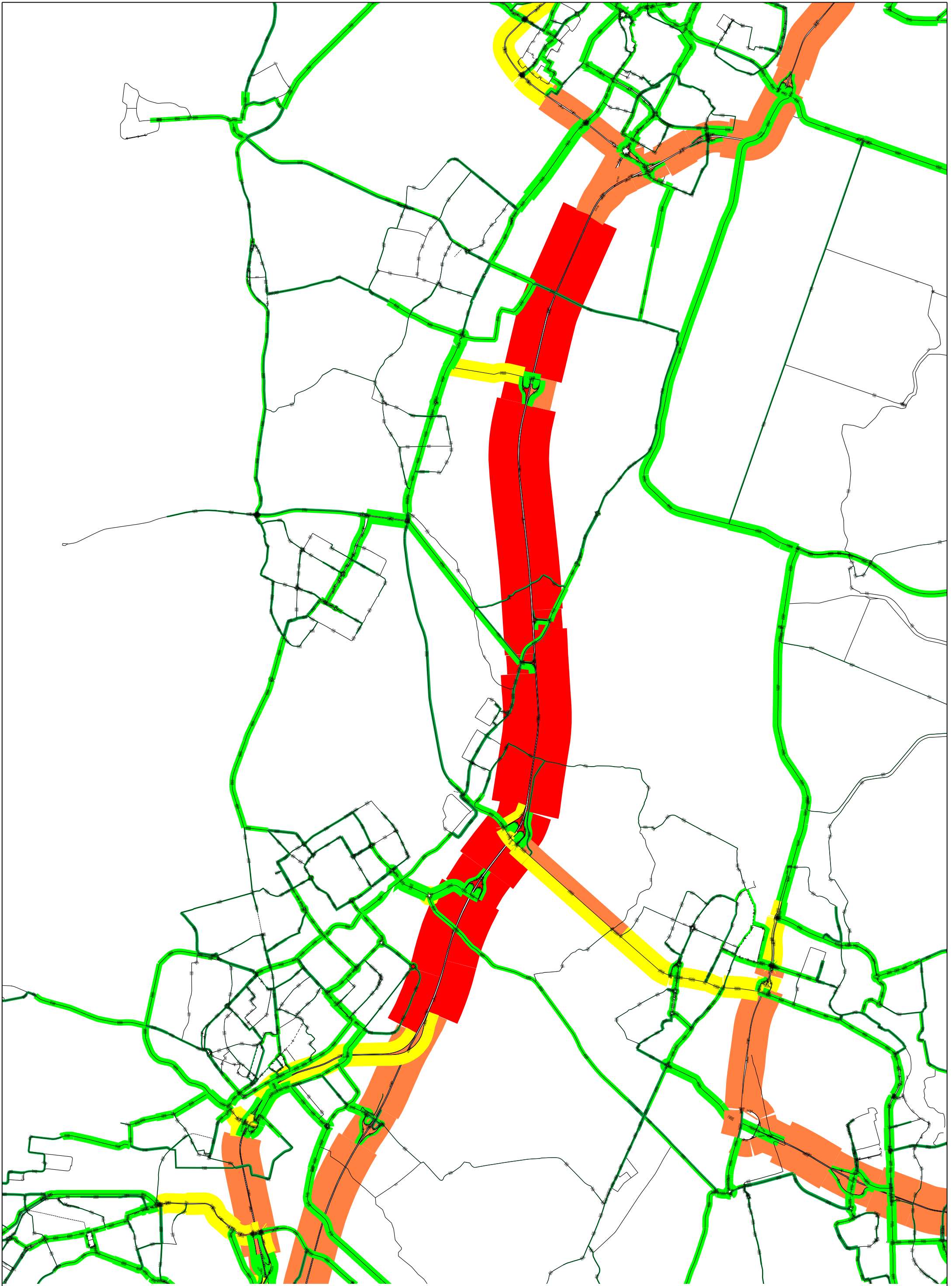


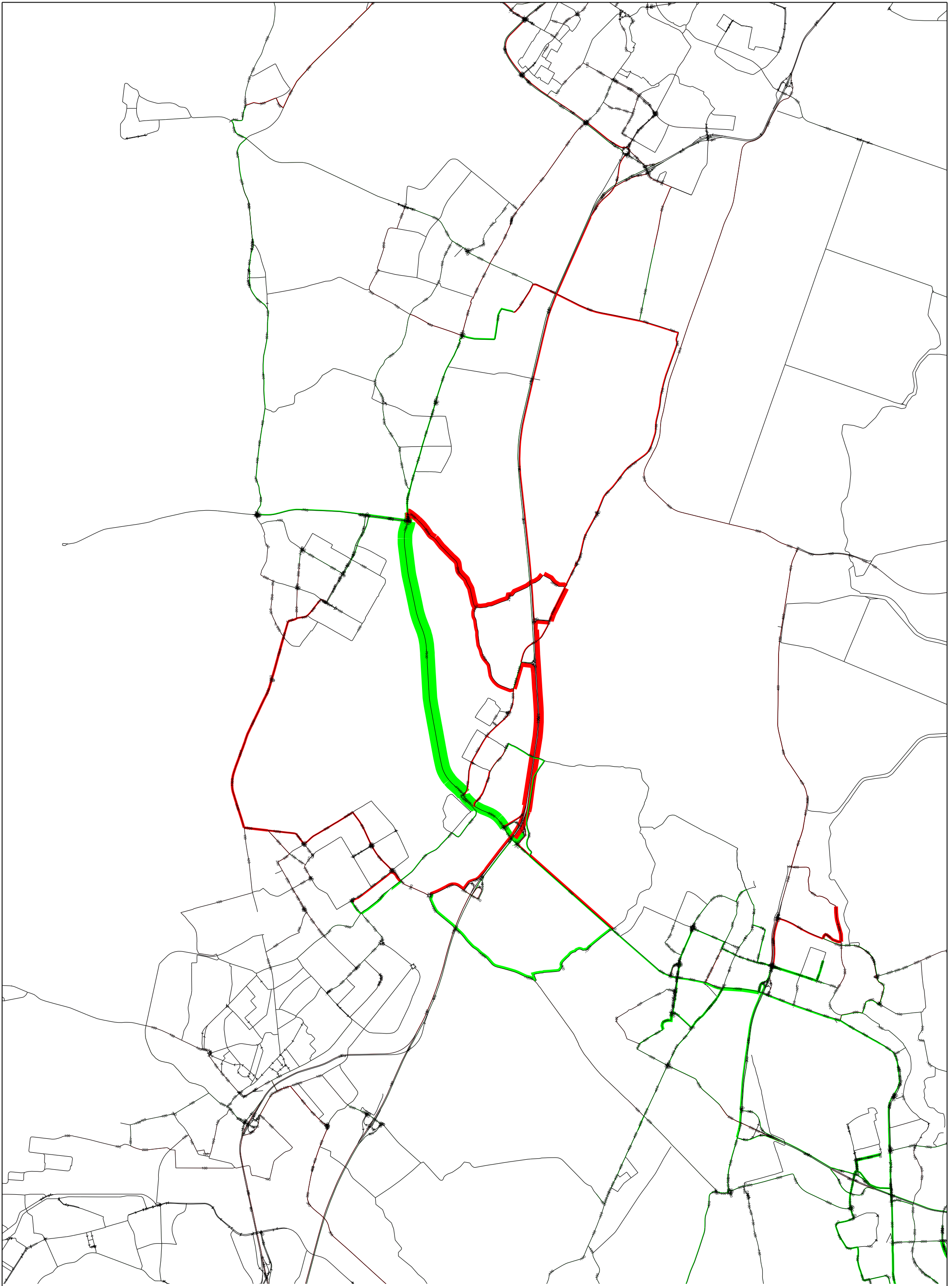


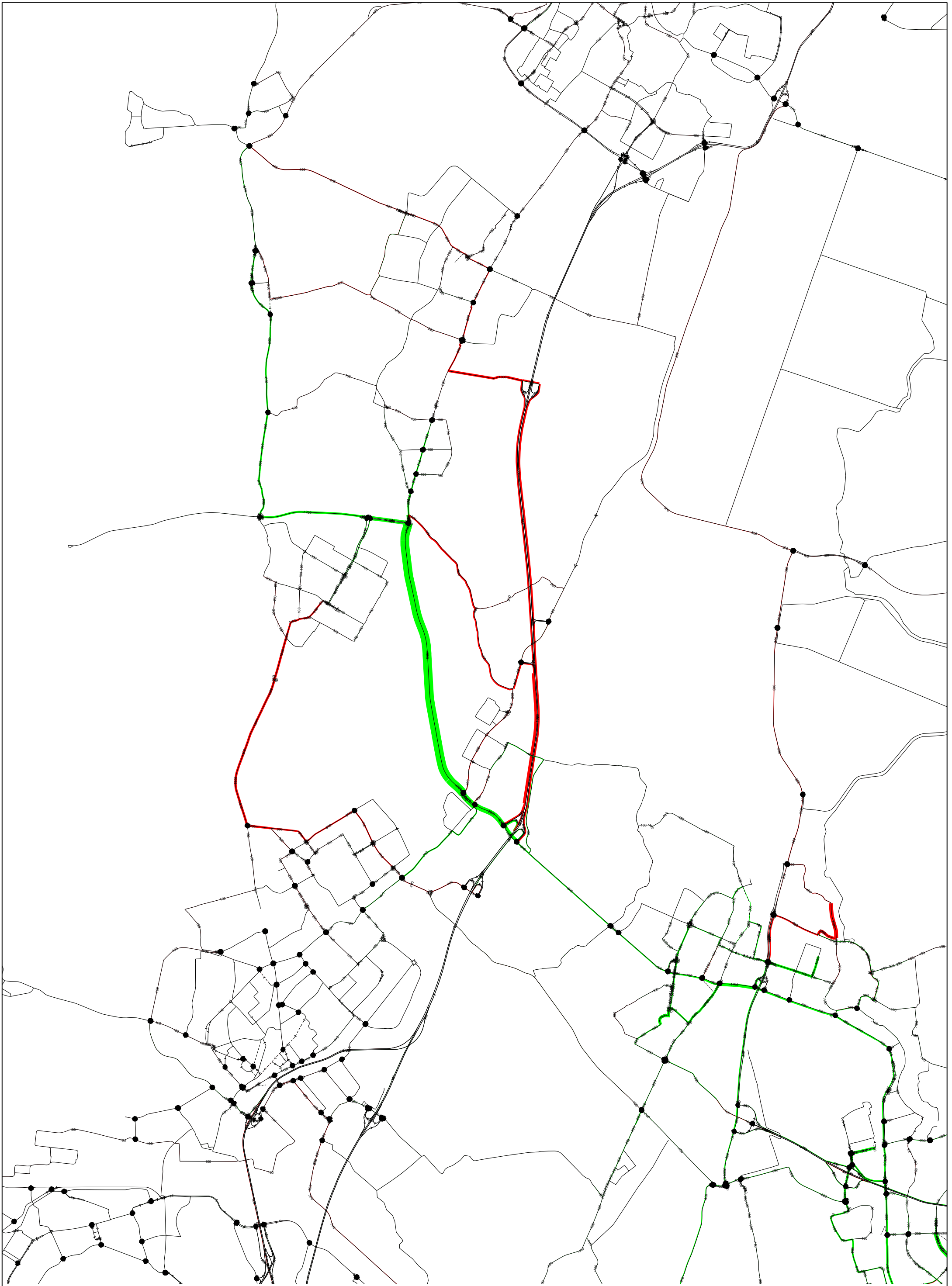


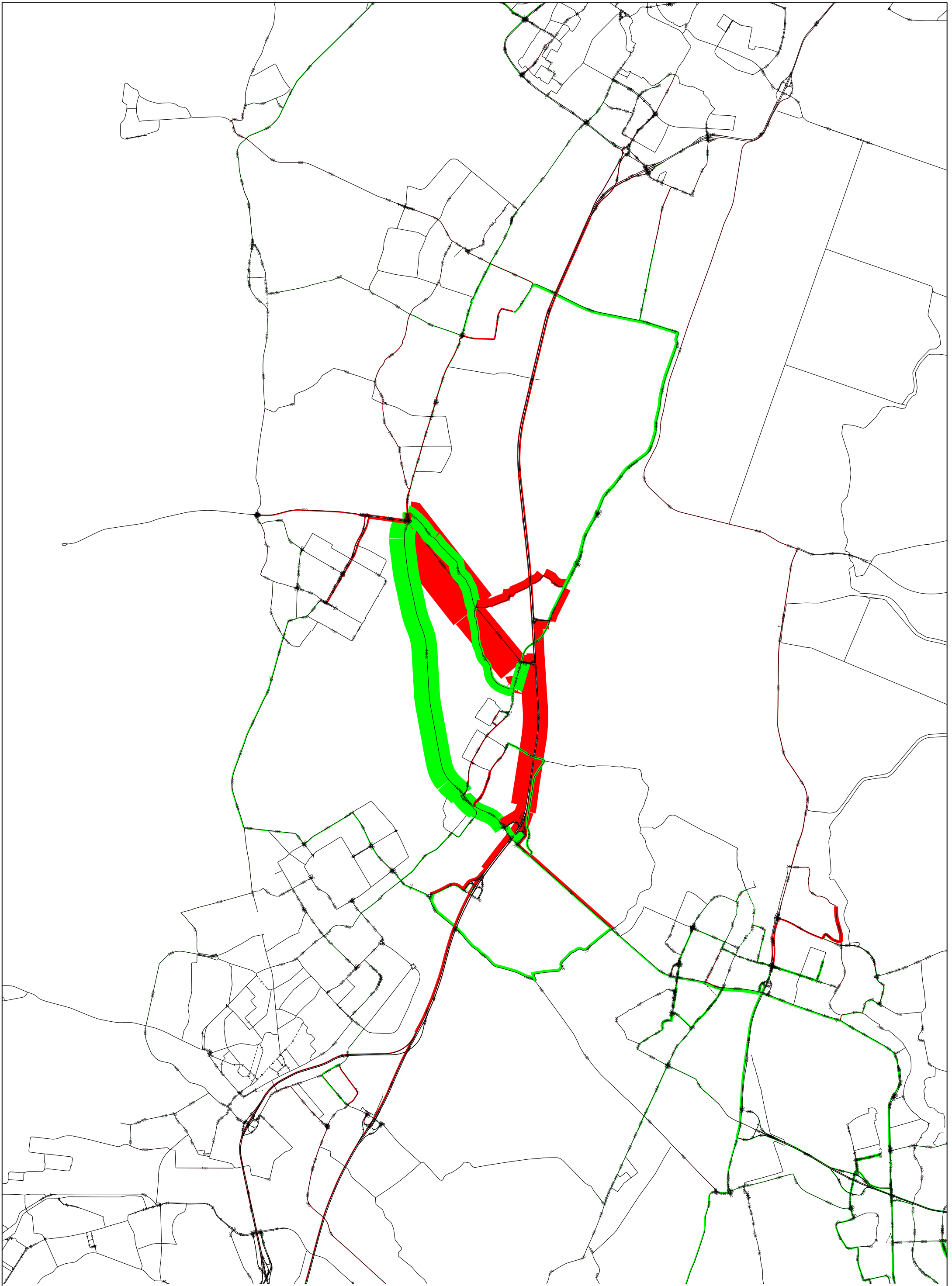












Bijlage F Resultaten akoestisch onderzoek

ONDERWERP

Geluidsonderzoek Trajectstudie N203

DATUM

6 februari 2025

VAN

Team Lucht, Geluid & Wind

AAN

Projectteam N203

Inleiding

In dit memo zijn de resultaten beschreven van het akoestische onderzoek wat is uitgevoerd vanwege de trajectstudie N203. Hierbij zijn 4 onderzoeksvarianten onderzocht (alternatief 1 t/m 4) voor het toekomstige scenario zonder aansluiting Heiloo op de A9 en voor het toekomstige scenario met aansluiting Heiloo op de A9.

Het doel van het onderzoek is na te gaan wat de geluidseffecten zijn langs de te wijzigen N203 en langs een nieuw aan te leggen weg van de N513 tot aansluiting Akersloot op de A9.

De N203 is een bestaande provinciale weg. Zolang er nog geen geluidproductieplafonds voor de provinciale wegen in Noord-Holland zijn vastgesteld onder de Omgevingswet geldt nog het toetsingsregime volgens de Wet geluidhinder. In dit onderzoek is daar vanuit gegaan. Dit betekent dat voor elk van de beoogde alternatieven een reconstructietoets verricht is. Dit betekent dat op een aantal maatgevende woningen langs de N203 de geluidbelasting berekend is in de bestaande situatie voor wijziging van de weg en in de toekomstige situatie minimaal 10 jaar na wijziging van de weg. Indien de geluidbelasting in de toekomstige situatie hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de huidige situatie, dan is er sprake van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval moeten geluidmaatregelen worden overwogen (stille wegdekken, geluidschermen of geluidwallen).

Voor alternatief 4 geldt dat er ook een nieuwe weg wordt aangelegd, van de N513 tot aan de aansluiting Akersloot op de A9. Omdat het hier een nieuwe weg betreft geldt de wetgeving volgens de Omgevingswet. Hiervoor is de geluidbelasting in de toekomstige situatie berekend en getoetst aan de standaardwaarde van 50 dB. Indien er sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde dienen er geluidmaatregelen te worden overwogen (stille wegdekken, geluidschermen of geluidwallen).

Tot slot zijn de berekende geluidbelastingen getoetst aan de WHO advieswaarde van 53 dB.

Uitgangspunten

Het onderzoek is verricht met het softwarepakket Geomilieu (versie 2024). De berekeningen zijn verricht met de rekenmethoden volgens:

- standaard rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (reconstructieonderzoek N203)
- standaardrekenmethode bijlage IVe van de Omgevingsregeling (onderzoek nieuwe weg)

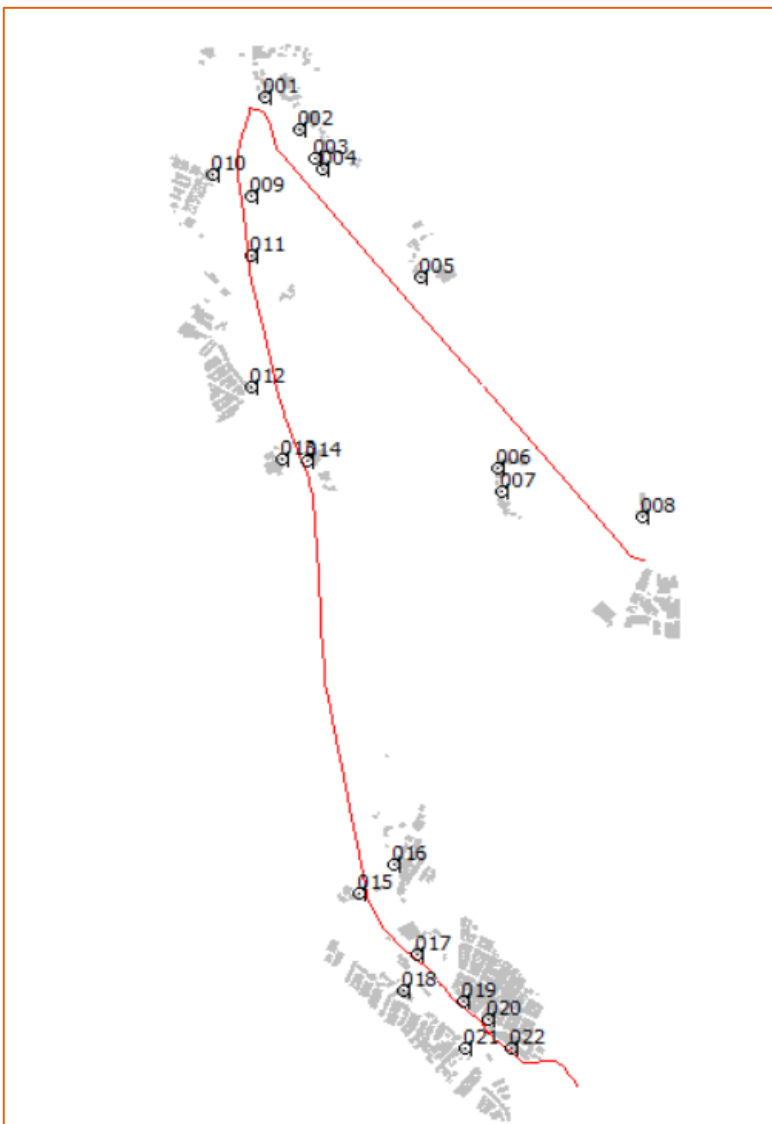
Voor het onderzoek is uitgegaan van VENOM verreikte verkeerscijfers. Voor de ligging van de wegen in de alternatieven is uitgegaan van aangeleverd ontwerpbestanden.

N203

De N203 wordt fysiek gewijzigd tussen de aansluiting Heiloo en de N513.

Voor geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' zoals dat is gedefinieerd in de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Dit is doorgaans de heersende waarde met een ondergrens van 48 dB (voorkeursgrenswaarde).

Voor het onderzoek is de geluidsbelasting berekende op een aantal maatgevende woningen zoals weergegeven op onderstaande afbeelding. Het betreft rekenpunt 009 t/m 022.



De berekende geluidsbelastingen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

rekenpunt	adres	2018																																																	
		REF zonder Heloo		REF met Heloo		Alt1 zonder Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt1 met Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt2 zonder Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt2 met Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt3 zonder Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt3 met Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt4 zonder Heloo		toename		reconstructie (toename2 dB)		Alt4 met Heloo		toename	
009_A	Provincialeweg 6	58,22	58,63	57,32	52,96	-5,26	nee	52,41	-5,81	nee	58,51	0,29	nee	57,21	-1,01	nee	57,57	-0,65	nee	56,26	-1,96	nee	50,86	-7,36	nee	48,69	-9,53	nee																							
010_A	Karekiet 5	51,03	51,43	50,12	45,84	-5,19	nee	45,30	-5,73	nee	51,40	0,37	nee	50,09	-0,94	nee	51,90	0,87	nee	50,60	-0,43	nee	43,80	-7,23	nee	41,62	-9,41	nee																							
011_A	Provincialeweg 4	64,71	65,15	63,84	59,48	-5,23	nee	58,89	-5,82	nee	64,99	0,28	nee	63,69	-1,02	nee	62,87	-1,84	nee	61,56	-3,15	nee	56,63	-8,08	nee	54,46	-10,25	nee																							
012_A	Rosa Spierstraat 35	51,05	51,46	50,15	45,86	-5,19	nee	45,31	-5,74	nee	51,41	0,36	nee	50,11	-0,94	nee	51,54	0,49	nee	50,24	-0,81	nee	43,80	-7,25	nee	41,62	-9,43	nee																							
013_A	Provincialeweg 3	54,08	54,49	53,18	48,94	-5,14	nee	48,39	-5,69	nee	54,50	0,42	nee	53,19	-0,89	nee	54,89	0,81	nee	53,59	-0,49	nee	46,90	-7,18	nee	44,72	-9,36	nee																							
014_A	Provincialeweg 2	63,20	63,61	62,31	57,83	-5,37	nee	57,25	-5,95	nee	63,35	0,15	nee	62,05	-1,15	nee	62,57	-0,63	nee	61,27	-1,93	nee	55,76	-7,44	nee	53,59	-9,61	nee																							
015_A	Provincialeweg 3 a	59,23	59,64	58,33	54,10	-5,13	nee	53,54	-5,69	nee	59,64	0,41	nee	58,33	-0,90	nee	59,83	0,60	nee	58,53	-0,70	nee	52,03	-7,20	nee	49,87	-9,36	nee																							
016_A	De Kuil 38	48,56	48,99	47,68	43,54	-5,02	nee	42,96	-5,60	nee	49,02	0,46	nee	47,71	-0,85	nee	49,03	0,47	nee	47,73	-0,83	nee	41,35	-7,21	nee	39,19	-9,37	nee																							
017_A	Ziendervaart 14	58,58	58,97	57,84	57,20	-1,38	nee	56,03	-2,55	nee	58,68	0,10	nee	57,57	-1,01	nee	58,42	-0,16	nee	57,30	-1,28	nee	54,53	-4,05	nee	53,01	-5,57	nee																							
018_A	Anna van Renesselaan 21	44,65	45,07	43,88	42,60	-2,05	nee	41,52	-3,13	nee	45,00	0,35	nee	43,83	-0,82	nee	44,99	0,34	nee	43,81	-0,84	nee	40,02	-4,63	nee	38,46	-6,19	nee																							
019_A	Spoortlaan 17	58,38	58,88	57,92	57,18	-1,20	nee	56,23	-2,15	nee	58,33	-0,05	nee	57,35	-1,03	nee	57,61	-0,77	nee	56,64	-1,74	nee	56,36	-2,02	nee	55,19	-3,19	nee																							
020_A	Burg van Roosmalenstraat 3	56,15	56,57	55,67	54,93	-1,22	nee	54,03	-2,12	nee	55,97	-0,18	nee	55,08	-1,07	nee	55,90	-0,25	nee	54,98	-1,17	nee	53,05	-3,10	nee	52,17	-3,98	nee																							
021_A	Kleis 27	46,91	47,35	46,44	46,18	-0,73	nee	45,31	-1,60	nee	47,29	0,38	nee	46,37	-0,54	nee	47,33	0,42	nee	46,42	-0,49	nee	44,46	-2,45	nee	43,52	-3,39	nee																							
022_A	De Melksuiker 91	59,93	60,27	59,40	59,25	-0,68	nee	58,38	-1,55	nee	60,26	0,33	nee	59,38	-0,55	nee	60,67	0,74	nee	59,80	-0,13	nee	57,90	-2,03	nee	57,09	-2,84	nee																							

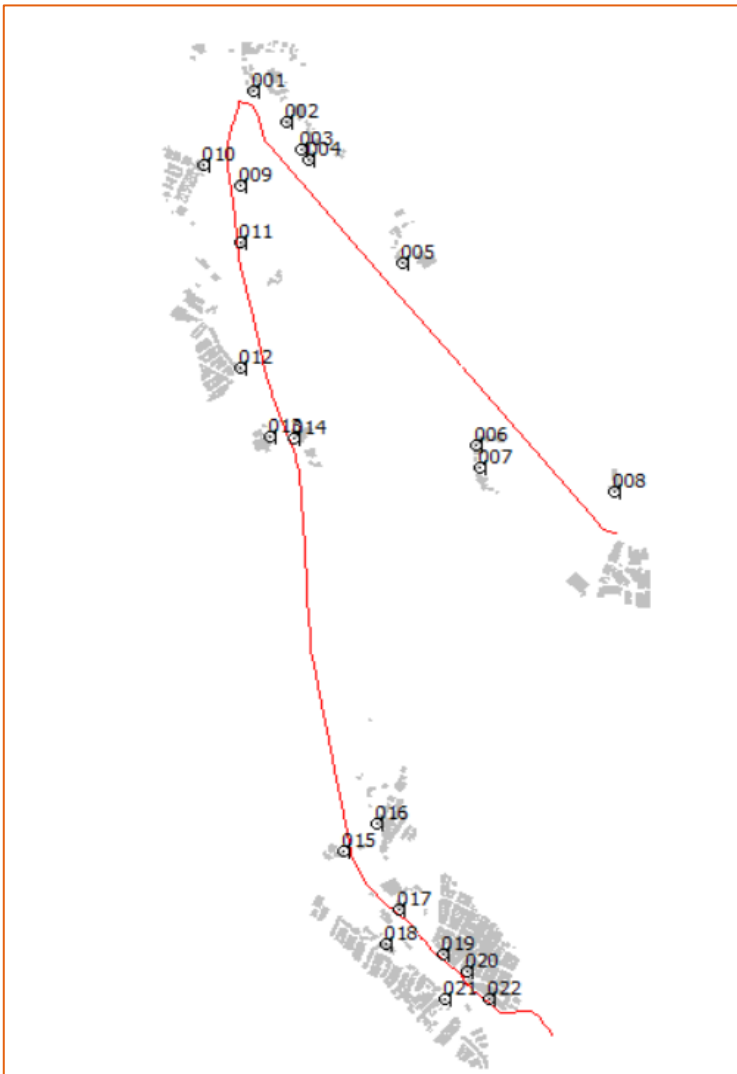
Uit de berekeningen volgt dat:

- bij alle alternatieven (1 t/m 4) de geluidsbelasting nergens met 2 dB of meer toeneemt. Er is dus bij geen van de alternatieven sprake van een 'reconstructie'. Dit geldt zowel voor de situatie zonder aansluiting Heiloo als ook voor de situatie met aansluiting Heiloo.
- Onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen is daarom vanuit het oogpunt van 'reconstructie' niet vereist.
- WHO advieswaarde van 53 dB wordt bij alle alternatieven overschreden (tot circa 10 dB).

Nieuwe verbindingsweg

Voor alternatief 4 geldt dat er ook een nieuwe weg wordt aangelegd, van de N513 tot aan de aansluiting Akersloot op de A9. Omdat het hier een nieuwe weg betreft geldt de wetgeving volgens de Omgevingswet. Hiervoor is de geluidsbelasting in de toekomstige situatie berekend en getoetst aan de standaardwaarde van 50 dB. De grenswaarde die maximaal is toegestaan bedraagt 60 dB.

Voor het onderzoek is de geluidsbelasting berekende op maatgevende woningen zoals weergegeven op onderstaande afbeelding. Het betreft rekenpunt 001 t/m 008.



De berekende geluidsbelastingen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

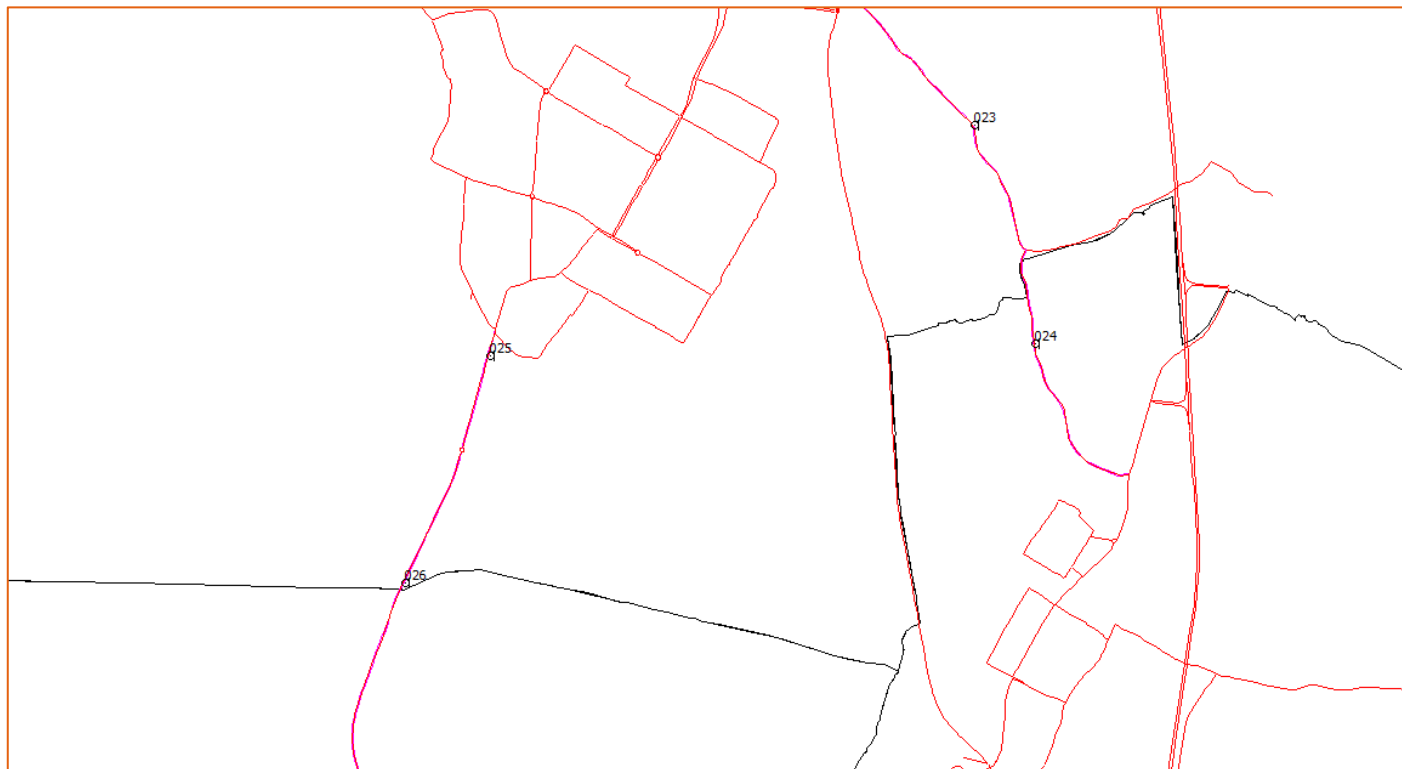
Naam	Omschrijving	Alt2 zonder Heiloo		Alt2 met Heiloo	
		Lden	overschrijding standaardwaarde (50 dB)	Lden	overschrijding WHO norm (53 dB)
001_A	Uitgeesterweg 2	58,93	ja	56,64	ja
002_A	Uitgeesterweg 4	56,30	ja	54,02	ja
003_A	Uitgeesterweg 6	57,26	ja	54,99	ja
004_A	Uitgeesterweg 10	57,68	ja	55,40	ja
005_A	Uitgeesterweg 18	57,00	ja	54,72	ja
006_A	Uitgeesterweg 15	47,83	nee	45,97	nee
007_A	Uitgeesterweg 19	46,97	nee	45,16	nee
008_A	Koogdijk 1	52,04	ja	50,25	nee

Uit de berekeningen volgt dat:

- bij meerdere woningen is sprake van overschrijding van de standaardwaarde van 50 dB (overschrijding tot circa 8 dB).
- grenswaarde van 60 dB wordt niet overschreden
- alternatief zonder aansluiting Heiloo geeft een circa 2 dB hogere geluidsbelasting dan het alternatief met aansluiting Heiloo
- Vanwege overschrijding grenswaarde moeten geluidmaatregelen worden overwogen:
 - o vanwege grotere afstand van de woningen tot de weg zijn geluidschermen waarschijnlijk niet zinvol voor het beperkt aantal woningen wat er ligt. De scherm lengtes die nodig zijn om een significant geluidreductie te behalen zullen niet in verhouding staan tot het aantal woningen wat hiervan effect ondervindt.
 - o een stiller wegdek kan een reductie van enkele dB's geven maar zal niet voldoende effectief zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de standaardwaarde van 50 dB.
- De WHO advieswaarde van 53 dB wordt overschreden (tot circa 5 dB).

Verkeersaantrekkende werking

Tot slot is het effect op de geluidbelasting berekend langs twee wegen waar een (significante) toename van het verkeer is te verwachten. Het betreft de Beverwijkerstraatweg en de Uitgeesterweg. De geluidsbelasting is berekend op een aantal maatgevende positie, zie onderstaande afbeelding. Het betreft rekenpunt 022 t/m 025.



De berekende geluidsbelastingen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

rekenpunt	adres	2018	REF zonder Heiloo	REF met Heiloo	Alt1 zonder Heiloo	Alt1 met Heiloo	Alt2 zonder Heiloo	Alt2 met Heiloo	Alt3 zonder Heiloo	Alt3 met Heiloo	Alt4 zonder Heiloo	Alt4 met Heiloo
		Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden	Lden
023_A	Uitgeesterweg 35	61	64	59	65	60	64	59	64	59	57	50
024_A	Uitgeesterweg 19	57	60	55	61	56	60	55	60	55	55	48
025_A	Beverwijkerstraatweg 20	63	63	63	64	63	63	63	63	63	63	63
026_A	Beverwijkerstraatweg 232	69	69	68	69	69	69	68	69	68	69	68

Uit de berekeningen volgt dat:

- In de situaties met aansluiting Heiloo de verkeersintensiteiten afnemen ten opzichte van de situaties zonder aansluiting Heiloo en daarmee ook de geluidbelasting. Dit effect is het grootst langs de Uitgeesterweg (tot 5 dB) en beperkter langs de Beverwijkerstraatweg (tot 1 dB).
- Bij alternatief 1 (met en zonder aansluiting Heiloo) neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie met 1 dB toe.
- Bij alternatief 2 en 3 (met en zonder aansluiting Heiloo) blijft de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie gelijk.
- Bij alternatief 4 (met en zonder aansluiting Heiloo) neemt de geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie sterk af (tot 9 dB). De geluidbelasting langs de Beverwijkerstraatweg blijft gelijk.

Bijlage G Resultaten luchtkwaliteitonderzoek

ONDERWERP

Luchtkwaliteitsonderzoek N203

PROJECTNUMMER

30234354

DATUM

14 maart 2025

ONZE REFERENTIE

DQE7MKHPJDSZ-1503429683-4291:1

VAN

Team Lucht, Geluid & Wind

AAN

Projectteam N203

Inleiding

In dit memo zijn de resultaten beschreven van het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de trajectstudie N203.

De trajectstudie bestaat uit de volgende onderzoekvarianten (denkrichtingen):

1. Herinrichting van het bestaande dwarsprofiel naar een gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur
2. Beperkte aanpassing van het bestaande profiel en weginrichting, waarbij de maximumsnelheid 80 km/uur blijft
3. Grote aanpassing van het bestaande profiel met gescheiden rijbanen en aanleg parallelweg (80 km/uur)
4. Aanleg van een nieuwe verbinding (80 km/uur) en afwaarderen N203 naar een erftoegangsweg 60 km/uur.

Bij de onderzoeksvarianten 2 en 3 treden er geen verschillen in verkeersstromen (omvang en verdeling) op ten opzichte van de toekomstige autonome situatie. Ook blijven de maximumsnelheden gelijk. Deze onderzoeksvarianten zijn dan ook voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit niet onderscheidend.

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn daarom alleen onderzoeksvarianten 1 en 4 relevant. Deze varianten zijn onderzocht voor het toekomstige scenario zonder aansluiting Heiloo op de A9 én voor het toekomstige scenario met aansluiting Heiloo op de A9.

Het doel van het onderzoek is na te gaan wat de effecten op de luchtkwaliteit zijn langs de te wijzigen N203 en langs een nieuw aan te leggen weg van de N513 tot aansluiting Akersloot op de A9 (dit laatste is alleen relevant voor onderzoeksvariant 4).

Wettelijk en beleidsmatig kader

In tabel 1 is het relevante wettelijk kader en beleidskader opgenomen met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit.

Tabel 1 Wet- en regelgeving, aspect luchtkwaliteit

Wettelijk- en beleidskader	Toelichting en relevantie voor het project
Artikel 2.15 Omgevingswet (artikel 2.1 t/m 2.8 Besluit kwaliteit leefomgeving)	Artikelen 2.1 tot en met 2.28 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), bevatten de omgevingswaarden waaraan onder de Omgevingswet moet worden getoetst binnen de vastgestelde aandachtsgebieden. Onderdeel hiervan is ook het toepasbaarheidsbeginsel (Bkl artikel 5.52) dat voorschrijft op welke plaatsen niet getoetst hoeft te worden.
Schone Lucht Akkoord (SLA)	Met inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is het NSL vervallen en vervangen door het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland verder te verbeteren en gezondheidswinst te bereiken van minimaal 50% in 2030 ten opzichte van 2016.
Omgevingsregeling	De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) is vervallen en sinds 1 januari 2024 opgenomen in de Omgevingsregeling. De Omgevingsregeling bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen.
Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	Bevat de uitvoeringsregels voor ‘Niet in betekenende mate bijdragen’ (NIBM).

Omgevingswet: Besluit kwaliteit leefomgeving

Artikel 2.15 van de Omgevingswet schrijft voor dat omgevingswaarden vastgesteld worden om de gezondheid en het milieu te beschermen, de veiligheid te waarborgen en natuurlijke hulpbronnen te beheren. Deze omgevingswaarden zijn vastgesteld bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is de AMvB waarin de omgevingswaarden van het Rijk vastgelegd zijn. Het gaat onder meer om omgevingswaarden voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2.5}), lood, ozon en gevaarlijke stoffen. Deze omgevingswaarden zijn terug te vinden in met name artikelen 2.1 tot en met 2.8 van het Bkl en gelden als maximaal toelaatbare concentratie.

Omgevingswaarden stikstofdioxide en fijnstof

In tabel 2 zijn de vigerende omgevingswaarden opgenomen voor stikstofdioxide en fijnstof.

Tabel 2 Omgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof

Component	Grenswaarde	Bron
Fijn stof (PM ₁₀)	- Omgevingswaarde 40 µg/m³ als jaargemiddelde (vanaf juni 2011) - Omgevingswaarde 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde (vanaf juni 2011) (max. 35x per jaar overschrijding)	Bkl - Art. 2.5
Zeer fijn stof (PM _{2.5})	Omgevingswaarde 25 µg/m³ als jaargemiddelde (vanaf januari 2015)	Bkl - Art. 2.5
Stikstofdioxide (NO ₂)	- Grenswaarde 40 µg/m³ als jaargemiddelde (vanaf 2015) - Grenswaarde 200 µg/m³ als uurgemiddelde (vanaf 2015) (max. 18x per jaar overschrijding)	Bkl - Art. 2.4

WHO-advieswaarden

Naast omgevingswaarden, heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden uitgebracht. In september 2021 heeft de WHO de advieswaarden aangescherpt. De advieswaarden zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 3: WHO-advieswaarden zoals deze golden tot september 2021 en met ingang van september 2021

Stof	Type grenswaarde	WHO-advieswaarde tot september 2021	Verscherping WHO-advieswaarde per september 2021
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	10 µg/m ³
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	20 µg/m ³	15 µg/m ³
Zeer fijn stof (PM _{2.5})	Jaargemiddelde concentratie	10 µg/m ³	5 µg/m ³

Uit de tabel blijkt dat de WHO-advieswaarden zoals deze golden tot september 2021, al strenger zijn dan de Nederlandse omgevingswaarden. De nieuwe WHO-advieswaarden zijn veel strenger, maar deze zijn op het moment van schrijven van voorliggend rapport nog niet opgenomen in de Nederlandse wetgeving.

In voorliggend onderzoek worden de berekende jaargemiddelde concentraties wel vergeleken met de vigerende WHO advieswaarden. Daadwerkelijke toetsing vindt plaats op basis van de NIBM normen en omgevingswaarden zoals vastgesteld bij inwerkingtreding van de omgevingswet op 1 januari 2024.

Aanscherping Europese luchtkwaliteitsnormen

In 2021 is door de Europese Commissie (EC) aangekondigd dat binnen de EU de concentraties van verontreinigende stoffen in de lucht, bodem en water in uiterlijk 2050 op een voor mens en milieu gezond niveau moet zijn. De concentratie verontreinigende stoffen moet dan niet meer schadelijk zijn voor de mens en het milieu. Na publicatie van de WHO-advieswaarden in september 2021, heeft de EC dan ook besloten de luchtkwaliteitsnormen te herzien. Op 14 oktober 2024 heeft de Raad goedkeuring gegeven aan de herziening van de richtlijnen. Op 20 november 2024 zijn deze richtlijnen gepubliceerd in Richtlijn (EU) 2024/2881.

Europese lidstaten hebben tot eind 2026 de tijd de nationale wetgeving aan te passen. Dit houdt in dat ook Nederland de regelgeving eind 2026 aangepast moeten hebben naar de nieuwe Europese richtlijnen. De nieuwe grenswaarden moeten op uiterlijk 1 januari 2030 zijn bereikt. Tabel 4 geeft een samenvatting van de vigerende omgevingswaarde, de nieuwe grenswaarde zoals deze per 1-1-2030 volgens de Europese Richtlijn moet gelden en de WHO-advieswaarde. De vigerende omgevingswaarde en de Europese Richtlijn zijn wettelijk bepaald en vormen daarmee het wettelijk kader. De WHO-advieswaarde is een streefwaarde en ambitie

Tabel 4: omgevingswaarde, WHO-advieswaarde en aanscherping van de grenswaarde voor luchtverontreinigende stoffen

Stof	Omgevingswaarde per 1-1-2024	Grenswaarde EU Richtlijn 2024/2881 per 1-1-2030	WHO-advieswaarde per 21-9-2021
Stikstofdioxide (NO ₂)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	10 µg/m ³
Fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	15 µg/m ³
Zeer fijn stof (PM _{2.5})	25 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³

De grenswaarden uit de EU Richtlijn 2024/2881 worden na 2030 regelmatig geëvalueerd aan de hand van de nieuwste wetenschappelijke inzichten. Streven is om in de gehele Europese Unie in 2050 te voldoen aan de WHO-advieswaarden.

Uitgangspunten

De verspreidingsberekeningen zijn voor de wegen verricht volgens Standaardrekenmethode 1 en 2. Deze modellen zijn gebaseerd op het Nieuw Nationaal Model (NNM). Deze berekeningen zijn uitgevoerd met de PC-applicatie Geomilieu (versie 2024.1), rekenmethode STACKS.

Voor het onderzoek is uitgegaan van VENOM verreikte verkeerscijfers. Voor de ligging van de wegen in de onderzoeksvarianten is uitgegaan van de aangeleverde ontwerpbestanden. De ontwerpen zijn beschreven in het bestand 'N203 Onderzoeksvarianten.pdf'. Ze zijn in onderstaande paragrafen samengevat.

Onderzoeksvariant 1

Onderzoeksvariant 1 bestaat uit kleine aanpassingen aan de N203, waarmee de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Een van de grootste aanpassingen is de verlaging van de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom naar 60 km/u. Binnen onderzoeksvariant 1 bestaan 2 varianten:

- Zonder aansluiting Heiloo (A9)
- Met aansluiting Heiloo (A9)

Het wel of niet realiseren van een directe aansluiting Heiloo op de Rijksweg A9, heeft effect op de verkeersstromen in het gebied. Wanneer deze aansluiting gerealiseerd wordt, zal verkeer met herkomst of bestemming Heiloo minder gebruik maken van de N203, waarmee de aanpassing van de N203 in de plansituatie een kleiner effect zal hebben op de verkeersaantallen. Op de Rijksweg A9 zal het verkeer echter toenemen. Dit heeft mogelijk effect op de luchtkwaliteit in de omgeving.

Onderzoeksvariant 1 zonder aansluiting Heiloo

Het te modelleren netwerk voor onderzoeksvariant 1 zonder Heiloo is bepaald uit de wegvakken waar de N203 fysiek aangepast wordt. Daarnaast zijn die wegvakken opgenomen waar een direct effect optreedt. Dit zijn de wegvakken die aansluiten op de N203 en met een toe- of afname van minimaal 500 motorvoertuigen per rijrichting en opzichte van de autonome situatie. Over de doorsnede van twee rijrichtingen, moet de toe- of afname netto meer dan 1000 motorvoertuigen bedragen.

Voor onderzoeksvariant 1 zonder aansluiting Heiloo blijkt uit de netwerkbepalingen dat er directe effecten optreden op de N203 zelf. Op de Rijksweg tussen Castricum en Heemskerk en op de Uitgeesterweg tussen Limmen en de aansluiting Akersloot (A9), nemen de verkeersaantallen sterk toe. Dit heeft mogelijk effect op de luchtkwaliteit, waardoor deze wegvakken opgenomen zijn in de modellering.

Onderzoeksvariant 1 met aansluiting Heiloo

Ook de afbakening van het te modelleren netwerk voor onderzoeksvariant 1 met aansluiting Heiloo, is bepaald uit de wegvakken die fysiek aangepast worden, of waar een direct en significant verkeerseffect optreedt. Een verkeerseffect is significant wanneer de toe- of afname minimaal 500 motorvoertuigen (of netto duizend over twee rijrichtingen) bedraagt. Uit de netwerkabakening voor onderzoeksvariant 1 met aansluiting Heiloo, blijken de sterkste netwerkeffecten op te treden op de N203, de A9 en de aansluiting Heiloo. Dit is een direct gevolg van de planvariant. Deze wegvakken zijn daarom opgenomen in de modellen.

Onderzoeksvariant 4

Onderzoeksvariant 4 betreft de realisatie van een nieuwe weg tussen de N513 en de aansluiting Akersloot op de A9. In dit geval verliest de N203 zijn functie als belangrijke provinciale weg. De N203 zal na aanleg van deze nieuwe rechtstreekse verbinding met de A9 alleen nog een lokale functie hebben. Onder onderzoeksvariant 4 wordt de maximumsnelheid op de N203 verlaagd naar 60 km/u. Ook binnen onderzoeksvariant 4 bestaan de twee varianten met en zonder aansluiting Heiloo:

- Zonder aansluiting Heiloo (A9)
- Met aansluiting Heiloo (A9)

Onderzoeksvariant 4 zonder aansluiting Heiloo

Het te modelleren netwerk van onderzoeksvariant 4 zonder aansluiting Heiloo is op dezelfde manier bepaald als de afbakening voor onderzoeksvariant 1. De wegen met een fysieke aanpassing zijn de N203 en de nieuwe ontsluitingsweg tussen Limmen en de A9. Op de Uitgeesterweg en de A9 is sprake van significante verkeerseffecten.

Onderzoeksvariant 4 met aansluiting Heiloo

Ook voor onderzoeksvariant 4 met aansluiting Heiloo, blijken de significantie directe verkeerseffecten beperkt tot de A9 en de Uitgeesterweg. Daarom zijn alleen de N203, de nieuwe ontsluitingsweg, A9 en Uitgeesterweg opgenomen in het model.

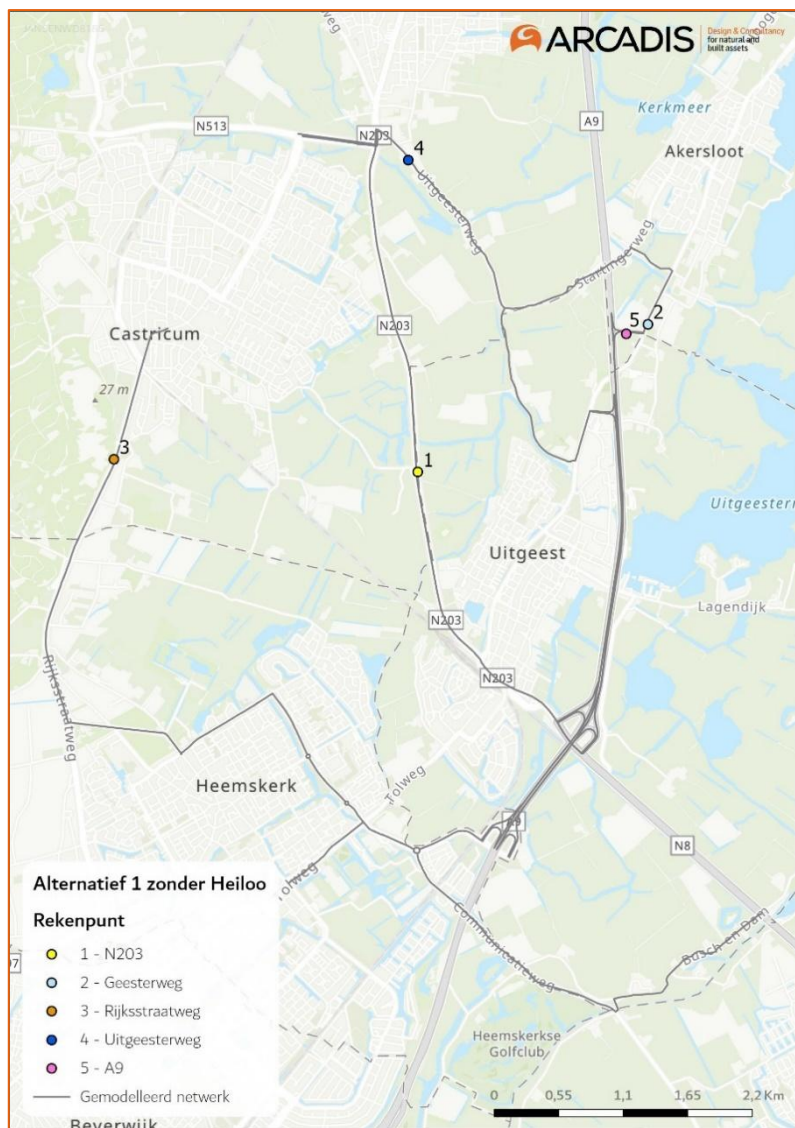
De reconstructie van de N203 en mogelijke aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg tussen Limmen en Akersloot zou mogelijk in 2028 van start gaan. Geplande oplevering is op het moment van het onderzoek nog niet vastgelegd. Naar verwachting zal dit niet eerder dan 2029 zijn. Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd voor het eerste volledige kalenderjaar na mogelijke openstelling van de wegen. Er is daarom voor alle alternatieven gerekend voor het rekenjaar 2030. Het rekenjaar 2030 is ook het laatst mogelijke toekomstige jaar waarvoor luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd kunnen worden. Jaren na 2030 reflecteren lagere emissiefactoren door het schoner worden van het Nederlands wagenpark. Door 2030 als rekenjaar te hanteren, wordt de emissie mogelijk onderschat en is er sprake van een worst-case benadering.

Onderzoeksvariant 1 zonder Heiloo

De N203 wordt fysiek gewijzigd tussen de aansluiting Heiloo en de N513.

Om de effecten op de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, is langs de wegen een maatgevend toetspunt opgenomen.

Op onderstaande afbeelding staat de ligging van de toetspunten weergegeven voor onderzoeksvariant 1 zonder Heiloo.



De berekende concentraties voor onderzoeksvariant 1 zonder Heiloo zijn weergegeven in onderstaande tabel.

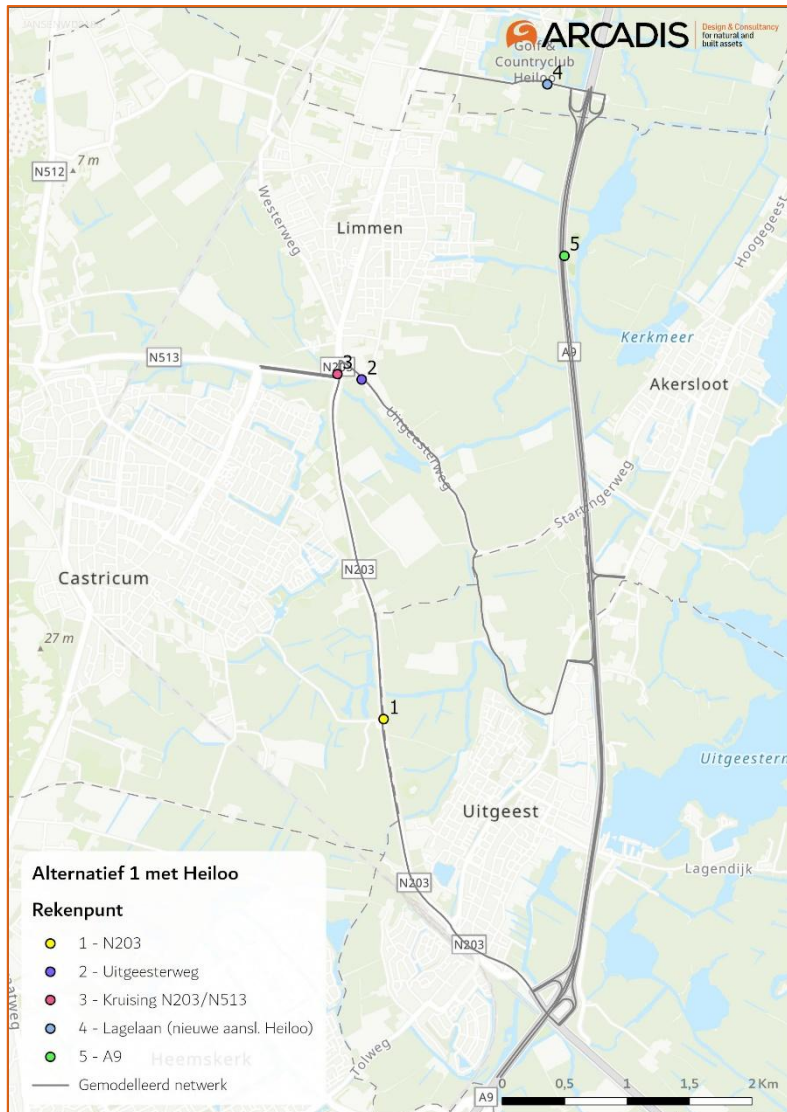
Toetspunt Wegvak		Autonome situatie			Plansituatie			Planeffect		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}
1	N203	15,2	14,4	6,5	13,9	14,2	6,4	-1,3	-0,2	-0,1
2	Geesterweg	12,0	13,9	6,4	12,5	14,0	6,4	0,5	0,1	0,0
3	Rijksstraatweg Castricum - Heemskerk	9,8	14,0	6,2	10,0	14,1	6,2	0,2	0,0	0,0
4	Uitgeesterweg	10,9	14,0	6,3	11,2	14,1	6,3	0,3	0,1	0,0
5	A9	14,0	14,2	6,4	14,4	14,2	6,5	0,4	0,0	0,0

Uit de berekeningen volgt dat:

- Bij Onderzoeksvariant 1 zonder Heiloo de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en (zeer) fijn stof nergens met meer dan 1,2 µg/m³ toeneemt.
- De concentratie stikstofdioxide op het rekenpunt langs de N203 als gevolg van de plansituatie met 1,3 µg/m³ afneemt.
- Aan de omgevingswaarden en grenswaarden uit EU Richtlijn 2024/2881 wordt overal voldaan.
- WHO advieswaarden voor NO₂ en PM_{2.5} worden nog overschreden. Aan de WHO advieswaarde voor PM₁₀ wordt voldaan.

Onderzoeksvariant 1 met Heiloo

Op onderstaande afbeelding staat de ligging van de toetspunten weergegeven voor onderzoeksvariant 1 met Heiloo.





De berekende concentraties voor onderzoeksvariant 1 met Heiloo zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Toetspunt	Wegvak	Autonome situatie			Plansituatie			Planeffect		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}
1	N203	13,3	14,2	6,4	12,4	14,1	6,4	-0,9	-0,1	0,0
2	Geesterweg	10,2	13,8	6,2	10,2	13,8	6,3	0,0	0,0	0,0
3	Rijksstraatweg Castricum - Heemskerk	12,0	14,0	6,3	11,6	14,0	6,3	-0,4	0,0	0,0
4	Uitgeesterweg	15,3	14,3	6,4	15,7	14,3	6,4	0,4	0,0	0,0
5	A9	21,9	15,7	6,8	22,1	15,7	6,8	0,2	0,0	0,0

Uit de berekeningen volgt dat:

- bij onderzoeksvariant 1 met aansluiting Heiloo de concentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} bijna gelijk blijft aan de concentratie in de autonome ontwikkeling.
- De maximale afname in de concentratie stikstofdioxide is 0,9 µg/m³ op het rekenpunt langs de N203. De luchtkwaliteit neemt met maximaal 0,4 µg/m³ toe. Dit is op het rekenpunt langs de Uitgeesterweg.
- Aan de omgevingswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} wordt overal voldaan. Aan EU Richtlijn 2024/2881 wordt langs de A9 niet voldaan¹.
- WHO advieswaarden voor NO₂ en PM_{2.5} worden nog overschreden. Aan de WHO advieswaarde voor PM₁₀ wordt voldaan.

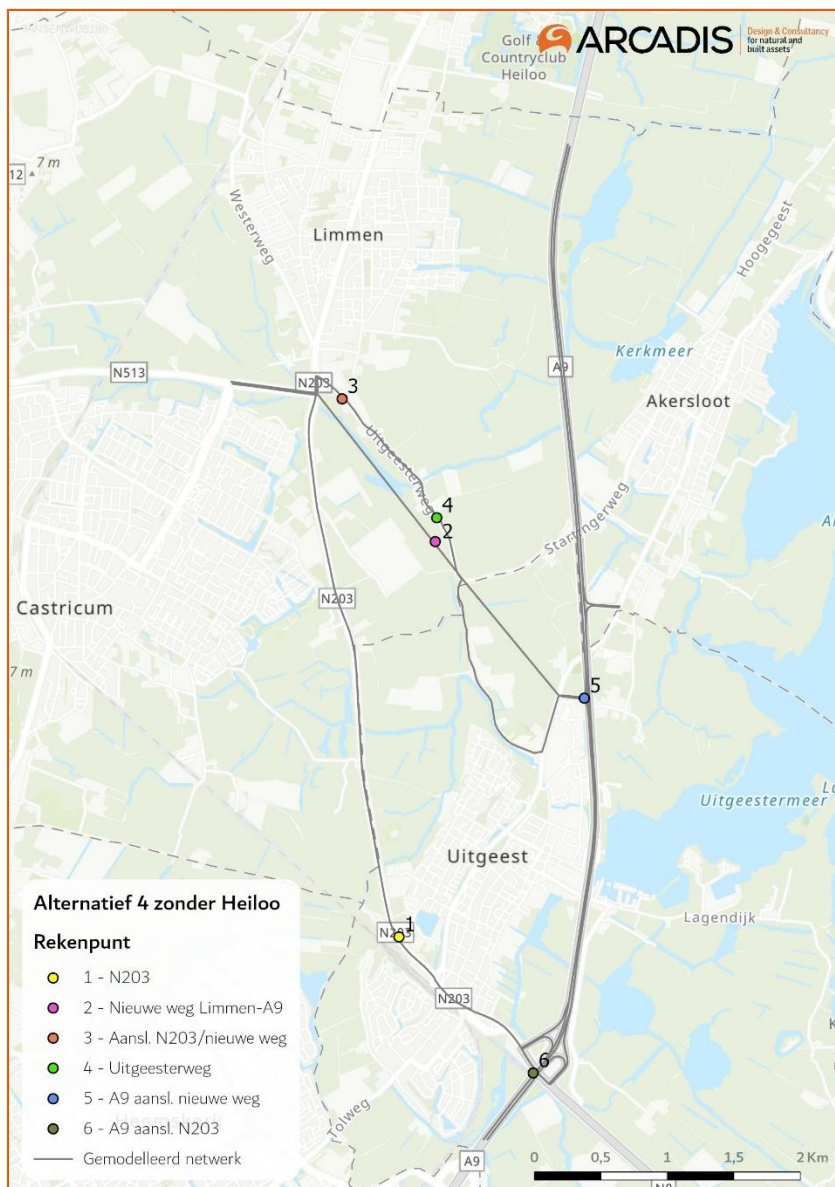
¹ De overschrijdingen worden met name veroorzaakt doordat de omgevingswaarde wordt aangescherpt. Alleen maatregelen op landelijk niveau kunnen hier een effect hebben, het betreft immers de invloed van de Rijksweg A9 waardoor hier op deze locatie niet aan de nieuwe omgevingswaarde wordt voldoen. Noot: Punt waarbij verwachte overschrijding geconstateerd wordt, is geen formele toetslocatie.

Onderzoeksvariant 4 zonder Heiloo

Voor onderzoeksvariant 4 geldt dat er ook een nieuwe weg wordt aangelegd, van de N513 tot aan de aansluiting Akersloot op de A9.

Om de effecten op de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken, is langs de wegen een maatgevend toetspunt opgenomen.

Op onderstaande afbeelding staat de ligging van de toetspunten weergegeven voor onderzoeksvariant 4 zonder Heiloo.



De berekende concentraties voor onderzoeksvariant 4 zonder Heiloo zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Toetspunt	Wegvak	Autonome situatie			Plansituatie			Planeffect		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}
1	N203	15,3	14,8	6,8	11,9	14,4	6,7	-3,5	-0,4	-0,1
2	Nieuwe weg Limmen-A9	10,1	13,6	6,2	13,4	14,1	6,3	3,3	0,4	0,1
3	Aansluiting N203/nieuwe weg Limmen-A9	10,8	14,0	6,3	10,5	13,8	6,3	-0,4	-0,2	0,0
4	Uitgeesterweg	10,5	13,7	6,2	10,6	13,7	6,2	0,1	0,0	0,0
5	A9 aansl. Nieuwe weg	17,6	15,1	6,8	19,3	15,3	6,8	1,8	0,2	0,1
6	A9 aansl. N203	23,0	16,1	7,1	22,8	16,1	7,1	-0,2	0,0	0,0

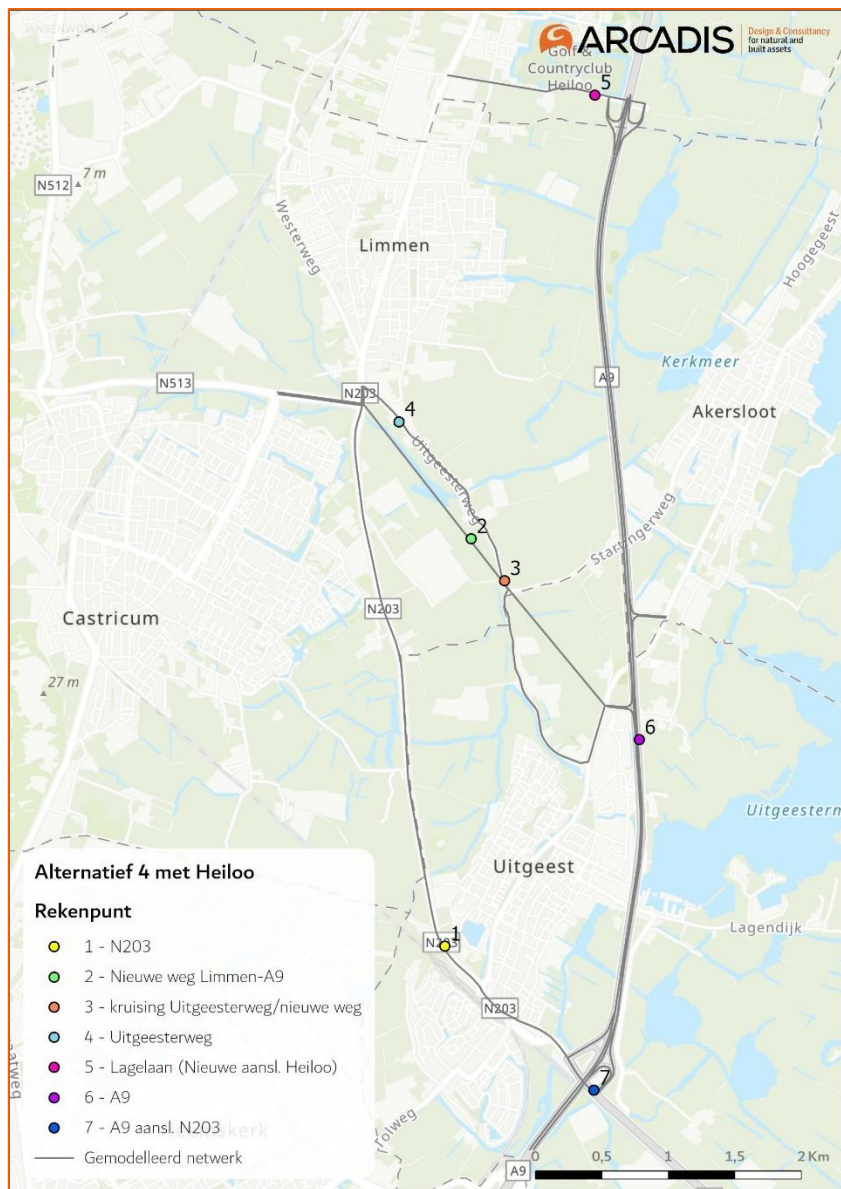
Uit de berekeningen volgt dat:

- bij onderzoeksvariant 4 zonder aansluiting Heiloo de concentratie NO₂, lokaal sterk verandert. Langs de nieuw te realiseren weg, neemt de concentratie NO₂ met 3,3 µg/m³ toe, terwijl de concentratie met 3,5 µg/m³ afneemt langs de N203.
- De concentratie fijn stof en zeer fijn stof vrijwel gelijk blijft.
- Aan de omgevingswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} wordt overal voldaan. Aan EU Richtlijn 2024/2881 wordt langs de A9 niet voldaan².
- WHO advieswaarden voor NO₂ en PM_{2.5} worden nog overschreden. Aan de WHO advieswaarde voor PM₁₀ wordt alleen langs de A9 niet voldaan.

² De overschrijdingen worden met name veroorzaakt doordat de omgevingswaarde wordt aangescherpt. Alleen maatregelen op landelijk niveau kunnen hier een effect hebben, het betreft immers de invloed van de Rijksweg A9 waardoor hier op deze locatie niet aan de nieuwe omgevingswaarde wordt voldoen. Noot: Punt waarbij verwachte overschrijding geconstateerd wordt, is geen formele toetslocatie.

Onderzoeksvariant 4 met Heiloo

Op onderstaande afbeelding staat de ligging van de toetspunten weergegeven voor onderzoeksvariant 4 met Heiloo.



De berekende concentraties voor onderzoeksvariant 4 met Heiloo zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Toetspunt	Wegvak	Autonome situatie			Plansituatie			Planeffect		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2.5}
1	N203	13,9	14,7	6,8	11,5	14,4	6,7	-2,4	-0,3	-0,1
2	Nieuwe weg Limmen-A9	10,0	13,6	6,2	11,9	13,9	6,3	1,9	0,3	0,1
3	Kruising Uitgeesterweg/nieuwe weg	10,2	13,8	6,3	11,7	14,0	6,3	1,5	0,2	0,0
4	Uitgeesterweg	10,3	13,8	6,3	10,1	13,7	6,2	-0,2	-0,1	-0,1
5	Lagelaan (nieuwe aansl. Heiloo)	17,9	14,3	6,4	15,4	14,3	6,4	-2,5	0,0	0,0
6	A9	21,2	16,0	7,1	22,2	16,2	7,2	0,9	0,2	0,1

Uit de berekeningen volgt dat:

- bij onderzoeksvariant 4 met aansluiting Heiloo de concentratie NO₂, lokaal sterk verandert. Langs de nieuw te realiseren weg, neemt de concentratie NO₂ met maximaal 1,9 µg/m³ toe, terwijl de concentratie met 2,4 µg/m³ afneemt langs de N203.
- De concentratie fijn stof en zeer fijn stof vrijwel gelijk blijft.
- Aan de omgevingswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} wordt overal voldaan. Aan EU Richtlijn 2024/2881 wordt langs de A9 niet voldaan.
- WHO advieswaarden voor NO₂ en PM_{2.5} worden nog overschreden. Aan de WHO advieswaarde voor PM₁₀ wordt alleen langs de A9 niet voldaan.

CO₂

In onderliggend luchtkwaliteitsonderzoek is gerekend/getoetst voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}. Voor wat betreft CO₂, dit is geen luchtverontreinigende stof, maar een broeikasgas. Als gevolg van het project gaan de verkeersstromen veranderen. Er vinden – naast afnames - lichte toenames plaats op een aantal wegvakken, waardoor de CO₂ emissie vanwege het plan lokaal mogelijk licht zal stijgen.

Stikstofdepositie

Stikstofdepositie treedt op wanneer stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) na emissie neerslaan op de bodem. Deze reactieve stikstofverbindingen hebben invloed op de natuur.

Om een uitspraak over de invloed van het project N203 op omliggende natuurgebieden te kunnen doen, zijn per onderzoeksvariant berekeningen nodig. Deze berekeningen geven inzicht in de verandering van de stikstofdepositie als gevolg van het project op Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer rond de bron.

Binnen een straal van 25 kilometer rond de N203, de nieuwe ontsluitingsweg en de A9 met aansluiting Heiloo (Onderzoeksvariant 4) zijn liggen de volgende Natura 2000-gebieden met relevante habitattypen:

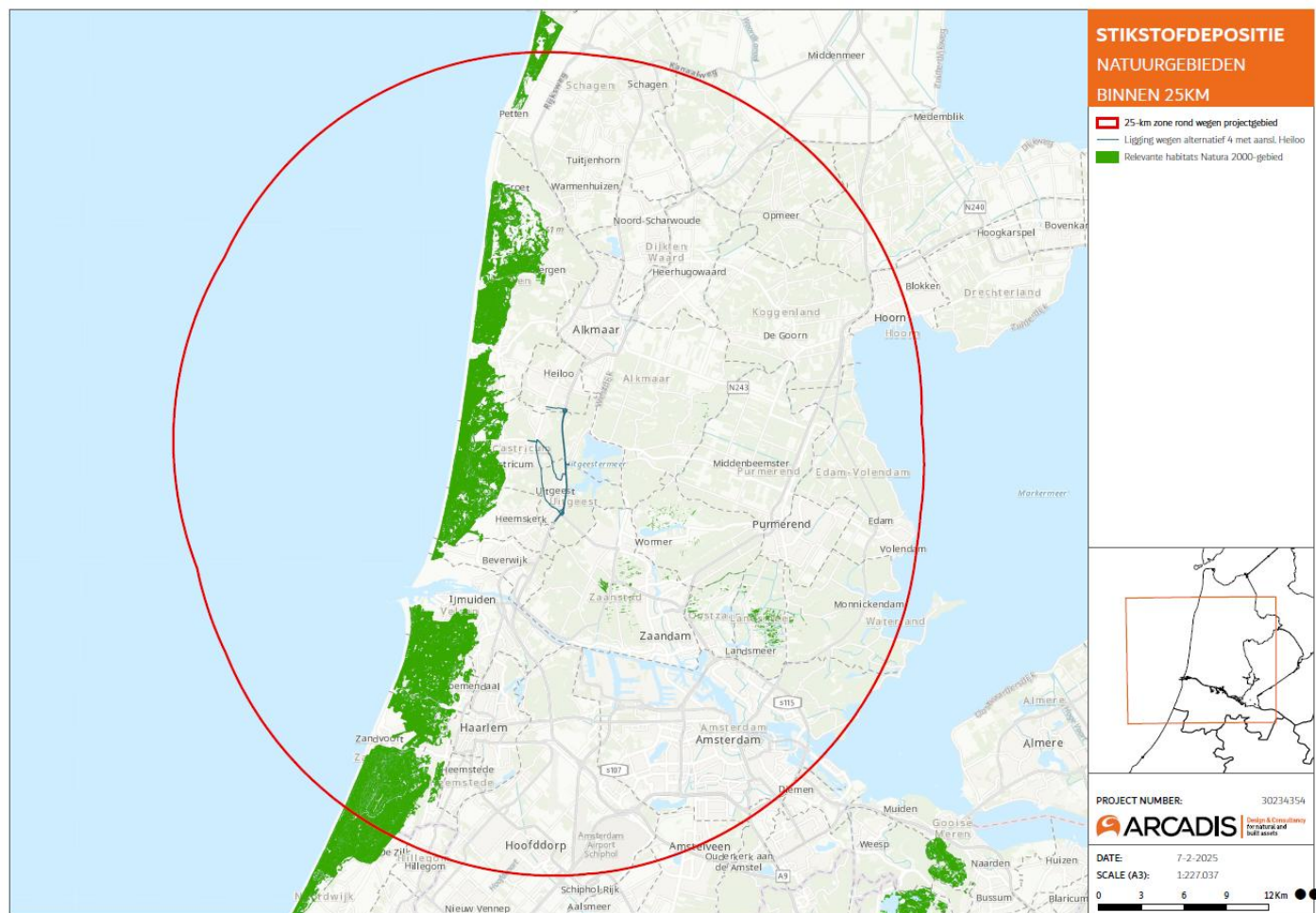
- Eilandspolder
- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske
- Kennemerland-Zuid

³ De overschrijdingen worden met name veroorzaakt doordat de omgevingswaarde wordt aangescherpt. Alleen maatregelen op landelijk niveau kunnen hier een effect hebben, het betreft immers de invloed van de Rijksweg A9 waardoor hier op deze locatie niet aan de nieuwe omgevingswaarde wordt voldoen. Noot: Punt waarbij verwachte overschrijding geconstateerd wordt, is geen formele toetslocatie.

- Noordhollands Duinreservaat
- Polder Westzaan
- Schoorlse Duinen
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder
- Zwanenwater & Pettemerduinen

Een kaart met ligging van deze gebieden is toegevoegd in de bijlage.

Bijlage: N2000 gebieden binnen een straal van 25 km



Bijlage H Kostenraming

ONDERWERP

Kostenmemo N203 4 alternatieven

PROJECTNUMMER

30234354

DATUM

10 februari 2025

VAN

Team kosten en contractmanagement

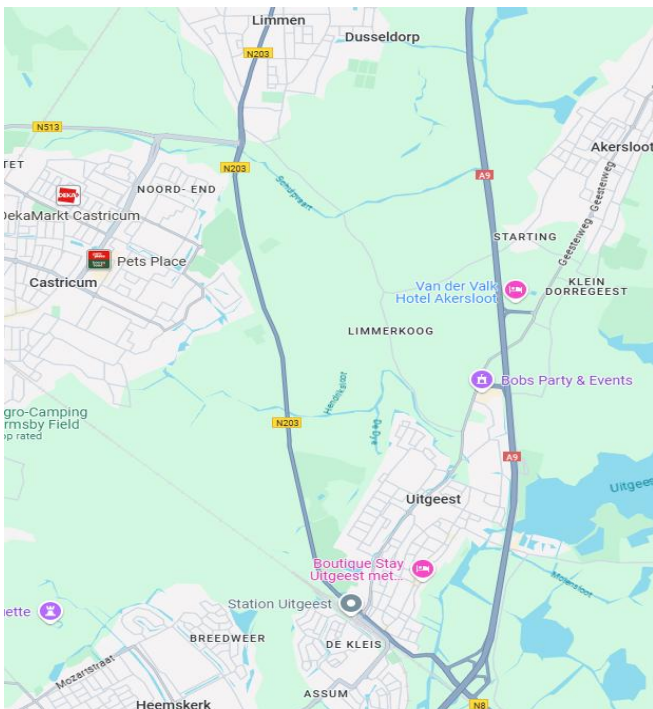
AAN

Projectteam N203

1 Uitvraag

Voorliggende memo beschrijft de kostenramingen van de trajectstudie van de N203 Uitgeest – Limmen. Het doel van de trajectstudie is om te komen tot maatregelen om de verkeersveiligheid op de N203 te verbeteren. De provincie Noord-Holland heeft Arcadis de opdracht gegeven om vier alternatieven te onderzoeken. Het traject start in het zuiden nabij km. 55,03 en eindigt in het noorden nabij km. 60.6. De alternatieven betreft het aanpassen van het bestaande dwarsprofiel voor zowel de gebiedsontsluitingsweg als het fietspad, het aanpassen van aansluitende wegen en kruisingen, en het aanleggen van een 'kruis' fietsonderdoorgang.

Het gaat hier om een hoog over "viltstiftontwerp", waar voor de varianten situatieschetsen zijn gemaakt. De kostenraming is opgesteld op SO-niveau.



Afbeelding 1: Situatie N203 Uitgeest - Limmen

2 Opbouw kostendossier

Het kostendossier bestaat uit de ontwerpen, een hoeveelhedenstaat, een prijzenboek, een kostenraming en een kostenmemo. Deze informatie samen, brengt in kaart wat de investeringskosten zijn van het nieuwe ontwerp, zodat deze informatie kan bijdragen aan goede besluitvorming.

Product	Doel	Bijlage
Ontwerpdocumenten	Input vanuit het projectteam, basis voor de hoeveelheden	A
Hoeveelheden	Basis voor de kostenraming	B
Kostenraming	Financiële onderbouwing van het project (SSK)	C
Kostenmemo	Projectomschrijving, omschrijving uitgangspunten uit hoeveelhedenstaat en prijzenboek, resultaten en duiding	

Tabel 1: Doel van de producten in het kostendossier

3 Scopebeschrijving

3.1 Alternatieven

Voor de trajectstudie zijn er vier onderzoeksvarianten uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden grof de werkzaamheden van die vier varianten beschreven. De varianten zijn:

- Variant 1, sobere aanpak met snelheidslimiet naar 60km/u;
- Variant 2, verbeteren berminrichting en snelheidslimiet blijft 80km/u (kleine verbreding dwarsprofiel);
- Variant 3, realiseren parallelweg en fietsonderdoorgang en snelheidslimiet blijft 80km/u (grote verbreding dwarsprofiel);
- Variant 4, aanleg nieuwe GOW en brug over Schulpvaart en bestaande N203 afwaarderen naar 60km/u.

3.2 Werkzaamheden

De verschillende werkzaamheden voor de vier onderzoeksvarianten zijn (niet uitputtend) hieronder benoemd in een aantal categorieën:

Vorbereidende werkzaamheden

- Het verwijderen van bestaande verkeersborden;
- Het verwijderen van draadafscheiding in tussenberm;
- Het verwijderen van bestaande bomen en of struiken
- Het verwijderen van grasbetontegels;
- Het verwijderen van reflectorpalen;
- Het verwijderen van geleiderail;
- Het verwijderen van lichtmast(en).

Wegen

- Inzagen asfalt;
- Het verwijderen van markering (belijning);
- Het verwijderen van markering (oppervlaktes);
- Het opbreken van asfaltconstructies;
- Het frezen van asfaltconstructies;

- Het frezen trapsgewijs van de aansluiting;
- Het aanbrengen van grasbetontegels;
- Het aanbrengen van reflectorpalen;
- Het aanbrengen van wegconstructie plateaus;
- Het aanbrengen van elementverharding (BBS);
- Het aanbrengen van middengeleiders (elementverharding);
- Het aanbrengen van fietspad wegconstructies;
- Het aanbrengen van parallelweg wegconstructies;
- Het aanbrengen van GOW wegconstructies;
- Het aanbrengen van fietsstraat wegconstructies;
- Het aanbrengen van geleiderail in de berm;
- Het dempen van sloten;
- Het graven van sloten;
- Het aanpassen van bermen.

Kunstwerk

- Het aanbrengen van een 'kruis' fietsonderdoorgang (twee fietstunnels);
- Het aanbrengen van een brug over de Schulpvaart.

Overige werkzaamheden

- Het verven van een bestaande tunnel;
- Het herinrichten P+R en overstap OV;
- Het herinrichten van de stationsomgeving;
- Het verwijderen van het scherm bij het tankstation.

Vastgoed

- Het kopen van grond (landbouw) t.b.v. verbreding.

Ramingsuitgangspunten

Prijspeil, Valuta, Wet- en regelgeving

- Prijspeil: 01 juni 2024;
- Alle bedragen genoemd in dit product zijn Euro;
- Bedragen zijn exclusief btw;
- Standlijn wet- en regelgeving 01 januari 2025.

Uitgangspunten investeringsraming

Bij de investeringsraming zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Raming is opgesteld conform de SSK 2018-systematiek;
- Deterministisch bedrijfseconomische uitgangspunten;
- Geen rekening gehouden met mogelijke marktwerking (positief of negatief) tijdens aanbesteding, noch is toegerekend naar een Opdrachtnemer (of aannemer);
- Bouwspecificaties:
 1. Werkzaamheden worden deels overdag en deels in de nacht uitgevoerd;
 2. Vrijkomende materialen zijn niet verontreinigd;
 3. Uitvoering geschiedt in één fase;
 4. Uitvoering conform ontwerpuitgangspunten;
 5. Ondergrondse infrastructuur is niet nader onderzocht (bv kabels en leidingen, ondergrondse infrastructuur);
- De post "nader te detailleren" is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat;
- De post "objectrisico (bouwkosten, engineeringskosten, vastgoedkosten en overige bijkomende kosten)" is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat;
- De post "objectoverstijgende risico" is op basis van vergelijkbare projecten ingeschat.

Uitsluitingen investeringsraming

De volgende onderdelen worden niet meegenomen in de raming:

- Aanpassingen aan kabels en leidingen;
- Alle onderdelen niet genoemd in de raming;
- Onzekerheidsreserve;
- Reserve extern onvoorzien;
- Exploitatiekosten;
- Onderhoudskosten.

Risicomanagement

Risico's zijn ingeschat op basis van kostenexpertise van vergelijkbare projecten. Risicosessies hebben niet plaats gevonden en risico's zijn niet gekwalificeerd of gekwantificeerd.

In de raming zijn de volgende risico's meegenomen:

- Objectrisico's, zijnde 10,0%;
- Objectrisico vastgoed zijnde 20%;
- Objectoverstijgende risicoreservering, zijnde 10,0%.

Bepaling hoeveelheden en eenheidsprijzen

Bepaling hoeveelheden

De hoeveelheden zijn bepaald (opgemeten) op basis van de ontwerptekening (zie Bijlage A) en google maps. In de hoeveelhedenstaat (zie Bijlage B) zijn deze uitgeschreven of 'opgenomen'. De waarde is in de hoeveelheid cel van de SSK opgenomen zodat deze herleidbaar zijn tussen de tekening, hoeveelhedenstaat en SSK.

Bepaling eenheidsprijzen

De eenheidsprijzen zijn overgenomen vanuit eerdere soortgelijke projecten welke bepaald zijn vanuit het programma Ibis voor Infra. Het detailniveau van het prijzenboek is hoog over, zoals in deze fase van het project ook wenselijk is.

Opbouw investeringsraming

Bouwkosten

Bouwkosten kunnen verdeeld worden in directe en indirecte kosten. De directe bouwkosten zijn de kosten voor het fysiek bouwen van het ontwerp. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door of één Opdrachtnemer of in zijn opdracht in onder aanneming. De indirecte kosten worden als percentages opgenomen en zijn een toeslag op de directe kosten.

Vastgoedkosten

De vastgoedkosten zijn meegenomen in de raming.

Engineeringskosten

In deze kosten zijn de kosten voor opdrachtgever en opdrachtnemer opgenomen.

Overige bijkomende kosten

Bij het bepalen van de overige bijkomende kosten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Leges en heffingen als percentage opgenomen;
- CAR-verzekering als percentage opgenomen;
- Overige bijkomende kosten als percentage opgenomen.

Kostenoverzicht investeringsraming

In onderstaande figuren zijn de totale investeringskosten weergegeven van de vier alternatieven behorende bij de bovengenoemde scope.

Kostenoverzicht SSK2018				Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000										
			Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risicoreservering		Totaal						
	Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detailleren												
Investeringskosten:														
Bouwkosten Deelraming Variant 1	€	971.065	€	145.660	€	1.116.724	€	406.050	€	1.522.774	€	152.277	€	1.675.051
Bouwkosten	€	971.065	€	145.660	€	1.116.724	€	406.050	€	1.522.774	€	152.277	€	1.675.051
Engineeringskosten Deelraming Variant 1	€	289.327	€	-	€	289.327	€	-	€	289.327	€	28.933	€	318.260
Definitief	€	289.327	€	-	€	289.327	€	-	€	289.327	€	28.933	€	318.260
Vastgoedkosten Deelraming Variant 1	€	35.882	€	3.588	€	39.470	€	-	€	39.470	€	7.894	€	47.364
Vastgoedkosten	€	35.882	€	3.588	€	39.470	€	-	€	39.470	€	7.894	€	47.364
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 1	€	121.822	€	-	€	121.822	€	-	€	121.822	€	12.182	€	134.004
Overige bijkomende kosten	€	121.822	€	-	€	121.822	€	-	€	121.822	€	12.182	€	134.004
Objectoverstijgende risicoreservering												217.468	€	217.468
Verschuiving													€	-
Investeringskosten exclusief BTW	€	1.418.096	€	149.248	€	1.567.343	€	406.050	€	1.973.393	€	418.754	€	2.392.148
BTW	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	1.418.096	€	149.248	€	1.567.343	€	406.050	€	1.973.393	€	418.754	€	2.392.148
Investeringskosten exclusief BTW (contante waarde), discontovoet van 1,6% en rekenhorizon van 5 jaar													€	2.317.982
Bandbreedte : met een 70%-betrouwbaarheidsinterval liggen de investeringskosten exclusief BTW (reële kosten) tussen € 1.435.289 en € 3.349.007														
De variatiecoëfficiënt bedraagt ± 40%														
Geraamde Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)													€	2.392.148
Organisatiegebonden reservering investeringen (opgave financier)													€	-
Onzekerheidsreserve investeringen (opgave financier)													€	-
Reservering scope wijzigingen investeringen (opgave financier)													€	-
Gerealiseerde investeringskosten buiten de raming maar binnen budget (opgave financier)													€	-
Aan te houden budget investeringskosten exclusief BTW													€	2.392.148

Figuur 1 Samenvatting deterministische investeringsraming alternatief 1

Kostenoverzicht SSK2018				Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000				
					Voorziene kosten		Risicoreservering	Totaal
	Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten				
Investeringskosten:								
Bouwkosten Deelraming Variant 4	€ 4.790.985	€ 718.648	€ 5.509.633	€ 2.003.347	€ 7.512.979	€ 751.298	€	8.264.277
Bouwkosten Deelraming Kunstwerken	€ 1.575.000	€ 393.750	€ 1.968.750	€ 916.146	€ 2.884.896	€ 288.490	€	3.173.386
Bouwkosten	€ 6.365.985	€ 1.112.398	€ 7.478.383	€ 2.919.493	€ 10.397.875	€ 1.039.788	€	11.437.663
Engineeringskosten Deelraming Variant 4	€ 1.427.466	€ -	€ 1.427.466	€ -	€ 1.427.466	€ 142.747	€	1.570.213
Engineeringskosten Deelraming Kunstwerken	€ 663.526	€ -	€ 663.526	€ -	€ 663.526	€ 66.353	€	729.879
Definitief	€ 2.090.992	€ -	€ 2.090.992	€ -	€ 2.090.992	€ 209.099	€	2.300.091
Vastgoedkosten Deelraming Variant 4	€ 825.088	€ 82.509	€ 907.597	€ -	€ 907.597	€ 181.519	€	1.089.116
Vastgoedkosten Deelraming Kunstwerken	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Vastgoedkosten	€ 825.088	€ 82.509	€ 907.597	€ -	€ 907.597	€ 181.519	€	1.089.116
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 4	€ 601.038	€ -	€ 601.038	€ -	€ 601.038	€ 60.104	€	661.142
Overige bijkomende kosten Deelraming Kunstwerken	€ 288.490	€ -	€ 288.490	€ -	€ 288.490	€ -	€	288.490
Overige bijkomende kosten	€ 889.528	€ -	€ 889.528	€ -	€ 889.528	€ 60.104	€	949.632
Objectoverstijgende risicoreservering						€ 1.577.650	€	1.577.650
Verschuiving						€ -	€	-
Investeringskosten exclusief BTW	€ 10.171.593	€ 1.194.907	€ 11.366.500	€ 2.919.493	€ 14.285.992	€ 3.068.160	€	17.354.152
BTW	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€ 10.171.593	€ 1.194.907	€ 11.366.500	€ 2.919.493	€ 14.285.992	€ 3.068.160	€	17.354.152
<i>Investeringskosten exclusief BTW (contante waarde), discontovoet van 1,6% en rekenhorizon van 5 jaar</i>								<i>€ 16.816.105</i>
<i>Bandbreedte : met een 70%-betrouwbaarheidsinterval liggen de investeringskosten exclusief BTW (reële kosten) tussen € 10.412.491 en € 24.295.813 De variatiecoëfficiënt bedraagt ± 40%</i>								
Geraamde Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)						€		17.354.152
Organisatiegebonden reservering investeringen (opgave financier)						€		-
Onzekerheidsreserve investeringen (opgave financier)						€		-
Reservering scope wijzigingen investeringen (opgave financier)						€		-
Gerealiseerde investeringskosten buiten de raming maar binnen budget (opgave financier)						€		-
Aan te houden budget investeringskosten exclusief BTW						€		17.354.152

Figuur 4 Samenvatting deterministische investeringsraming alternatief 4

In onderstaande tabel zijn de totale kosten per alternatief weergegeven voor zowel de bouwkosten als de investeringskosten behorende bij de bovengenoemde scope.

Onderzoeks-variant	Omschrijving	Bouwkosten	Investeringskosten
1	Sobere aanpak met snelheidslimiet naar 60km/u	€ 1.675.500	€ 2.392.150
2	Beperkte verbreding plus geleiderails, snelheidslimiet blijft 80 km/u	€ 3.029.150	€ 4.325.500
3	Grote verbreding inclusief parallelweg, fietsonderdoorgang, obstakelvrije bermen, snelheidslimiet blijft 80km/u	€ 22.155.200	€ 32.313.600
4	Nieuwe GOW en brug Schulpvaart, bestaande N203 wordt heringericht naar 60km/u	€ 11.437.650	€ 17.354.150

Tabel 2 Kostenoverzicht per object (excl. BTW)

Bijlages

Bijlage A Ontwerpdocumenten

- Powerpoint sheet “N203 Onderzoeksvarianten tbv ontwerp” 17-01-2025

Bijlage B Hoeveelhedenstaat

- Hvd-staat Variant 1 N203 07-01-2025
- Hvd-staat Variant 2 N203 07-01-2025
- Hvd-staat Variant 3 N203 07-01-2025
- Hvd-staat Variant 4 N203 07-01-2025
- N203 Hoeveelheden alternatieven
- Ruimtebeslag_N203_Alternatief 1
- Ruimtebeslag_N203_Alternatief 2
- Ruimtebeslag_N203_Alternatief 3
- Ruimtebeslag_N203_Alternatief 4

Bijlage C Kostenraming

- SSK N203 variant 1 v1.0 04-02-2025
- SSK N203 variant 2 v1.0 04-02-2025
- SSK N203 variant 3 v1.0 04-02-2025
- SSK N203 variant 4 v1.0 04-02-2025

Bijlage I Verslagen werkgroep

ONDERWERP

Verslag Werkgroep 1 Trajectstudie N203 Uitgeest - Limmen

DATUM

4 november 2024

VAN

Arcadis

AANWEZIG

Provincie Noord-Holland, Arcadis

Werkgroep:

B&B Shepherdshouse, Boerencamping De Kei, Dorpsraad Uitgeest, Fietzersbond Castricum, Fietzersbond IJmond Noord, Minicamping De Nesse, Ondernemersvereniging voor Castricum, Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buchregio, Stichting De Hooge Weide, Sportpark de Koog Uitgeest, Sportpark Noord-End Castricum, Vereniging Castricum Veilig, Zorgboederij het Kooghuis

AFWEZIG

Politie

Welkom

Context van de opgave

- De N203 tussen Uitgeest en Limmen moet veiliger. Er zijn veel ongevallen en weggebruikers ervaren onveilige verkeerssituaties.
- In 2023 zijn al enkele kortetermijnmaatregelen doorgevoerd voor een veiligere weg, maar er is meer nodig. Vanaf 2028 vindt groot onderhoud aan de weg plaats. Het doel van de werkgroep is het opstellen van een aanvullend pakket maatregelen om de verkeersveiligheid op de N203 te verbeteren.
- De werkgroep vertegenwoordigd een algemeen belang, en de deelnemers spreken namens de groep die zij vertegenwoordigen. Zij brengen lokale kennis, ervaringen en hun visie in.
- Daarnaast bestaat er een expertgroep van ambtenaren en deskundigen; zij toetsen of de aangedragen oplossingen ook past binnen de beleidskaders.
- Deze werksessie is onderdeel van een reeks van 4 werksessies; wij vragen de deelnemers om zoveel als mogelijk bij alle werksessies aan te sluiten, zodat er sprake is van continuïteit en gezamenlijke kennisontwikkeling.
- Tijdens deze werksessie gaan we knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld brengen.

Knelpunten

Hieronder staat de groslijst van knelpunten, zoals ingebracht tijdens de werkgroep. Daarbij is een uitsplitsing gemaakt naar drie tracédelen. In de bijlage bij dit verslag zijn foto's van de kaarten met knelpunten en oplossingsrichtingen bijgevoegd.

Aansluiting A9 tot Shell Express

- Te weinig capaciteit bij de aansluitingen van de N203 op de A9.
- De invoegstrook bij de A9 op de N203 is te kort
- Veel fietsers richting Uitgeest steken de N203 over bij de Melksuiker, terwijl hier geen 'oversteek' is.
- Het fietspad Gorskamplaan-N203 gaat wel door een tunnel, maar heeft geen wandelpad; voetgangers lopen op het fietspad
- Auto's komen met hoge snelheid aan bij de kruising N203 en Middelweg
- Er is slecht zicht vanuit de Zientunnel onder het spoor door.

- Rondom het treinstation zitten scherpe en onoverzichtelijke bochten in het fietspad door obstakels zoals een haag, fietsenstallingen en geparkeerde scooters waardoor tegemoetkomend verkeer niet te zien is.
- Fietzers uit de richting Krommenie begrijpen niet hoe ze Uitgeest in moeten rijden door onduidelijke bebording en verkeerskundige inrichting
- Het is onduidelijk dat bromfietsen niet door de Zientunnel mogen rijden, maar wel door de Kleistunnel.
- Alle NS-passages steken het fietspad over wat leidt tot gevaarlijke situaties tussen overstekende voetgangers en fietsers op het fietspad
- Hoe moet het straks met het nieuwe ProRail station in 2026. Ontwikkelingen N203 moeten aansluiten op toekomstige situatie station Uitgeest
- Er staat een wachtrij van wachtende auto's bij kruising N203 en Geesterweg
- Fietzers rijden soms op de rijbaan bij de kruising N203 en Geesterweg
- Achter het tankstation zit een blinde bocht in het fietspad
- Auto's maken gevaarlijke, kerende bewegingen om vanaf de zuidoostkant toch naar het tankstation te rijden
- Afslaande auto's van N203 richting Kooghuis zijn gevaarlijk voor fietsers en voor autoverkeer
- Er is sprake van verblinding door koplampen van tegemoet rijdende auto's
- Er wordt te hard gereden door auto's: auto's overschrijden het toegestane snelheidslimiet

Shell Express tot Buitendijkspad

- Fietspad is smal, dichtbij de rijweg, oncomfortabel, donker en de fietser ondervindt hinder van wind en koplampen. Ook lopen er voetgangers op het fietspad
- Er is een fietstunnel bij de kruising met de Uitgeesterweg. In praktijk maakt niet iedereen gebruik van deze tunnel en fietsers steken op maaiveld de N203 over.
- Achter de Shell Express zit een blinde hoek voor fietsers
- De Shell Express is maar van één kant bereikbaar. Autoverkeer richting Castricum draait om de Middenberm heen of bij het Kooghuis om het tankstation toch vanaf de zuidoost-kant te bereiken
- Het auto- en fietsverkeer, dat afslaat richting het Kooghuis, heeft geen uitvoegstroken
- De snelheid van 80km/u is hoog
- Fietzers worden verblind door koplampen van auto's
- Ransuilen zitten op de paaltjes en worden doodgereden op de N203
- Er is een fietstunnel bij de kruising met de Uitgeesterweg. Nood- en hulpdiensten maken hier gebruik van.. In praktijk steken fietsers op maaiveld de N203 over. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties (en ongevallen). Het is verleidelijk om hier op maaiveld over te steken
- Er is geen verlichting langs de N203 in verband met vogelweide gebied
- Haag langs N203 stel niks voor. Het groeit niet uit, houdt geen licht tegen, blokkeert uitwijkmogelijkheid vanaf de weg, blokkeert het zicht en de auto schiet bij een ongeluk nog steeds door op het fietspad
- Water blijft op de weg liggen door 'verstopte' grasbetontegels, wat leidt tot aquaplaning
- De flauwe knik in de N203 ter hoogte van Maatschap Vergouw is gevaarlijk
- De uitrit bij de N203 ter hoogte van Maatschap Vergouw en Boerenkamping de Kei is gevaarlijk
- De berm aan de westkant van het fietspad ligt veel lager, waardoor voor fietsers een gevaarlijke situatie kan ontstaan

Buitendijkspad tot en met kruising N513 Zeeweg

- De weg nodigt uit tot hard rijden, doordat deze lang rechtdoor loopt met vrij zicht
- Het fietspad is te smal en te donker
- Door nalatig maaibeheer hangt groen over het fietspad, waardoor deze nog smaller is
- Bezoekers van het Jac. P. Thijssen College, Sportpark Noord-End en het toekomstige zwembad rijden via de Zeeweg door de Woonwijk over de Bloemen.
- Afslag N203 – Nesdijk heeft een korte voorsorteerstrook
- Afslag N203 bij Shepherdshouse heeft slecht zicht, waardoor auto's half de autoweg oprijden om overzicht te krijgen over de weg voordat zij de N203 in zijn geheel oprijden.

- Afslag N203 – Gerbrandsven richten het oosten heeft helemaal geen voorsorteerstrook
- Door de haag bij afslag Gerbrandsven is er geen ruimte om uit te wijken
- Grote drukte op het fietspad tussen de Zeeweg en Gerbrandsven met scholieren richting Jac. P. Thijsse College
- Het bord inhaalverbod is niet dwingend genoeg
- Het inhaalverbod wordt genegeerd
- Er is gebrek aan handhaving
- Door woningbouw is er een groei van verkeer over de N203
- De Zeeweg is één van de twee ontsluitingen van Castricum. Wanneer de N203 minder aantrekkelijk wordt, maken meer auto's gebruik van de Beverwijksestraatweg
- Op de kruising Zeeweg-N203 komen langzaam en snel verkeer samen, wat gevaarlijk is en slecht voor de doorstromen van het verkeer op de N203

Oplossingsrichtingen

Aansluiting A9 tot Shell Express

- Verplaatsen tankstation naar afslag A9n/ Shell Express weg of verplaatsen
- Trajectcontrole voor het hele traject
- Fietspad tussen A9 en Uitgeest laten aansluiten op De Terp om moeilijke situatie bij het station te omzeilen
- Extra rijstrook N203 ter hoogte van Melksuiker
- Andere oplossing voor de kruising N203-Geestesweg
- De traverse over het NS-spoor doortrekken over de N203
- Nieuwe inrichting van het parkeerterrein ten noorden van station Uitgeest
- Breder fietspad
- Vangrail langs de N203
- 2x2 rijbanen
- Grotere afstand tussen fietspad en autoweg
- Betere handhaving van verkeersregels
- De kruising N203 bij het Kooghuis vervangen voor een rotonde
- De kruising N203 bij het Kooghuis anders vormgeven, met afslagstroken
- Een fietspad tussen Zieëndijk/De Vrede in Uitgeest en Castricum/Heemskerk aanleggen langs het treinspoor

Shell Express tot Buitendijkspad

- Tankstation van 2 kanten bereikbaar maken
- winkelgebouw bij het tankstation weghalen (staat al langer leeg)
- Verbindingsweg vanaf Uitgeest onderlangs Castricum maken en zo het verkeer beter verdelen over Castricum
- Maaibeleid aanpassen, zodat het fietspad niet verder versmald door overhangend groen (met strookjes)
- N203 afwaarderen naar 60 km/u; nb dan wel de impact op de Beverwijksestraatweg onderzoeken
- Bos/groeninpassing
- Hoogteverschil tussen het fietspad – berm aanhelen
- Grotere afstand tussen fietspad en autoweg
- Doortrekken van de Zeeweg naar de A9
- Profiel van de autoweg naar 2x1 rijbaan met overrijdbare middenberm;
- Fysieke scheiding tussen fietspad en autoweg, die auto's tegenhoudt (zoals een vangrail)
- Kattenogen aanbrengen
- Hoge heggen langs het fietspad tegen windhinder en hinder door koplampen
- Pechhavens aanleggen
- Weginrichting optimaliseren ter hoogte van Maatschap Vergouw / Boerencamping de Kei.
- Handhaving door middel van flitspalen, trajectcontrole, mobiele flitsers

- Ventweg aanleggen ter hoogte van Vergouw e.a

Buitendijkspad tot en met kruising N513 Zeeweg

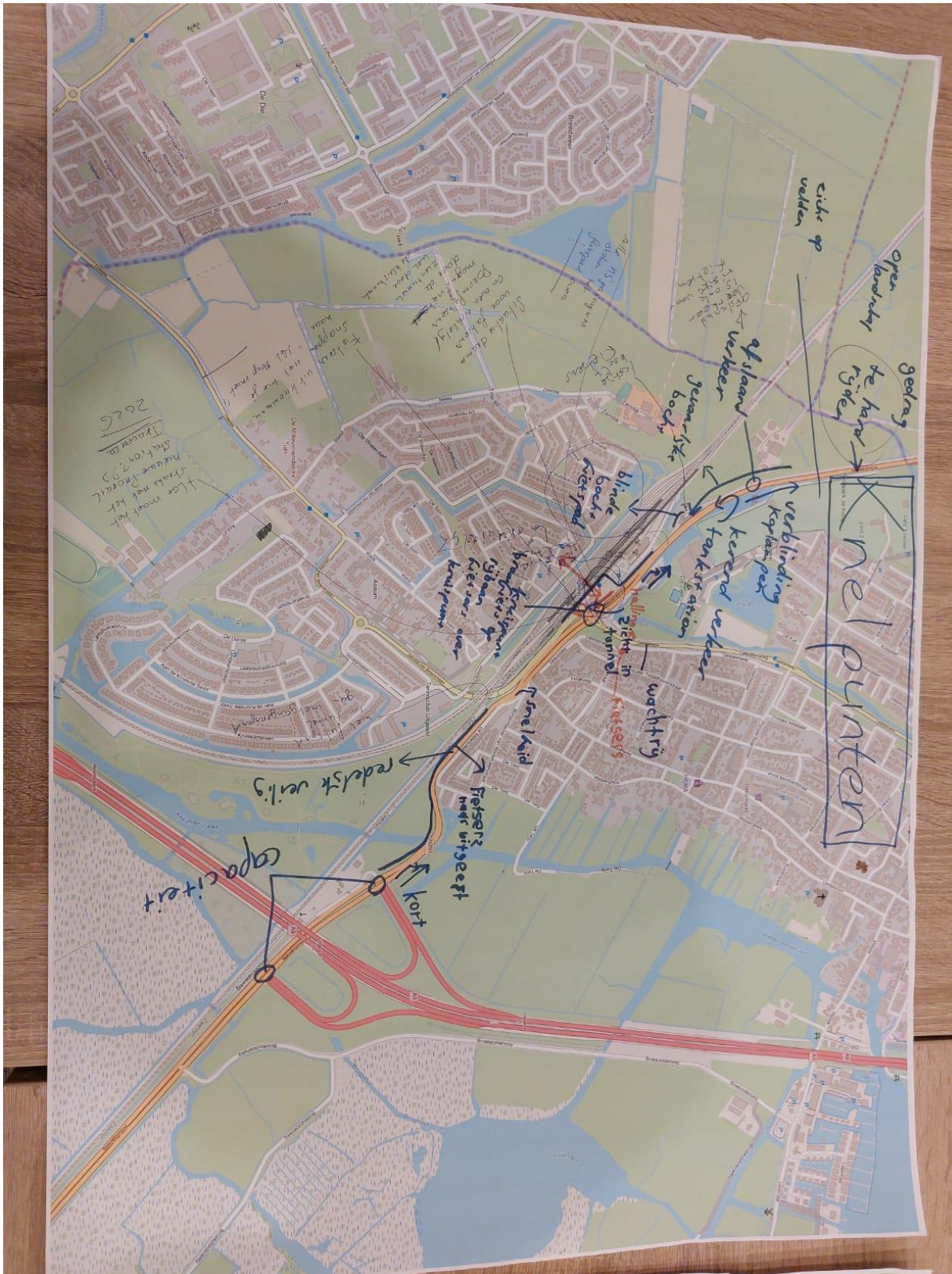
- Er moet een aparte uitvalsweg worden aangesloten op N203 voor het toekomstige zwembad en Sportpark Noord-End
- Een rotonde ter plaatse van afslag N203-Nesdijk. Deze werkt ook snelheidsremmend
- Snelheid vanaf locatie Minicamping de Nesse richting het noorden terugbrengen naar 60km/u
- De drie uitritten vanaf de Nesdijk, Shephershouse en Gerbrandsven bundelen tot 1 uitrit naar de N203
- Meer opstelruimte voor auto's bij de inritten vanaf de Nesdijk, Shephershouse en Gerbrandsven
- Verleggen en scheiden van het fietspad van de autoweg
- Breder (brom)fietspad
- De hele N203 naar 60km/u, met trajectcontrole
- Fietspad tussen de Zeeweg en Gebrandsven verbreden
- Grote bebording vanaf Zeeweg naar het zuiden, met de kosten van een boete bij overtreding snelheidslimiet/inhaalverbod
- Ondertunneling van de fietspaden bij de kruising Zeeweg-N203. Zorgt ook voor betere doorstroming
- Meer opstelruimte voor fietsers bij kruising Zeeweg-N203
- 2x2 rijstroken
- 2x1 rijstroken met brede, overrijdbare middenberm
- Doortrekken van de Zeeweg richting de A9
- Groene straatverlichting aanbrengen
- Kattenogen aanbrengen

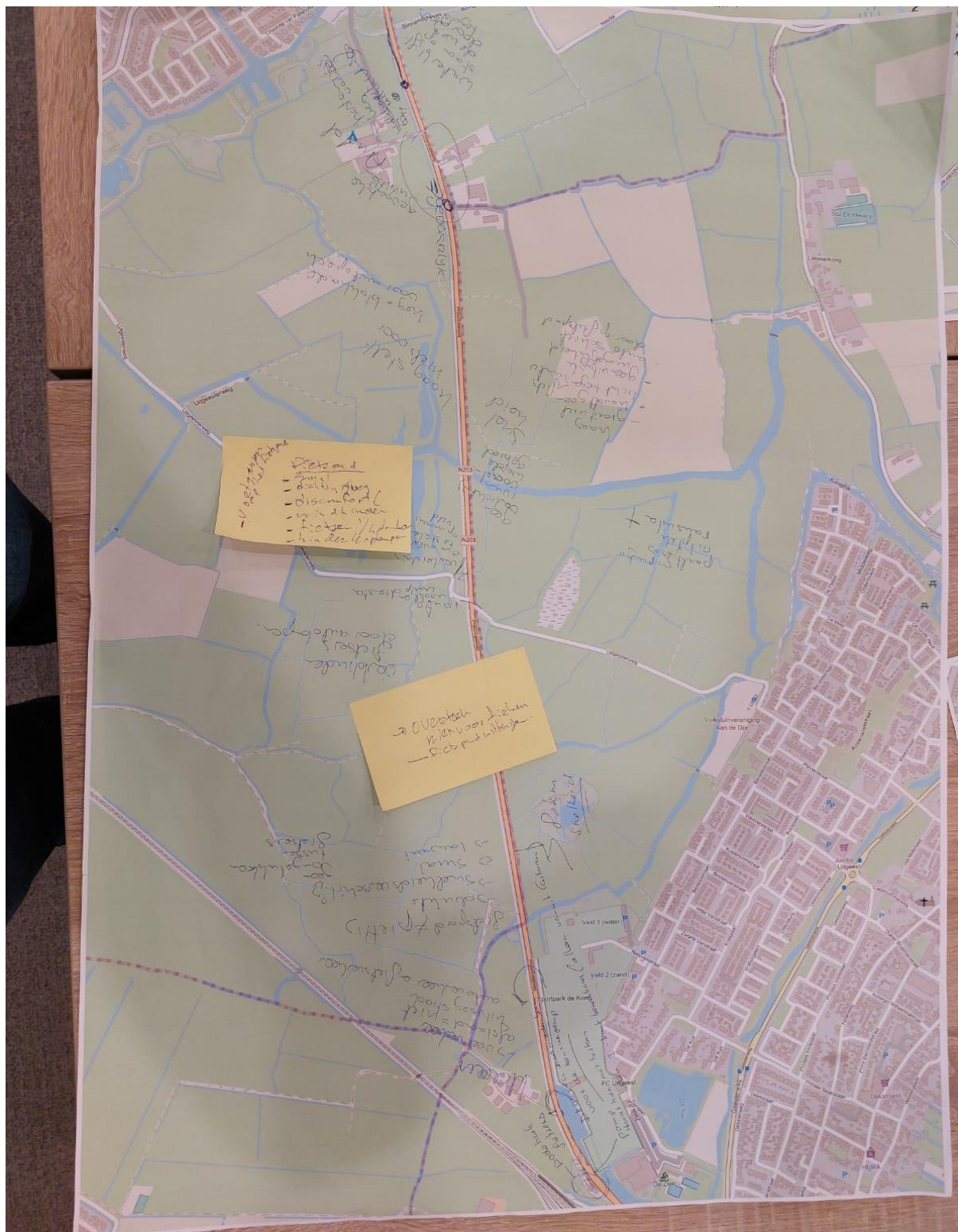
Afsluiting

Ter afsluiting zijn de volgende opmerkingen gemaakt.

- De volgende werksessie vindt plaats op maandag 25 november
- Dan gaan we aan de slag met de 'trechtering' van groslijst naar maatregelenpakketten
- Deelnemers krijgen vooraf een aantal documenten opgestuurd, het verzoek is om deze alvast door te nemen
- Daarnaast ontvangen deelnemers een format om individuele ontwerpeisen aan te leveren. Voorafgaand aan volgende werksessie dit format graag invullen en opsturen

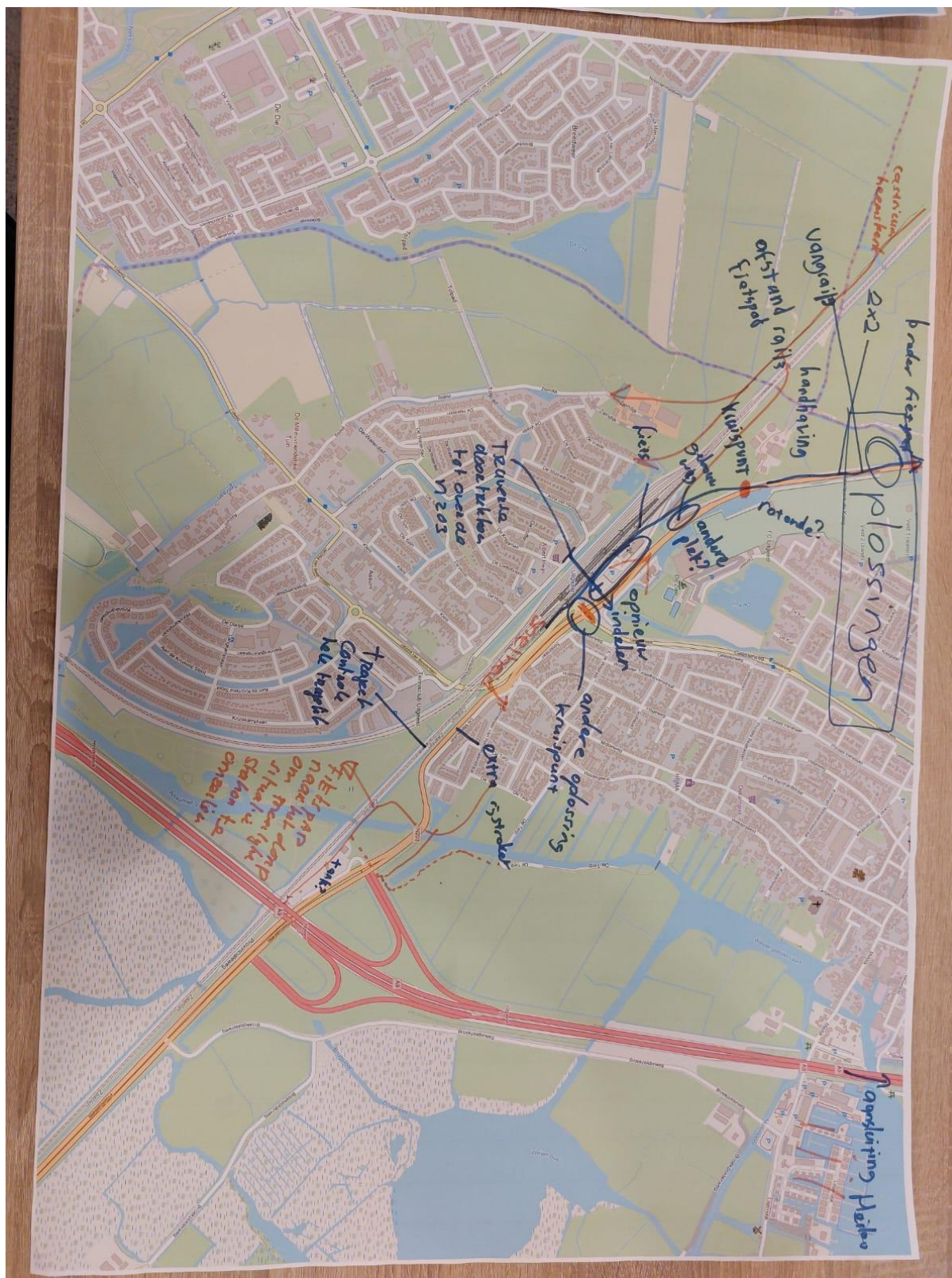
Bijlage 1: Knelpunten

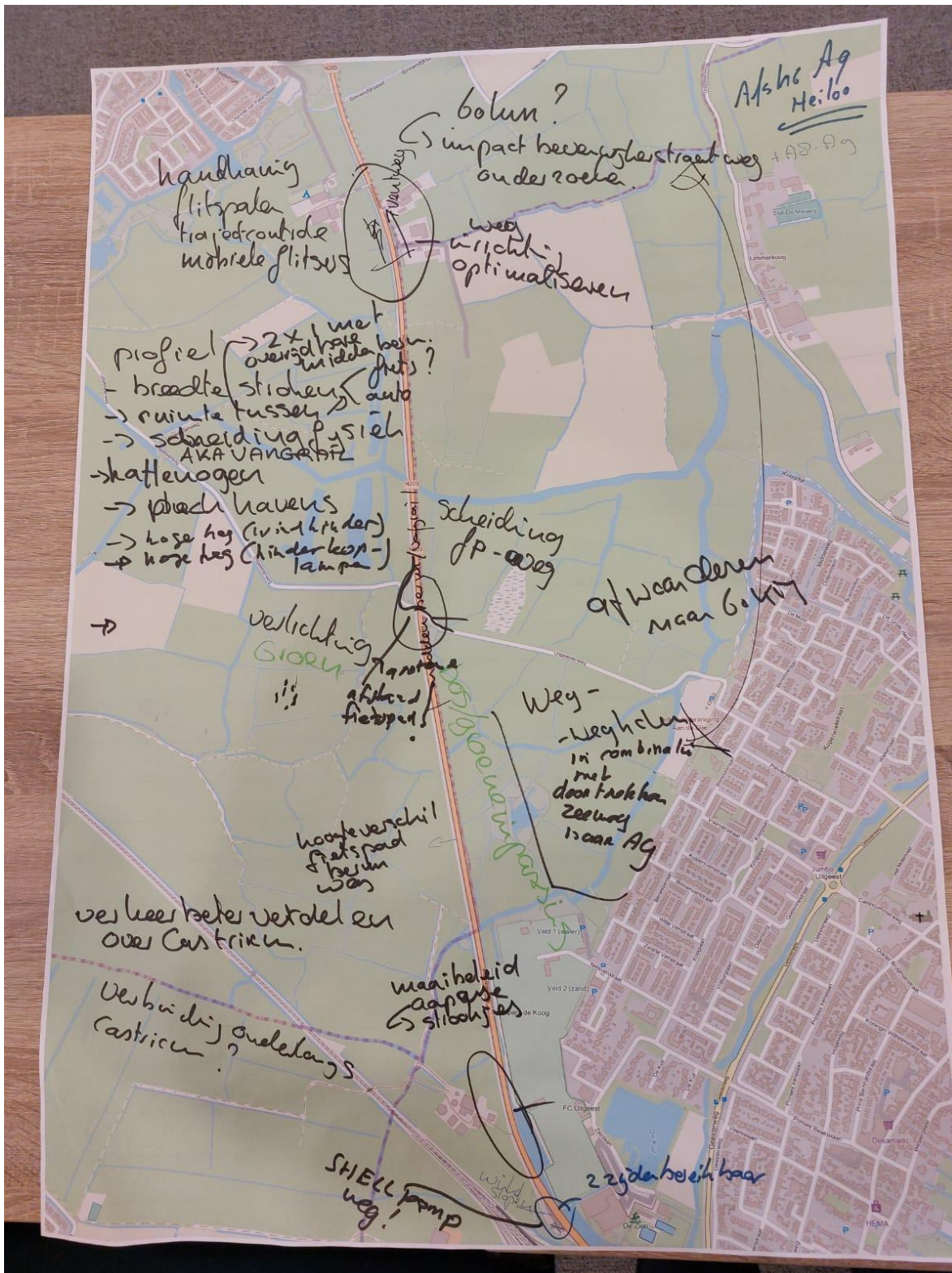






Bijlage 2: Oplossingsrichtingen





ONDERWERP

Verslag Werkgroep 2 Trajectstudie N203 Uitgeest - Limmen

DATUM

25 november 2024

VAN

Arcadis

AANWEZIG

Provincie Noord-Holland, Arcadis

Werkgroep:

B&B Shepherdshouse, Boerencamping De Kei, Dorpsraad Uitgeest, Fietzersbond Castricum, Fietzersbond IJmond Noord, Minicamping De Nesse, Ondernemersvereniging voor Castricum, Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buchregio, Stichting De Hooge Weide, Sportpark de Koog Uitgeest, Sportpark Noord-End Castricum, Vereniging Castricum Veilig, Zorgboederij het Kooghuis, Politie

Agenda Werkgroep 2

- Welkom
- Opdracht 1: Oplossingsrichtingen indelen
- Masterclass 1. Ontwerp veilige wegen
- Masterclass 2. Onderzoek maatregelpakket
- Opdracht 2: maatregelpakketten
- Afsluiting

Welkom

Tijdens deze werkgroep vertalen we de aangedragen knelpunten en oplossingsrichtingen naar conceptmaatregelpakketten. De oplossingsrichtingen komen uit de werkgroep, het analysedocumenten de online participatietool Open Stad (op de projectpagina van de provincie).

Voor de Klanteneisspecificaties (KES) hebben interne en externe stakeholders individueel wensen ingebracht. Deze worden via het honoreringstraject door de provincie beoordeeld. Dit gebeurt op meerdere momenten gedurende het proces van de trajectstudie. Dit KES-proces loopt parallel aan het 'creatieve' proces in de werkgroep en expertgroep. Arcadis draagt zorg voor het toetsen van KES in de knelpunten, oplossingsrichtingen en alternatieven. Indieners ontvangen persoonlijke terugkoppeling van het honoreringsproces. Deze KES bespreken we niet in de werkgroep.

Hessel geeft terugkoppeling van de Expertgroep van 14 november 2024. In de expertgroep is de Groslijst oplossingsrichtingen besproken. Hierbij is een aantal keuzes gemaakt over knelpunten/oplossingsrichtingen die buiten de scope vallen. Hier zijn vier criteria voor gebruikt:

- Oplossingsrichting moet bijdragen aan verkeersveiligheid, specifiek op de N203.
- Oplossingsrichting ligt binnen het studiegebied, zoals eerder gedefinieerd.
- Oplossingsrichting moet enige realisme in maakbaarheid, haalbaarheid en kosten hebben.
- Oplossingsrichting moet passen bij de huidige fase in het onderzoek van de Trajectstudie.

Hessel geeft een toelichting op oplossingsrichtingen uit de Groslijst die buiten de scope vallen:

- Oplossingsrichtingen rondom het stationsgebied vallen buiten de scope van deze opdracht. Alleen maatregelen gericht op de fietsroute worden meegenomen en kunnen in een apart project voor de stationsomgeving ingebracht worden. Deelnemers aan de werkgroep geven aan dat zij het belangrijk vinden om te kijken wat er precies in deze plannen is opgenomen en waarover de werkgroep input kan leveren voor de ontwikkeling en herinrichting van de stationsomgeving. Meer informatie over de actuele plannen is hier te vinden: [Stationsgebied | Gemeente Uitgeest](#).
- De oplossingsrichting om een randweg aan te leggen ten zuiden van Castricum tussen N203 en Beverwijkerstraatweg valt buiten de scope. Deze oplossing heeft geen meerwaarde voor de verkeersveiligheid

op de N203 en is door de gemeente Castricum eerder onderzocht en laten afvallen. Zie hiervoor de [openbare besluitenlijst](#) van het college van de gemeente Castricum.

- Een nieuw kruispunt op de N203 bij het nieuw te bouwen zwembad / Sportpark Noord-End is in de basis niet wenselijk. Een extra ontsluiting van Castricum is niet wenselijk, omdat de woonstraten bij de Bloemen niet geschikt zijn voor een toename van verkeer dat via een extra ontsluiting Castricum binnenkomt. Wel is er een optie om het sportpark bereikbaar te maken (zonder verbinding Castricum in), onder voorwaarde dat dit als koppelkans bij een andere maatregel zoals parallelweg past.
- Het realiseren van een kruispunt of rotonde ter hoogte van afzonderlijke uitritten (zoals Kooghuis) is alleen mogelijk met een bredere functie zoals een parallelweg. Harm merkt op dat een veilige keermogelijkheid bij het Kooghuis ook bijdraagt aan een veilige keermogelijkheid om te draaien naar het Shellstation, vooruitloopt op toekomstige uitbreiding van Harm, het snelheidremmend werkt op de N203, en Liander hier ook toekomstige plannen heeft. Onderzoeken welke maatregelen bij dit knelpunt passen is inderdaad wel onderdeel van de studie.

Opdracht 1: Oplossingsrichtingen indelen

Oplossingsrichtingen worden gestructureerd op basis van type oplossingsrichting, locatie specifiek of generiek, en termijn van implementatie.

Masterclass 1: Ontwerp veilige wegen

Zie meegestuurde presentatie

Masterclass 2: Onderzoek maatregelpakket

Zie meegestuurde presentatie

Opdracht 2: Maatregelpakketten

- Deelnemers worden gevraagd voorkeursmaatregelen uit de groslijst te selecteren. Zie onderstaand de samenvatting:

Knelpunt	Oplossingsrichting	Voorkeur
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.	Vangrail langs de N203	XX
A-03 Uitritten. Op de N203 is een aantal erfaansluitingen aanwezig. Idealiter worden erfaansluitingen ontsloten via een parallelweg of een erftoegangsweg.	Bestemmingen voortijdig aankondigen zodat het bestemmingsverkeer tijdig en geleidelijk kan gaan afremmen (vooral gericht op aanwezige campings/horeca).	X
Door woningbouw is er een groei aan verkeer over de N203	Doortrekken Zeeweg naar A9	XXX
Er is geen verlichting langs de N203 in verband met vogelweide gebied	Groene verlichting	X
F-02 Smalle tussenberm. De berm tussen het (brom)fietspad en de rijbaan is smaller dan wat de richtlijnen aangeven.	Fysieke scheiding zoals een vangrail	XX
F-02 Smalle tussenberm. De berm tussen het (brom)fietspad en de rijbaan is smaller dan wat de richtlijnen aangeven.	Scheiding/grotere afstand tussen fietspad en autoweg	X
F-01 Smal (brom)fietspad. Het (brom)fietspad is smaller dan wat de richtlijnen voor een doorfietsroute aangeven.	Fietspad tussen de Zeeweg en Gebrandsven verbreden	X
F-03 Aanrijdingen langzaam verkeer onderling. Op het (brom)fietspad langs de N203 gebeuren relatief veel ongevallen tussen (brom)fietsers onderling.	Breder (brom)fietspad	XX

Fietsers kunnen de N203 niet (veilig) oversteken	Lichtmasten op attentiepunten	X
Fietsers worden verblind door koplampen van auto's	Hoge heg tegen windhinder en hinder door koplampen	X
De snelheid van 80km/u is hoog	N203 afwaarderen naar 60 km/u, wel de impact op de Beverwijkerstraatweg onderzoeken	XXX
Er wordt te hard gereden door auto's	Trajectcontrole voor het hele traject	XXX
Gebrek aan handhaving op snelheid	Handhaving door middel van flitspalen, trajectcontrole, mobiele flitsers	XX
Er is slecht zicht vanuit de tunnel onder het spoor door.	Goede verlichting fietstunnel en/of witte wanden	X
Achter het tankstation maken auto's gevaarlijke kerende bewegingen om naar het tankstation te rijden	Verplaatsen tankstation naar afslag A9	X
Afslaande auto's van N203 richting Kooghuis zijn gevaarlijk voor fietsers	De uitrit N203 bij het Kooghuis vervangen voor een rotonde	X
Het is verleidelijk om op de Uitgeesterweg maaiveld over te steken	Een rotonde ter hoogte v d fietstunnel, ij vormig (zoals bij wormerveer).	X
De flauwe knik in de N203 ter hoogte van Maatschap Vergouw is gevaarlijk	Weginrichting optimaliseren ter hoogte van Maatschap Vergouw / Boerencamping de Kei.	XX
Afslag N203 – Nesdijk heeft een korte voorsorteerstrook	De drie uitritten vanaf de Nesdijk, Shephershouse en Gerbrandsven bundelen tot 1 uitrit naar de N203	X
Afslag N203 bij Shepherdshouse heeft slecht zicht waardoor auto's half oprijden voordat zij de N203 oprijden.	Een rotonde ter plaatse van afslag N203-Nesdijk. Deze werkt ook snelheid remmend	X
Afslag N203 – Gerbrandsven richten het oosten heeft helemaal geen voorsorteerstrook	Meer opstelruimte voor auto's bij de inritten vanaf de Nesdijk, Shephershouse en Gerbrandsven	XX
Op de kruising Zeeweg-N203 komen langzaam en snel verkeer samen, wat gevaarlijk is en slecht voor de doorstromen van het verkeer op de N203	Ondertunneling van de fietspaden bij de kruising Zeeweg-N203. Zorgt ook voor betere doorstroming	XX

- Op basis van de aangegeven voorkeuren identificeert Hessel in hoofdlijnen drie maatregelpakketten:
 - Verlagen van de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom naar 60 km/u, en optimaliseren van het wegprofiel/de inrichting met maatregelen, die passen binnen de bestaande ruimte.
 - N203 blijft 80 km/u, waarbij het profiel (de rijbaan, berm en fietspad) wordt verbreed en opnieuw ingericht, waarbij ook ruimte moet worden gevonden buiten het bestaande profiel.
 - Realisatie van een geheel nieuwe weg tussen de N513 en aansluiting Akersloot op de A9. De N203 wordt afgewaardeerd naar 60 km/u.

Afsluiting

Ter afsluiting zijn de volgende opmerkingen gemaakt.

- De volgende werksessie vindt plaats op maandag 3 februari 2025
- Dan gaan we aan de slag met de beoordeling en selectie tot concept-maatregelenpakketten

Actielijst

Actie	Actiehouder	Status
Versturen presentatie van werkgroep 2 aan deelnemers werkgroep	Arcadis	Nieuw
Delen totaalijst opdracht 2: Maatregelpakketten van de werkgroep	Arcadis	Nieuw
Delen waar/wanneer de oplossingsrichting randweg ten zuiden van Castricum tussen N203 en Beverwijkerstraatweg is afgefallen	Arcadis	Nieuw

ONDERWERP

Verslag Werkgroep 3 Trajectstudie N203 Uitgeest - Limmen

DATUM

3 februari 2025

VAN

Arcadis

AANWEZIG

Provincie Noord-Holland, Arcadis

WERKGROEP

B&B Shepherdshouse, Boerencamping De Kei, Dorpsraad Uitgeest, Fietzersbond Castricum, Fietzersbond IJmond Noord, Minicamping De Nesse, Ondernemersvereniging voor Castricum, Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buchregio, Stichting De Hooge Weide, Vereniging Castricum Veilig, Zorgboederij het Kooghuis, Politie

AFWEZIG

Sportpark de Koog Uitgeest, Sportpark Noord-End Castricum (met afmelding)

Agenda Werkgroep 3

- Terugblik op vorige werkgroep
- Toelichting beoordelingskader
- Toelichting onderzoeksvarianten/denkrichtingen
- Opdracht 1: Wat vindt u van de effectenbeschrijving?
- Opdracht 2: Wat vindt u belangrijk?
- Afsluiting en doorkijk naar werkgroep 4

Welkom

- Doel van vandaag: Effectenbeoordeling op orde en concept maatregelenpakket formuleren.

Toelichting op het beoordelingskader

- Zie meegestuurde presentatie.

Toelichting op de onderzoeksvarianten/denkrichtingen

- Patrick geeft een toelichting op de onderzoeksvarianten/denkrichting. Zie hiervoor de meegestuurde presentatie. De vier denkrichtingen zijn:
 1. Binnen bestaande profiel; Snelheidsverlaging 60 km/u (GOW 60)
 2. Beperkte aanpassing profiel; 80 km/u, kleine verbreding en plaatsen geleiderails (GOW80 beperkt)
 3. Optimale aanpassing profiel vanuit verkeersveiligheid; 80 km/u, gescheiden rijbanen, obstakelvrije bermen en parallelweg (GOW80 wensbeeld)
 4. Nieuwe verbinding tussen N203/N513 en A9
 - Onderdeel van bredere afweging bereikbaarheid A8-A9, ook met mogelijke afslagen op andere plekken (Heiloo) inclusief afwaarderen N203 naar erftoegangsweg 60 km/u
 - Bij variant 4 is geen grootschalige investering in de N203 noodzakelijk.
- Generieke maatregelen en optimalisaties, zoals verlichting, zijn bij alle vier de varianten mogelijk.

Opdracht 1: Wat vindt u van de effectenbeschrijving?

- De gepresenteerde effectbeschrijvingen zijn kwalitatief, beknopt en concluderend; hier liggen de uitgevoerde onderzoeken aan ten grondslag. In worldcafe-methode wordt de effectenbeschrijving van de onderzoeksvarianten/denkrichting toegelicht, geverifieerd en aangevuld. Zie presentatie voor de effectenbeschrijving. De definitieve versies van de onderzoeken zijn bij de oplevering van het advies beschikbaar.

Opdracht 2: Wat vindt u belangrijk?

- Deelnemers aan de werkgroep worden gevraagd aan te geven welke criteria zij het belangrijkste vinden. Vervolgens zijn zij plenair met elkaar in gesprek gegaan over de gemaakte keuzes en de overwegingen, die hieraan ten grondslag liggen.
- Verkeersveiligheid is voor iedereen belangrijk. Maatregelen dienen robuust en toekomstbestendig te zijn. Oplossingen dienen proportioneel te zijn. Patrick reageert dat de N203 een aanzienlijk aantal ongevallen heeft en waarschijnlijk hoog in de ranking van meest onveilige wegen van de provincie Noord-Holland staat (zonder de exacte cijfers van het volledige areaal te kennen). De ontwerp- en inrichtingskenmerken van de N203 voldoen niet aan de richtlijnen (zoals vastgelegd in de ERBI en de CROW); de N203 voldoet niet aan de basiskkenmerken van Duurzaam Veilig en is niet vergevingsgezind.
- Ook bereikbaarheid is een belangrijk thema, waarbij wordt gewaarschuwd voor een 'waterbedeffect'. Er wordt beargumenteerd dat het afwaarderen van de N203 leidt tot het rijden via de Beverwijksestraatweg. Patrick geeft aan dat de verkeersmodellen laten zien dat het afwaarderen van de N203 naar 60 km/u verkeer naar Uitgeesterweg trekt en zorgt voor een verkeerstoename van circa 10% op een aantal wegen door Castricum.
- In de discussie wordt benoemd dat er meer woningen worden gebouwd in de toekomst, wat leidt tot meer verkeer. Bereikbaarheid van de toekomstige woningen is essentieel; de gekozen oplossingen moeten toekomstbestendig zijn. De vastgestelde woningbouwplannen in het verkeersmodel zijn opgenomen: de extra verkeersbewegingen die hiermee samenhangen zijn meegenomen in de prognoses voor 2040.
- Bij het thema ruimtelijke procedures ontstaat discussie over de doorlooptijd. Variant 3 en 4 (en 2 in zekere mate ook) zullen niet voor 2030 worden gerealiseerd; een groot aantal deelnemers vindt dit ongewenst.
- Bij de derde en vierde variant gaat veel grond voor broedvogels verloren. Variant 4 leidt tot meer asfalt.
- De maximumsnelheid dient in lijn moet zijn met de inrichting van de weg. Het plaatsen van een 60 kilometerbord is niet genoeg. Met de juiste weginrichting dwing je de gewenste snelheid af. Handhaving kan niet vooraf worden 'beloofd'; dit vraagt een nadere afweging tussen andere locaties over de inzet van schaarse handhavingsmiddelen. Bij het huidige wegprofiel blijven automobilisten hier 80 km/u blijven rijden. Patrick bevestigt dit. Hij stelt dat we met variant 1 de burger iets beloven wat in de praktijk niet tot de gewenste effecten leidt.
- Bij het thema leefbaarheid geeft de fietsersbond aan dat zij graag een verbetering zien, met name in de dorpskernen. Meer verkeer over N203, betekent minder verkeer door Uitgeest en Castricum.
- De werkgroep heeft geen eenduidige voorkeur voor één van de varianten/denkrichtingen. Ongeveer de helft heeft een voorkeur voor variant 1, en de andere helft voor variant 4. Variant 3 heeft bij niemand de voorkeur, een variant 2 bij 1 deelnemer.
- Op langer termijn vinden de deelnemers variant 4 het beste (toekomstvast en robuust), voor de korte termijn is er behoefte aan lokaal maatwerk om de in- en uitritten veiliger te maken en om het keren veilig te faciliteren. Deelnemers zijn zich ervan bewust dat variant 1 nauwelijks verbetering van de verkeersveiligheid oplevert

Afsluiting

Ter afsluiting zijn de volgende opmerkingen gemaakt.

- De volgende werkgroep vindt plaats op maandag 3 maart 2025.
- Voorafgaand aan de volgende werkgroep vindt een expertgroep plaats. Het concept advies vanuit de Expertgroep zal worden gedeeld.
- Doel van de volgende werksessie is het formuleren van een advies van de werkgroep aan het bestuur.

Actielijst

Actie	Actiehouder	Status
Versturen presentatie van werkgroep 2 aan deelnemers werkgroep	Arcadis	Gereed
Delen totaalijst opdracht 2: Maatregelpakketten van de werkgroep	Arcadis	Gereed
Delen waar/wanneer de oplossingsrichting randweg ten zuiden van Castricum tussen N203 en Beverwijkerstraatweg is afgefallen	Arcadis	Gereed
Deelnemers werkgroep informeren over de resultaten van expertgroep, voorafgaand aan de volgende werkgroep.	Arcadis	Nieuw

ONDERWERP

Verslag Werkgroep 4 Trajectstudie N203 Uitgeest - Limmen

DATUM

3 maart 2025

VAN

Arcadis

AANWEZIG

Provincie Noord-Holland, Arcadis

WERKGROEP

Boerencamping De Kei, Dorpsraad Uitgeest, Fietzersbond Castricum, Fietzersbond IJmond Noord, Minicamping De Nesse, Ondernemersvereniging voor Castricum, Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buchregio, Sportpark Noord-End Castricum, Vereniging Castricum Veilig, Zorgboederij het Kooghuis

AFWEZIG

Sportpark de Koog Uitgeest, Stichting De Hooge Weide, Politie, B&B Shepherdshouse

Agenda Werkgroep 4

- Richtlijnen
- Terugblik vorige werksessie
- Terugkoppeling expertgroep
- Uitkomst: Advies aan bestuur
- Reageren op schetsontwerp
- Vervolg

Welkom

- Doel van vandaag: Advies van de werkgroep aan het bestuur formuleren
- Advies aan bestuur bevat elementen uit de onderzoeken en afwegingskader, de adviezen vanuit werkgroep, expertgroep en stuurgroep en richtlijnen van provincie en CROW.
- Het beoordelingskader, dat tijdens de vorige werkgroep is behandeld, is op 'veerkrachtigheid' verder verdiept. Patrick legt uit dat het beoordelingskader de mate van veerkrachtigheid niet voldoende kan nuanceren. Op deze manier kunnen we elementen uit verschillende denkrichtingen beter samenbrengen.
- Uit de verdiepende slag op veerkrachtigheid is op te merken dat denkrichting 1 de veiligheidsrisico's niet wegneemt.

Richtlijnen

- Patrick licht toe hoe elke denkrichting zich verhoudt tot de richtlijnen van het CROW. Zie meegestuurde presentatie.

Terugblik vorige werksessie

- Zie meegestuurde presentatie, waarin de overwegingen vanuit de werkgroep zijn verwoord
- Peter vult aan dat de onoverzichtelijke situatie voor fietsers in het stationsgebied ook benoemd is in de werkgroep; dit wordt aangevuld in de presentatie.

Terugkoppeling expertgroep

- Zie meegestuurde presentatie, waarin de overwegingen vanuit de expertgroep zijn verwoord.
- Belangrijk punt van de expertgroep is dat denkrichting 4 pas op zeer lange termijn een oplossing levert (lange procedure tijd) en dat het afbreukrisico groot is. Daarmee is deze denkrichting niet realistisch.
- Een inrichting van 60 km/uur past niet bij de categorie van deze weg en is dit geen handhaafbare oplossing.

Uitkomst: Advies aan bestuur

- Patrick licht toe hoe alle elementen uit de onderzoeken en afwegingskader, adviezen vanuit werkgroep, expertgroep en stuurgroep, en richtlijnen van provincie en CROW zijn samengebracht in een schetsontwerp.
- Het advies bundelt de voordelen van denkrichtingen 2 en 3, en biedt een toename van verkeersveiligheid met zo min mogelijke grondverwerving. Het dwarsprofiel bestaat uit:
 - Een overrijdbare middenberm van ongeveer 2,10 (conform richtlijn).
 - Een geleiderail aan de zijanten van de autoweg om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen, waarbij een afstand van 2,5 meter in acht wordt genomen.
 - Fietspad van 4,00 meter
 - Landbouwverkeer blijft op de N203
 - Er blijft voldoende ruimte voor nood- en hulpdiensten om verkeer te passeren bij een blokkade.
 - Totale breedte van het dwarsprofiel is 22,0 meter breed, tegenover de huidige 15,75 meter
 - Met het huidige dwarsprofiel moet grond worden verworven. Daar zijn we ons van bewust, maar dit is minimaal nodig om een verbetering van verkeersveiligheid te bereiken.
- Daarnaast bevat het advies een aantal maatwerkoplossingen zoals:
 - Het bundelen van uitritten buiten de bebouwde kom
 - Kruising bij Uitgeesterweg vloeiender vormgeven.
 - Het aanbrengen van fietstunnels bij de N513.
 - Paralelweg of afslag met middeneiland bij het Kooghuis.
 - Herinrichting stationsomgeving Uitgeest door het fietspad vloeiender vormgeven; opgemerkt is dat de uitwerking hiervan onderdeel is van het herinrichtingsplan van het stationsgebied.
 - Een betere vormgeving van het kruispunt Middelweg
 - Optimaliseren vormgeving opstelvakken bij aansluiting A9

Reageren op schetsontwerp

Positieve punten:

- Het ontwerp wordt als goed doordacht beschouwd, met duidelijke scheiding tussen autoverkeer en fietsers. Er is tevredenheid uit over de gekozen denkrichting en het voorkeursprofiel. Qua veiligheid wordt vooruitgang geboekt.
- Er wordt positief gereageerd op het zoeken naar maatwerk per locatie en het beoordelen van wat lokaal mogelijk is.

Aandachtspunten:

- Het totale plaatje is nog lastig in te beelden. Een duidelijke visualisatie van het plan is nodig.
- Specifieke aandacht is nodig voor de uitritten bij de 3 B&B's (met 4 eigenaren). Dit gebied is zomers erg druk vanwege campingbezoekers, wat maatwerk vereist. Onderschat de impact van erfwegen niet. Er wordt geadviseerd om in gesprek te gaan met aanwonenden.
- Het stationsgebied wordt niet meegenomen in dit project; dit is een lastige puzzel en moet verder worden uitgewerkt met NS en ProRail.
- Hoewel verlichting niet afhankelijk is van de ontwerpkeuzes, is het noodzakelijk dit mee te nemen in adviezen. Dit wordt niet als struikelblok gezien.
- Tijdens de ochtendspits (half 9) is sprake van een drukte van schoolkinderen, busjes met cliënten en leveringen bij het Kooghuis. De parallelwegvariant is mogelijk niet de beste oplossing. Een betere kruising voor trekkers met opleggers wordt aanbevolen.
- Het tankstation zou idealiter verdwijnen. Het verwijderen van het gebouwtje verhoogt de fietsveiligheid, maar de keerbewegingen bij het Kooghuis blijven een aandachtspunt. Er wordt geadviseerd een veilige oplossing te bedenken om deze keerbewegingen te faciliteren.
- De financiële middelen zijn nog onzeker. Vincent geeft aan dat er politieke wil is, hoeveel beschikbare middelen blijft een vraagteken. Het advies dat we aanbieden is een afgewogen balans bieden tussen verkeersveiligheid en andere factoren.
- Er wordt opgemerkt dat campagnes over rijgedrag niet in deze opgave zijn opgenomen. Vanuit PNH wordt gewerkt aan het verbeteren van gedrag, maar deze werkgroep moet zich richten op het beperken van de gevolgen van kleine fouten binnen dit tracé.

Afsluiting

Ter afsluiting zijn de volgende opmerkingen gemaakt.

- Vincent bedankt de deelnemers van de werkgroep voor hun inzet. Hij hoopt dat dit niet het einde is van de samenwerking.
- **26 maart:** Raads- en statenleden worden geïnformeerd over het advies van de werkgroep. Dit betreft een openbare bijeenkomst. Arcadis zal deze informatie delen.
- **31 maart:** Publieksbijeenkomst waar inwoners vragen kunnen stellen. De uitnodiging hiervoor wordt in de krant gepubliceerd
- Na de zomer wordt het schetsontwerp verder uitgewerkt en meer in detail gebracht, mits de bestuurders instemmen met het advies en er een besluit is genomen. Als er advies is gegeven, en als er een besluit is genomen, als we verder samen willen werken, komt er schriftelijk terugkoppeling.
- Het verslag van deze bijeenkomst bevat het advies van de werkgroep. Dit verslag wordt gedeeld met de deelnemers, die hier nog op kunnen reageren.

Actielijst

Actie	Actiehouder	Status
Deelnemers werkgroep informeren over de resultaten van expertgroep, voorafgaand aan de volgende werkgroep.	Arcadis	Gereed
Informatie delen over de openbare bijeenkomst op 26 maart waar raads- en statenleden worden geïnformeerd over het advies van de werkgroep	Arcadis	Nieuw
Verslag van werkgroep 4 inclusief het advies van de werkgroep delen met deelnemers van de werkgroep	Arcadis	Nieuw

Colofon

TRAJECTSTUDIE N203 UITGEEST-LIMMEN
BIJLAGEN

KLANT

Provincie Noord-Holland

AUTEUR

Eline Augustijn

PROJECTNUMMER

30234354

ONZE REFERENTIE

DQE7MKHPJDSZ-1503429683-4291:1Colofon64

DATUM

9 april 2025

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Patrick Broeren
Senior adviseur

VRIJGEGEVEN DOOR

Marco Mulder
Teamleider Veilige en Actieve Mobiliteit

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

T +31 (0)88 4261 261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](https://www.arcadis.com)