

Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen

Notitie Voornemen Projectbesluit en Participatie

| Colofon | |
|-----------------|-------------------|
| Versie | 2 |
| Status | Definitief |
| Datum | 2 december 2025 |
| Documentkenmerk | N203-17_1400_D701 |

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Inleiding | 2 |
| 2. | Voornemen Projectbesluit..... | 3 |
| 2.1 | Aanleiding..... | 3 |
| 2.2 | Doel | 3 |
| 2.3 | Projectgebied | 3 |
| 2.5 | Provinciaal belang en bevoegd gezag..... | 3 |
| 2.6 | Instrument Projectbesluit..... | 4 |
| 2.7 | Geen Voorkeursbeslissing | 4 |
| 3. | Omvang en kaders project..... | 5 |
| 3.1 | Uitgangspunten | 5 |
| 3.2 | Beleidskaders..... | 9 |
| 4. | Uitvoering | 12 |
| | Stap 1: Uitvoeren variantenstudie | 12 |
| | Stap 2: Uitwerking Voorkeursvariant | 13 |
| | Stap 3: Projectbesluit | 13 |
| | Stap 4: Voorbereiding realisatie | 13 |
| | Stap 5: Realisatie | 13 |
| 5. | Planning | 14 |
| 6. | Participatie..... | 14 |
| 6.1 | Participatieplan | 14 |
| 6.2 | Aandragen van oplossingen | 14 |

1. Inleiding

De N203 tussen Uitgeest en Limmen komt regelmatig negatief in het nieuws. De afgelopen jaren is regelmatig een ongeval gebeurd waarbij gewonden en/of doden zijn gevallen. Samen met de gemeenten Castricum en Uitgeest heeft de provincie besloten om een aantal kortetermijnmaatregelen te nemen. Deze maatregelen zijn uitgevoerd in de periode 2022-2024. Het gaat o.a. om:

- Algeheel inhaalverbod (landbouwvoertuigen mogen niet meer ingehaald worden);
- Kantmarkering op het (brom)fietspad;
- Betere kantmarkering op de rijbaan;
- Heg tussen het (brom)fietspad en de rijbaan.

Daarnaast is afgesproken om een studie te starten naar een structurele oplossing voor de langere termijn, mogelijk gekoppeld aan groot onderhoud. Voor deze structurele oplossing is de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen uitgevoerd. Deze studie is in 2025 afgerond en heeft een voorkeur voor een denkrichting opgeleverd. Deze denkrichting wordt verder uitgewerkt. Dit leidt tot een ontwerp van de Voorkeursvariant. De Voorkeursvariant wordt vervolgens uitgewerkt in een Projectbesluit.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het Voornemen Projectbesluit verder toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de Participatie beschreven.

2. Voornemen Projectbesluit

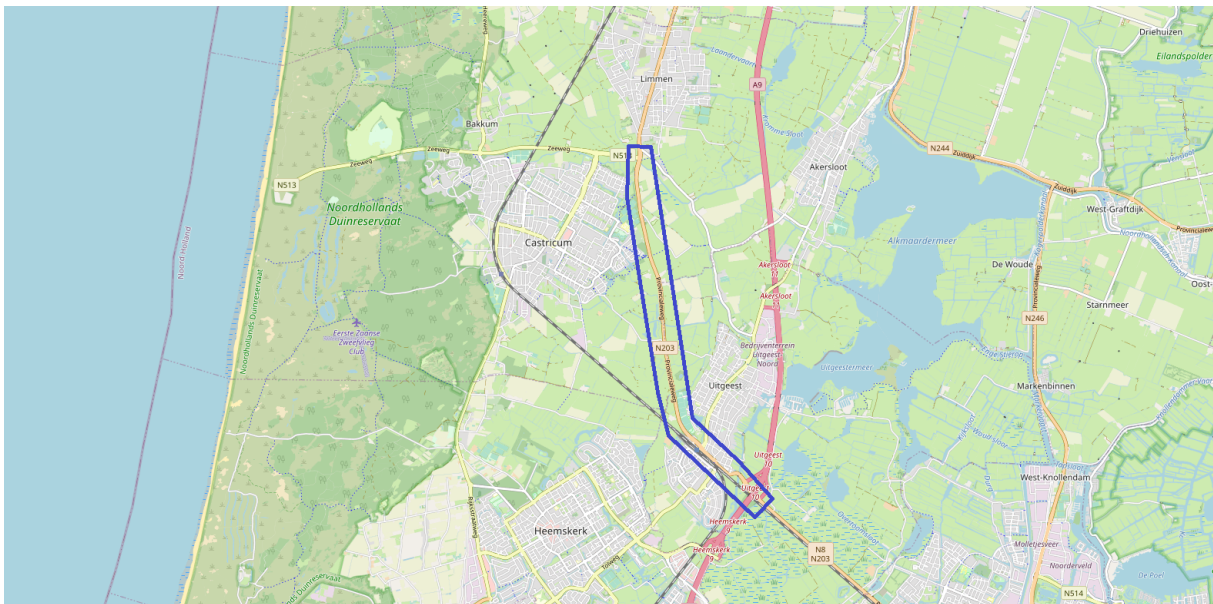
2.1 Aanleiding

In 2025 is de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen afgerond. In de trajectstudie is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en Limmen structureel te verbeteren. Na een inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen is uiteindelijk een denkrichting als voorkeur naar voren gekomen. Op 3 juni 2025 hebben GS besloten om deze denkrichting verder uit te werken.

2.2 Doel

Het doel van het project is een verkeersveiligere weg ten opzichte van de situatie tot en met 2022. Met het resultaat streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken. Daarbij hanteren we de ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050, uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

2.3 Projectgebied



Afbeelding 1: Scope herinrichting N203 Uitgeest-Limmen

Het project richt zich op de N203 vanaf de aansluiting met de A9 bij Uitgeest tot en met de aansluiting met de N513 bij Limmen (hm 54,6 t/m 60,5). In bovenstaande afbeelding is een kaart van de scope weergegeven.

Niet in de scope

Belangrijk om te vermelden is dat een herinrichting van het P+R-terrein van treinstation Uitgeest geen onderdeel is van het project. De herinrichting van het stationsgebied is een apart project dat opgepakt wordt door de gemeente Uitgeest.

2.5 Provinciaal belang en bevoegd gezag

De provincie Noord-Holland heeft belang bij een veilige provinciale weg tussen de A9 bij Uitgeest en de N513 bij Limmen. Het bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

2.6 Instrument Projectbesluit

De provincie heeft de mogelijkheid om verschillende ruimtelijke instrumenten in te zetten. Op hoofdlijnen zijn dat het (integraal) Projectbesluit, Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) of wijziging van het Omgevingsplan door gemeente. Om een keuze te maken is een afwegingsdocument beschikbaar. Bij de keuze voor een Projectbesluit spelen een aantal overwegingen een rol. Bij de Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen gaat het om de volgende overwegingen:

- Project past niet binnen het Omgevingsplan;
- Het project vindt plaats op grondgebied van twee gemeenten;
- Wens om regie in eigen hand te houden ook in verband met eventuele onteigening.;
- De wens om uitvoeringsvergunningen te coördineren;
- Nog geen uitvoeringsvergunningen meenemen in het Projectbesluit;
- Zienswijzeprocedure voor een ieder (niet alleen belanghebbenden) en beroep bij Raad van State zonder tussenkomst bestuursrechter in Haarlem;
- Bij de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen is eveneens gebruik gemaakt van participatie conform een Participatieplan, zodat voorgesorteerd is op een Projectbesluitprocedure.

Gelet op bovenstaande overwegingen heeft het de voorkeur om een Projectbesluitprocedure te volgen.

2.7 Geen Voorkeursbeslissing

Er wordt geen voorkeursbeslissing genomen. Het resultaat van de trajectstudie was een denkrichting wat gezien kan worden als een voorkeursalternatief. Met het uitwerken van de denkrichting wordt invulling gegeven van deze voorkeur. Daarom wordt gekozen om direct te starten met een Projectbesluitprocedure.

3. Omvang en kaders project

3.1 Uitgangspunten

U-1: Opdeling in deelgebieden. Om inzichtelijk te maken welke ontwerpkeuzes er gemaakt moeten worden, wordt het tracé opgedeeld in deelgebieden. Per deelgebied wordt gekeken welke varianten mogelijk zijn. Deze varianten worden verder uitgewerkt en onderzocht.

Opdeling in deelgebieden van zuid naar noord:

Deelgebied 1: Aansluiting N203 met A9 (hm 54,6 – 55,2)

Deelgebied 2: Wegvak N203 tussen A9 en Middelweg (hm 55,2 – 55,5)

Deelgebied 3: Aansluiting N203 met Middelweg (hm 55,5 – 55,7)

Deelgebied 4: N203 Uitgeest (hm 55,7 – 56,1)

Deelgebied 5: Komgrens Uitgeest en Kooghuis (hm 56,1 – 56,5)

Deelgebied 6: Wegvak N203 tussen Uitgeest en Uitgeesterweg (hm 56,5 – 57,5)

Deelgebied 7: Aansluiting Uitgeesterweg (hm 57,5 – 57,7)

Deelgebied 8: Wegvak N203 tussen Uitgeesterweg en Binnendijkspad (hm 57,7 – 58,9)

Deelgebied 9: Aansluiting Binnendijkspad (hm 58,9 – 59,1)

Deelgebied 10: Wegvak N203 tussen Binnendijkspad en Nerdijk (hm 59,1 – 59,5)

Deelgebied 11: Aansluiting Nerdijk (hm 59,5 – 59,8)

Deelgebied 12: Wegvak N203 tussen Nerdijk en N513 (hm 59,8 – 60,2)

Deelgebied 13: Aansluiting N203 met N513 (hm 60,2 – 60,5)

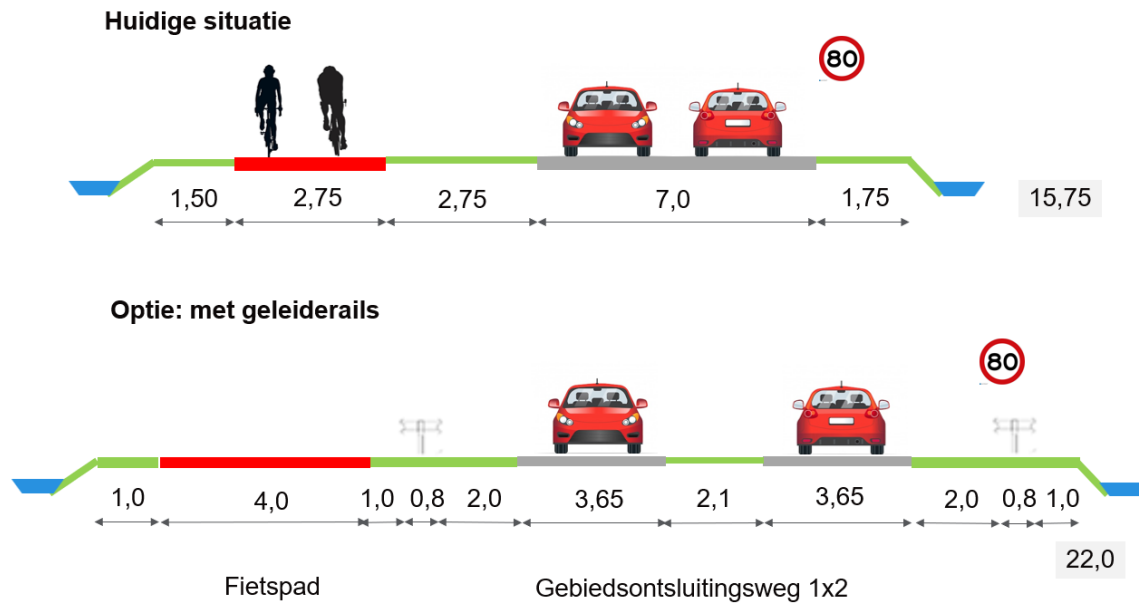
Deelgebied 14: Compensatiegronden water/natuur/ecologie

Zie ook afbeelding op de volgende pagina.



Afbeelding 2: Overzichtskaat deelgebieden

U-2: Voorkeur dwarsprofiel N203 buiten bebouwde kom. De trajectstudie heeft geresulteerd in de voorkeur voor onderstaand dwarsprofiel buiten de bebouwde kom:



Afbeelding 3: Voorkeur dwarsprofiel buiten de bebouwde kom

Dit dwarsprofiel vormt de basis voor het ontwerpen van de weg.

U-3: Het wegontwerp binnen de bebouwde kom is conform CROW-richtlijnen.

De onderstaande uitgangspunten zijn in de vorige fase van het project meegegeven en worden meegenomen bij het opstellen van de varianten:

- U-4: Deelgebied 1: Bij de aansluiting met de A9 worden een aantal kleinschalige maatregelen voorgesteld: het doortrekken van de middengeleider, het verlengen van de rijstrookbeëindiging en de aanleg van een kort stuk fietsstraat.
- U-5: Deelgebied 3: De overgang van de N203 naar de woonwijk ter hoogte van de Middelweg wordt verkeersveiliger gemaakt door snelheidsremmers toe te passen en de vormgeving van het kruispunt aan te passen.
- U-6: Deelgebieden 4 en 5: Het realiseren van een nieuwe toegang tot de P+R aan de noordzijde (ter hoogte van het tankstation), hangt samen met de gekozen oplossing voor de verkeersveiliger ontsluiting van het Kooghuis.
- U-7: Deelgebied 5: Ontsluiting Kooghuis kan op twee manieren. De volgende twee varianten worden onderzocht:
 - o 5a: Ontsluiting van het Kooghuis via een parallelweg richting P+R-terrein, inclusief nieuwe ontsluiting van het P+R-terrein.
 - o 5b: Ontsluiting van het Kooghuis direct op de N203 waarbij een middengeleider wordt toegepast en de komgrens wordt verplaatst richting het noorden.
- U-8: Bij de Nesdijk en het Kooghuis kunnen een aantal uitritten gecombineerd worden op korte stukken parallelweg. Een andere optie is om de vormgeving en inrichting van de uitritten te verbeteren (dit geldt ook voor de uitrit van camping de Kei). Samen met de omgeving wordt de voorkeur en uitwerking bepaald.
- U-9: Deelgebied 13: Het realiseren van fietstunnels ter hoogte van het kruispunt N203-N513 heeft een grote meerwaarde voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Vanwege de ecologische, cultuurhistorische en natuurwaarden van de Schulpvaart, is dit echter een lastig

uitvoerbare maatregel. Mogelijkheden hiervoor dienen nader onderzocht te worden. De volgende varianten worden in ieder geval onderzocht:

- 13a: Twee fietstunnels conform afbeelding 3.
- 13b: 1 fietstunnel in noord-zuid richting waarbij de Schulpvaart omgelegd wordt.
- 13c: 1 fietstunnel in noord-zuid richting waarbij het (brom)fietspad ook onder de Schulpvaart door gaat.
- 13d: Geen fietstunnels, maar optimalisatie van kruising met meer en vlakkere opstelruimte voor (brom)fietsers.
- 13e: Aansluiting Uitgeesterweg op kruising N203/N513. De gemeenteraad van Castricum heeft middels een motie het college van B&W opdracht gegeven om te onderzoeken of het mogelijk is om de Uitgeesterweg rechtstreeks op het kruispunt met de N203 en N513 aan te sluiten. De berekeningen uit de trajectstudie met het verkeersmodel zijn van onvoldoende detailniveau om daar uitspraken over te doen. Het is zaak om in de verdere uitwerking met kruispuntberekeningen na te gaan wat de (on)mogelijkheden zijn.



Afbeelding 4: Indicatie locatie fietstunnels kruising N203-N513

U-10: Projectbesluitprocedure: Vanwege het extra ruimtegebruik dat dit maatregelenpakket vraagt, zal een planprocedure (inclusief effectenbeoordeling) doorlopen moeten worden en is het niet mogelijk om de maatregelen met groot onderhoud in 2028 mee te nemen.

U-11: De uitwerking wordt in samenwerking met de gemeenten Castricum en Uitgeest uitgevoerd.

U-12: Voldoende breedte van het (brom)fietspad: realiseren van een doorfietsroute.

U-13: Realisatie onderdelen uit het maatregelenpakket eerder waar dat kan, bijvoorbeeld de aanpassingen aan de kruising met de Middelweg.

U-14: De grondeigenaren worden intensief betrokken bij de uitwerking om zo de (on)mogelijkheden van grondverwerving inzichtelijk te maken.

U-15: Natuurinclusief ontwerpen: De verbreding van het profiel van de weg betekent ook impact op Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en Natuur Netwerk Nederland (NNN), waaronder weidevogelleefgebied met geschikte percelen voor weidevogels. Een aantasting van deze beschermde natuur- en/of landschapswaarden kan niet zonder meer plaatsvinden. Daarom wordt natuurinclusief ontworpen. Dat wil zeggen dat het ontwerp niet alleen uit een ontwerp van de weg of het fietspad bestaat. Maar, dat ook in het ontwerp inzichtelijk wordt waar kwetsbare natuur aanwezig is, waar beschermde natuur verloren gaat, waar compensatie plaatsvindt en waar toevoeging van natuur en/of ecologische waarden plaatsvindt (deelgebied 14).

U-16: Een aspect wat aandacht verdient is kabels en leidingen. Langs de N203 loopt ten westen een leidingenstrook met daarin een gasleiding. Dit kan beperkingen opleveren voor de verbreding van het profiel richting het westen. Hierbij is het van belang om met het betreffende nutsbedrijf te bespreken wat de (on)mogelijkheden zijn.

3.2 Beleidskaders

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Vanwege de toename van verkeersslachtoffers in Noord-Holland geeft de provincie in samenwerking met partners een impuls aan de verkeersveiligheid. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Hierin is de ambitie opgenomen van 0 verkeersslachtoffers in 2050. Met het resultaat van dit project streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken.

Perspectief Mobiliteit

In het Perspectief Mobiliteit is het beleid op het gebied van mobiliteit samengevoegd. Er is een aantal hoofdpogaven benoemd die specifiek 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.

Perspectief Fiets

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 het 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 1: 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.

Beleidskader landbouwverkeer

De provincie werkt op dit moment aan een beleidskader landbouwverkeer. In dit kader is opgenomen op welke provinciale wegen en onder welke voorwaarden, landbouwverkeer wordt toegestaan.

Actieplan Geluid

In het Actieplan Geluid is de ambitie opgenomen om bij een signaalwaarde van 50 dB maatregelen te overwegen. Concreet betekent dat, dat bij een geluidsbelasting van meer dan 49 dB wordt gekeken of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting naar beneden te krijgen. Daarbij is een afwegingsdocument beschikbaar wanneer maatregelen als doelmatig worden gezien.

Duurzaamheid

De provincie borgt binnen de infrastructuurprojecten standaard het thema duurzaamheid. In de studiefase wordt een eerste verkenning gedaan naar de maatregelen die bijdragen aan een duurzame infrastructuur. Daarnaast wordt in de kostenraming rekening gehouden met een toeslag van 3% voor de uitvoering van duurzame maatregelen.

Compensatie Natuurnetwerk Nederland

Uit de trajectstudie is naar voren gekomen dat het verbreden van het huidige dwarsprofiel noodzakelijk is voor het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid. Een gedeelte van de N203 bevindt zich in Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor de verbreding van de weg zal er dus een stuk grond van NNN verworven moeten worden. Dit is enkel mogelijk indien er sprake is van een groot openbaar belang en er geen andere mogelijkheden zijn. Uit de trajectstudie is gebleken dat dit het geval is.

Voor het gebruik van NNN-gebied voor andere doeleinden gelden er regels uit de omgevingsverordening; nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten zijn enkel mogelijk als de oude waarden elders gecompenseerd worden. De oppervlakte van de gecompenseerde grond dient ten minste gelijk te zijn én dient binnen 10 jaar te leiden tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor de werkingsgebieden natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang (zie Artikel 6.54b omgevingsverordening). Voor de uitvoerbaarheid van het project is het van belang om al in deze fase inzichtelijk te maken hoeveel m² er nodig is voor compensatie en waar de grond hiervoor beschikbaar is.

Compensatie Bijzonder Provinciaal Landschap

Naast dat de N203 in NNN ligt, ligt er ook een deel van de weg in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Dat zijn landschappen waar zuinig mee om gegaan wordt vanwege hun bijzondere eigenschappen en waarden voor mens en dier. Kleine ontwikkelingen, zoals de aanleg van een fietspad, kunnen plaatsvinden in het BPL. Grotere ontwikkelingen kunnen alleen als sprake is van een groot openbaar belang en er geen andere mogelijkheden zijn. Daarnaast moet de aantasting aan het landschap gecompenseerd worden. Een deel van de gebieden rondom de N203 fungeert als habitat voor weidevogels. Dit vraagt voor maatwerk voor compensatie (zie Artikel 3.4 omgevingsverordening). Het is daarom ook hier van belang om, met het oog op de uitvoerbaarheid van het project, in deze fase al te oriënteren naar eventuele compensatiemogelijkheden.

Omgevingswet

Door de omgevingswet is het verplicht om voor een projectbesluit een projectprocedure uit te laten voeren (zie [PNH Omgevingswet](#)) Bestaande uit:

1. Kennisgeving voornemen
2. Kennisgeving participatie
3. Verkenning
4. Voorkeursbeslissing
5. Projectbesluit

De verplichte participatie om een projectbesluit te nemen, bestaat uit:

- *Motiveringsplicht*: bevoegd gezag moet bij een besluit aangeven hoe inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen, zijn betrokken bij de voorbereiding van het besluit en wat de resultaten daarvan zijn. Ook moet aangegeven worden hoe de participatie voldoet aan het eigen participatiebeleid van de provincie. Uit de motivering moet blijken of recht is gedaan aan gelijkwaardigheid van alle partijen. Hoe én met wie de participatie moet plaatsvinden staat niet beschreven.
- *Kennisgevingsplicht*: aan het begin van de projectprocedure laten weten:
 - Wie wanneer waarover wordt betrokken
 - Rol bevoegd gezag en initiatiefnemer
 - Waar aanvullende informatie te vinden is --> medium wordt bepaald door de provincie

Om aan de kennisgevingsplicht te doen, wordt er voor deze studie een participatieplan opgesteld die gepubliceerd wordt in het provinciaal blad.

4. Uitvoering

Stap 1: Uitvoeren variantenstudie

1.1 Uitvoeren variantenstudie door adviesbureau

Het adviesbureau gaat aan de slag met de variantenstudie. Daar waar nodig worden conditionerende of effectonderzoeken uitgevoerd, zoals:

- Kabels- en leidingen met een raakvlakkenanalyse.
- Verkeer (kruispuntberekeningen)
- Geluid (inclusief mogelijke maatregelen)
- Luchtkwaliteit
- Gezondheid (cumulatie van lucht en geluid)
- Bodem en water
- Landschap en cultuurhistorie
- Ruimtegebruik / ruimtebeslag
- Landbouw
- Natuur / ecologie / biodiversiteit / stikstofdepositie

Op basis van de onderzoeksgegevens kan het bureau haalbare schetsontwerpen presenteren van de verschillende varianten. Voor de verschillende varianten worden kostenramingen opgesteld. Zie ook het vorige hoofdstuk met de uitgangspunten voor de variantenstudie.

De schetsontwerpen van de haalbare varianten worden met de diverse stakeholders besproken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een Werkgroep met vertegenwoordigers van belangen(organisaties). Ook worden 1-op-1 gesprekken gevoerd met organisaties zoals ProRail, NS, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat. Dit wordt verder uitgewerkt in het Participatieplan. De eisen en wensen die de stakeholders meegegeven hebben worden vastgelegd in een KES document (Klant Eisen Specificatie). In dat document staat een beschrijving van de eis of wens, of deze is of wordt overgenomen en of validatie heeft plaatsgevonden. Vanuit de trajectstudie is een KES-dossier aanwezig. Deze dient als vertrekpunt voor de variantenstudie.

3.2 Beoordeling varianten en keuze voorkeursvariant

De varianten worden beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader (geen afwegingskader). De beoordeling vindt kwalitatief plaats zodat een goede inhoudelijke onderbouwing ontstaat voor een voorkeursvariant. Onderdeel van de beoordeling is het verdere proces, bijvoorbeeld of een MER noodzakelijk is of niet.

3.3 Opstellen en vaststellen Notitie Voorkeursvariant

De resultaten van het ontwerpproces worden samengevat in een Notitie Voorkeursvariant. Daarin wordt de keuze voor de voorkeursvariant onderbouwd. Vanwege de politiek-bestuurlijke aandacht voor het project, wordt de Notitie Voorkeursvariant vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

3.4 Uitvoeren mer-beoordeling door adviesbureau

Op basis van het VO wordt een beoordeling gemaakt in hoeverre een milieueffectrapportage (MER) opgesteld moet worden. Dit heet de mer-beoordelingsplicht. De beoordeling of een MER nodig is

heeft weinig effect op de onderzoeken die gedaan moeten worden om het Projectbesluit goed te onderbouwen.

Stap 2: Uitwerking Voorkeursvariant

De volgende stap is de uitwerking van de Voorkeursvariant van Schetsontwerp (SO) naar Voorlopig Ontwerp (VO). Om de duurzaamheidsmaatregelen uit de trajectstudie concreter te maken wordt in deze stap ook een ambitiewebsessie georganiseerd. Daarnaast wordt de SSK-raming verder geactualiseerd. Dit leidt tot een vastgesteld VO.

Stap 3: Projectbesluit

Omdat uit de trajectstudie naar voren is gekomen dat grondverwerving noodzakelijk is, is een Projectbesluitprocedure conform de Omgevingswet nodig. Daar horen de volgende activiteiten bij.

3.1 Uitvoeren (mer-)onderzoeken

Het adviesbureau voert de benodigde onderzoeken uit voor zover dat in stap 3.1 nog niet (voldoende) is uitgevoerd. Denk daarbij aan onderzoeken op het gebied van verkeer, lucht, geluid, natuur en ecologie, landbouw, etc. Ten behoeve van de aanlegfase wordt een passende beoordeling uitgevraagd.

3.2 Ontwerp-Projectbesluit

Op basis van het VO en de (mer-)onderzoeken wordt het Ontwerp-Projectbesluit opgesteld door het adviesbureau. Dit Ontwerp-Projectbesluit wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Vervolgens wordt het gepubliceerd in het Provinciaal Blad en start de zienswijzeperiode.

3.3 Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen

De ingediende zienswijzen worden beantwoord in een Nota van Zienswijzen. Naar aanleiding van de zienswijzen kunnen wijzigingen in het Projectbesluit doorgevoerd worden. Deze wijzigingen worden uitgelegd in de Nota van Wijzigingen.

3.4 Projectbesluit

Het Ontwerp-Projectbesluit wordt definitief gemaakt tot Projectbesluit. Samen met de Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen wordt het Projectbesluit door Gedeputeerde Staten voorgelegd aan Provinciale Staten (PS) ter besluitvorming. Het vastgestelde Projectbesluit wordt vervolgens gepubliceerd in het Provinciaal Blad waarna beroep door belanghebbenden mogelijk is bij de Raad van State.

Stap 4: Voorbereiding realisatie

Na het vaststellen van het Projectbesluit door Provinciale Staten, wordt het project verder tot in detail uitgewerkt. Zo worden de contractdocumenten opgesteld en de aanbesteding voorbereid. Bij het onherroepelijk worden van het Projectbesluit wordt de aanbesteding van de realisatie gestart.

Stap 5: Realisatie

Na een succesvolle aanbesteding start de realisatie van de Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen.

5. Planning

In onderstaande tabel is een planning op hoofdlijnen weergegeven. Gedurende het project wordt deze verder uitgebreid en geactualiseerd.

| Stap | Omschrijving | Periode | Opmerkingen |
|------|-----------------------------|-------------------------------|-------------|
| 1 | Schetsontwerpen varianten | Februari 2026 – juli 2026 | |
| 2 | Uitwerking Voorkeursvariant | Augustus 2026 – december 2026 | |
| 3 | Projectbesluit | Januari – december 2027 | |
| 4 | Vorbereiding realisatie | Januari 2028 – December 2031 | |
| 5 | Realisatie | Vanaf 2032 | |

6. Participatie

6.1 Participatieplan

Er is een Participatieplan opgesteld waarin is uitgewerkt hoe de participatie wordt vormgegeven. Tijdens de trajectstudie is participatie toegepast. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt daar opnieuw gebruik van gemaakt. Op basis van de stakeholderanalyse wordt het Participatieplan bijgesteld. Per stap en per doelgroep wordt aangegeven hoe men betrokken wordt en welke invloed men heeft.

Zie verder het Participatieplan als bijlage bij deze Notitie.

6.2 Aandragen van oplossingen

Een ieder is in de gelegenheid op oplossingen aan te dragen binnen de kaders van het project. Dit kan tot en met 28 februari 2026. De aangedragen oplossingen moeten in ieder geval voldoen aan de uitgangspunten uit paragraaf 3.1. Belangrijkste uitgangspunt is dat de oplossing invulling geeft aan:

- Herinrichting van het bestaande tracé;
- Gebiedsontsluitingsweg van 80 km/h buiten de bebouwde kom;
- Gebiedsontsluitingsweg van 50 km/h binnen de bebouwde kom.