

Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen

Plan van Aanpak

Colofon	
Versie	4
Status	Definitief
Datum	2 december 2025
Documentkenmerk	N203-17_1400_D200
Auteur(s)	V. Evers, N. Grosse
Collegiale toets	C. Nielen
Opdrachtgever	M. Buis
Projectleider	V. Evers
Projectsecretaris	M. Berkhout
Ketenadviseur BEL/MOB	M. Oostdam
Ketenadviseur BU/INFRA	T. v/d Giesen
Ketenadviseur BU/BHR	C. van Zwol

Parafenroute	Datum	Paraaf
Projectleider V. Evers	2-dec-25	VE
Ambtelijk opdrachtgever M. Buis	2-dec-25	MB
Dagelijks opdrachtgever B. Hol	2-dec-25	BH

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Aanleiding, doel en scope project	3
2.1	Aanleiding.....	3
2.2	Doel	3
2.3	Resultaat.....	3
2.4	Projectgebied	3
2.5	Beoogde resultaten	4
3.	Uitgangspunten en raakvlakken	5
3.1	Uitgangspunten	5
3.2	Raakvlakken	9
3.3	Beleidskaders.....	11
3.4	Afweging ruimtelijk instrument.....	13
4.	Aanpak en werkwijze	15
4.1	Stap 1: Participatieplan	15
4.2	Stap 2: Voorbereiden variantenstudie	15
4.3	Stap 3: Uitvoeren variantenstudie	16
4.4	Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant	17
4.5	Stap 5: Projectbesluit	17
4.5	Stap 6: Statusrapport	18
5.	Projectorganisatie.....	19
5.1	Projectgroep	19
5.2	Ketenadviseurs	19
5.3	Adviesgroep	19
5.4	Begeleidingsgroep	20
5.5	Escalatie niveaus	20
5.6	Bestuurlijke structuur	20
6.	Projectbeheersing.....	22
6.1	Geld	22
6.2	Risico's	22
6.3	Planning	22
6.4	Informatiemanagement	22

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 Plan van Aanpak beschrijft de aanpak van deze volgende stap.

Leeswijzer

De aanleiding, het doel en de scope van het project worden beschreven in het volgende hoofdstuk. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van de studie en de raakvlakken beschreven. In hoofdstuk 4 komt de aanpak aanbod. In hoofdstukken 5 en 6 volgen de projectorganisatie en de projectbeheersing.

2. Aanleiding, doel en scope project

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. De documenten van de trajectstudie zijn te vinden op de website www.noord-holland.nl/N203UitgeestLimmen. 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.

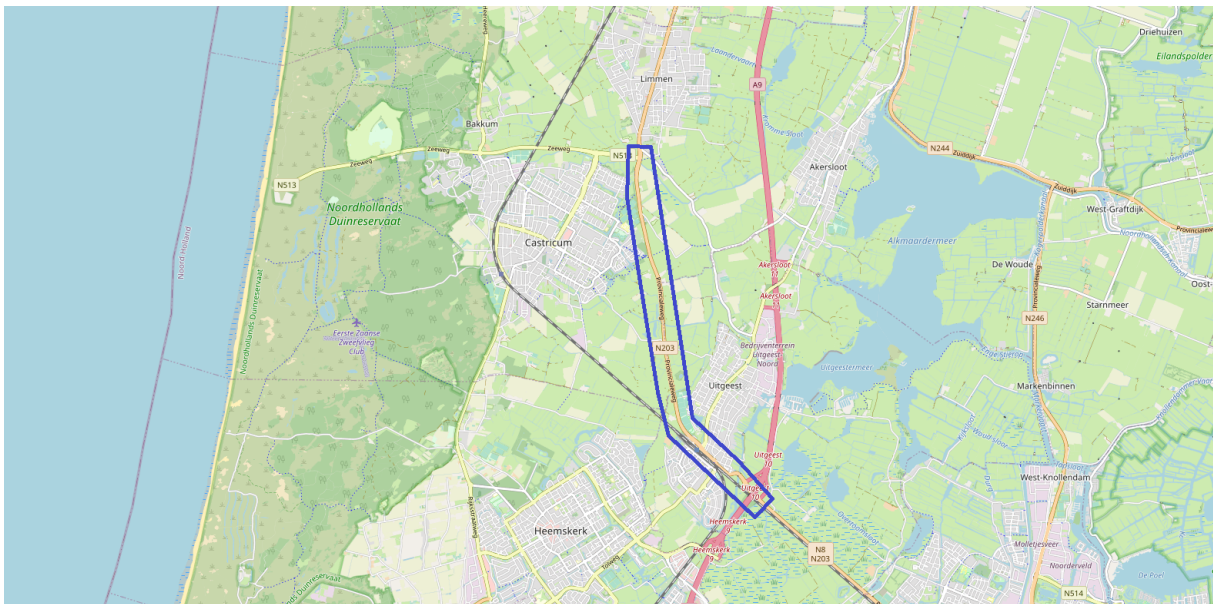
2.2 Doel

Het doel van het project is een verkeersveiliger 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 Resultaat

Het resultaat van deze studie is een Statusrapport met daarin een uitgewerkte Voorkeursvariant op VO-niveau met bijbehorende kostenraming en Projectbesluit.

2.4 Projectgebied



Afbeelding 1: Scope herinrichting N203 Uitgeest-Limmen

De studie 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. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten van de studie weergegeven, die voortvloeien uit de trajectstudie.

Niet in de scope

Belangrijk om te vermelden is dat een herinrichting van het P+R-terrein van Uitgeest geen onderdeel is van de verdere uitwerking. De herinrichting van het stationsgebied is een apart project dat opgepakt wordt door de gemeente Uitgeest. Wel is van belang om in de uitwerking rekening te houden met een eventuele nieuwe ontsluiting van het P+R-terrein op de N203, conform de resultaten uit de trajectstudie.

2.5 Beoogde resultaten

Deze stap leidt tot een ontwerp van de voorkeursvariant. Het ontwerp is haalbaar en kan op voldoende draagvlak rekenen in de omgeving. Daarnaast zijn de kosten voor aanleg en instandhouding inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze informatie kan besloten worden om te starten met de projectbesluitprocedure en de uitwerking tot Voorlopig Ontwerp.

3. Uitgangspunten en raakvlakken

3.1 Uitgangspunten

U-1: Opdeling in deelgebieden. Om inzichtelijk te maken welke ontwerpkeuzes er gemaakt moeten worden, wordt het tracé ingedeeld 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)

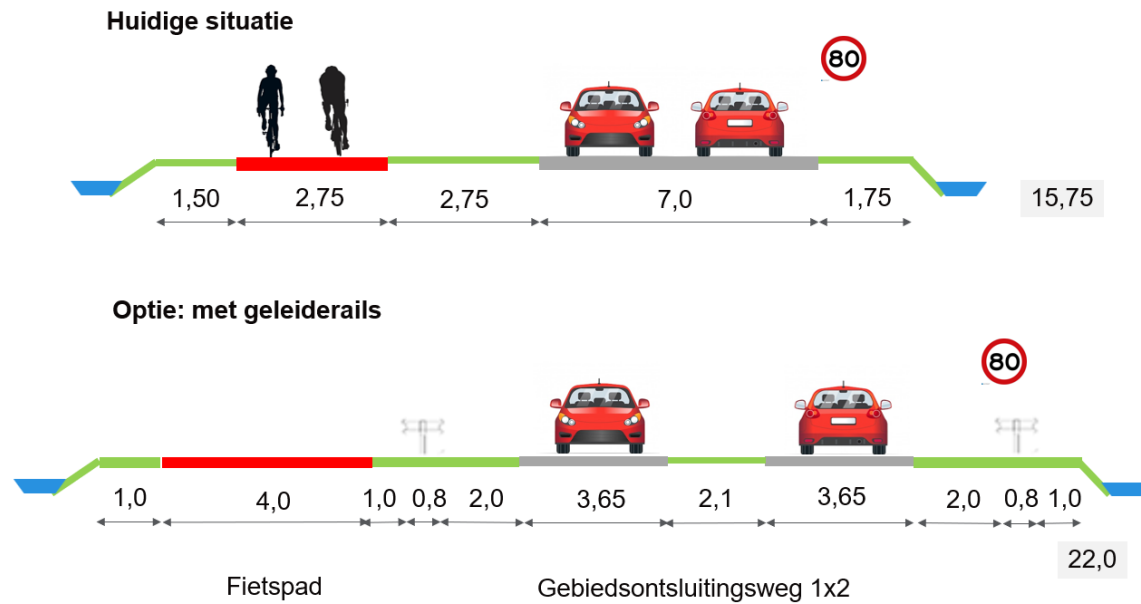
Deelgebied 14: Compensatiegronden water/natuur/ecologie

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 (onder) in vergelijking met de huidige situatie (boven)

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

U-3: Het wegontwerp binnen de bebouwde kom is conform Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV) van het CROW.

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 twee 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 behulp van 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.

U-11: De verdere 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 dan het geheel 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 in 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 Raakvlakken

Focusflitser

Als kortetermijnmaatregel is geopperd om een focusflitser te plaatsen langs de N203. Juist omdat uit de analysefase duidelijk werd dat afleiding een rol speelt bij onveilig gedrag. Eind 2025 is de N203 aangedragen als locatie voor een focusflitser bij het Openbaar Ministerie (OM). Verwacht wordt dat medio 2026 duidelijk wordt of de focusflitser op de N203 geplaatst wordt. Vervolgens wordt met de aannemer bekeken welke locatie langs de N203 geschikt is en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Stationsgebied Uitgeest

De NS en ProRail werken aan een verbetering van het treinstation Uitgeest. Zo komt er een extra eilandperron. Er komt een traverse over het station heen met trappen en liften naar de perrons. De bestaande tunnel wordt verbeterd. Het plein aan de noordzijde (met P+R functie) wordt niet aangepast. Alleen de traverse wordt aangesloten op het plein. Voor de inrichting van het plein start de gemeente Uitgeest een nieuw project. De uitkomsten uit de voorgaande trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen kunnen input zijn voor dit project.

Aansluiting A9 Heiloo

Ten noorden van het studiegebied wordt gewerkt aan de voorbereidingen voor de aansluiting Heiloo op de A9. Dit project heeft effect op de intensiteiten op de N203 tussen Uitgeest en Limmen. De doorgang van het project hangt o.a. af van de uitkomsten van stikstofberekeningen. Hierdoor is het van belang om vooralsnog rekening te houden met twee scenario's: wel of geen aansluiting Heiloo. De verwachting is dat de aansluiting Heiloo in 2032 is gerealiseerd.

Vervanging VRI's

In 2027 worden de VRI's op het betreffende deel van de N203 vervangen. De werkzaamheden bestaan (voornamelijk) uit het vervangen van de VRI-kast, vervanging van de VRI-lampen, verwijderen lampen vooraankondiging, verwijderen oude bedrading en leggen nieuwe bedrading. Deze werkzaamheden worden eerder uitgevoerd dan de aanpassingen in het kader van deze uitwerking. Werk met werk maken is in dit geval niet mogelijk.

Vervanging duikers

Een aantal duikers in het tracé (19C03, 19C04 en 19C09) staan geprogrammeerd om vervangen te worden in 2030. Het vervangen van de duikers 19C03 en 19C04 zijn onderdeel van deze studie. Duiker 19C09 kan onderdeel worden, als ook een deel van de N513 onderdeel gaat zijn van de uiteindelijke scope.



Afbeelding 5: Locaties duikers 19C03 en 19C04



Afbeelding 6: Locatie duiker 19C09

3.3 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 hoofdopgaven 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 Actieagenda 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 met twee richtingen fietsverkeer 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 op de bouwkosten 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.

Omgevingsplan

Na deze studie vindt een projectbesluit plaats. In een projectbesluit wordt het gemeentelijk omgevingsplan direct gewijzigd. Voordat het projectbesluit is genomen, kan de provincie ook een voorbereidingsbesluit nemen waardoor er geen activiteiten plaatsvinden die wel toegestaan zijn in het gemeentelijke omgevingsplan.

3.4 Afweging ruimtelijk instrumentOmgevingswet

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 (in dit geval Gedeputeerde Staten) 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 het er voor deze studie een participatieplan opgesteld die gepubliceerd wordt in het provinciaal blad.

Afweging ruimtelijk instrument

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 (zie proces K007 in Engage). 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 van de provincie 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. Zorgvuldig, transparant en voortvarend.

4. Aanpak en werkwijze

4.1 Stap 1: Participatieplan

De eerste stap is het opstellen van een Participatieplan. Dit is nodig in het kader van de Omgevingswet. In het Participatieplan is omschreven wie wanneer op welke manier betrokken wordt bij het project. De volgende activiteiten leiden tot het Participatieplan.

1.1 Opstellen stakeholderanalyse

Aan de hand van een stakeholderanalyse wordt inzichtelijk met welke partijen het project te maken heeft. Onderscheidt wordt gemaakt in interne stakeholders (binnen de provincie) en externe stakeholders. Bij externe stakeholders worden doelgroepen onderscheiden. Op deze manier wordt het groot aantal stakeholders overzichtelijk gegroepeerd. Voor de N203 tussen Uitgeest en Limmen is een stakeholderanalyse beschikbaar uit de trajectstudie. Deze wordt geactualiseerd.

1.2 Opstellen Participatieplan en Notitie Voornemen Projectbesluit

Tijdens de trajectstudie is participatie toegepast. In de verdere uitwerking wordt daar verder op voortgebouwd. Op basis van de stakeholderanalyse wordt het Participatieplan bijgesteld. Per stap en per doelgroep wordt aangegeven hoe men betrokken wordt en welke invloed zij hebben. Ondertussen wordt een Notitie Voornemen Projectbesluit opgesteld op basis van de resultaten uit de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen en het Plan van Aanpak voor de verdere uitwerking.

1.3 Vaststellen en publiceren Notitie Voornemen Projectbesluit en Participatieplan

De Notitie Voornemen Projectbesluit en het Participatieplan worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten en vervolgens ter kennisgeving gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Bij de kennisgeving van het Participatieplan wordt ook de kennisgeving voornemen Projectbesluit gevoegd. Bij deze kennisgeving is het van belang om goed de kaders op te nemen waarbinnen gezocht wordt naar een oplossing. Dit om te voorkomen dat een deel van de trajectstudie wordt overgedaan doordat derden alternatieven aandragen die al in de trajectstudie zijn afgefallen.

4.2 Stap 2: Voorbereiden variantenstudie

De tweede stap is het opstellen van schetsontwerpen en die bespreken met de stakeholders en de adviesgroep, bestaande uit interne en externe adviseurs. Uiteindelijk leidt dat tot een schetsontwerp van een voorkeursvariant. Om daar te komen worden de volgende activiteiten uitgevoerd.

2.1 Opstellen offerteaanvraag adviesbureau

De engineeringswerkzaamheden wordt uitbesteedt aan een adviesbureau. Daarvoor wordt een offerteaanvraag opgesteld. De opdracht bestaat uit twee delen:

- Het opstellen van schetsontwerpen tot en met de voorkeursvariant;
- Het uitwerken van de voorkeursvariant tot een VO en Projectbesluit (stappen 3 en 4).

2.2 Versturen offerteaanvraag

De offerteaanvraag wordt gestuurd naar de bureaus die onderdeel zijn van de raamovereenkomst advies- en ingenieursdiensten, perceel 2.

2.3 Organiseren inlichtingenbijeenkomst

De opdracht is vrij groot van omvang (schatting circa € 500.000). Om goede aanbiedingen te krijgen wordt een inlichtingenbijeenkomst georganiseerd. Tijdens de bijeenkomst kunnen de partijen vragen stellen over het project en de beoogde opdracht.

2.4 Opstellen en versturen Nota van Inlichtingen

Na de inlichtingenbijeenkomst kunnen nadere vragen gesteld worden. Deze worden verzameld en beantwoord in een Nota van Inlichtingen.

2.5 Beoordelen offertes en opdrachtverlening

De ingediende offertes worden beoordeeld door een beoordelingsteam, bestaande uit de projectleider, projectsecretaris, omgevingsmanager en twee inhoudelijke adviseurs (waarvan Natuur/Ecologie). Tijdens een consensusoverleg wordt de gezamenlijke beoordeling bepaald. De beste drie inschrijvers worden uitgenodigd voor een presentatieronde waarin ze hun aanbieding kunnen presenteren en vragen over en weer gesteld kunnen worden. De beste inschrijver krijgt de opdracht.

2.6 Projectstartbijeenkomst en Beoordelingskader

Voordat het bureau aan de slag gaat wordt een projectstartbijeenkomst georganiseerd. Bij de bijeenkomst worden de interne adviseurs uitgenodigd om kennis te maken met het team van het adviesbureau en kennis te nemen van de aanpak van het adviesbureau. Daarnaast wordt tijdens de bijeenkomst het beoordelingskader besproken. In het beoordelingskader zijn de thema's geformuleerd waarop de varianten getoetst worden. Het beoordelingskader wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Stuurgroep (zie hoofdstuk 5 voor de projectorganisatie).

4.3 Stap 3: Uitvoeren variantenstudie

3.1 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 met haalbare schetsontwerpen komen 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 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.

4.4 Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant

De vierde 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 uitgewerkt. Dit leidt tot een vastgesteld VO.

4.5 Stap 5: 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.

5.1 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.

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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.

4.5 Stap 6: Statusrapport

De laatste stap van de studiefase is het overdragen van het project naar de planfase. Daarvoor wordt een Statusrapport opgesteld. Het Statusrapport wordt afgestemd met het beoogde IPM-team van de sector INFRA. In een GOGO-sessie wordt het Statusrapport besproken. De opmerkingen uit de sessie worden verwerkt en vervolgens wordt het Statusrapport aangeboden aan het Opdrachtenloket.

5. Projectorganisatie

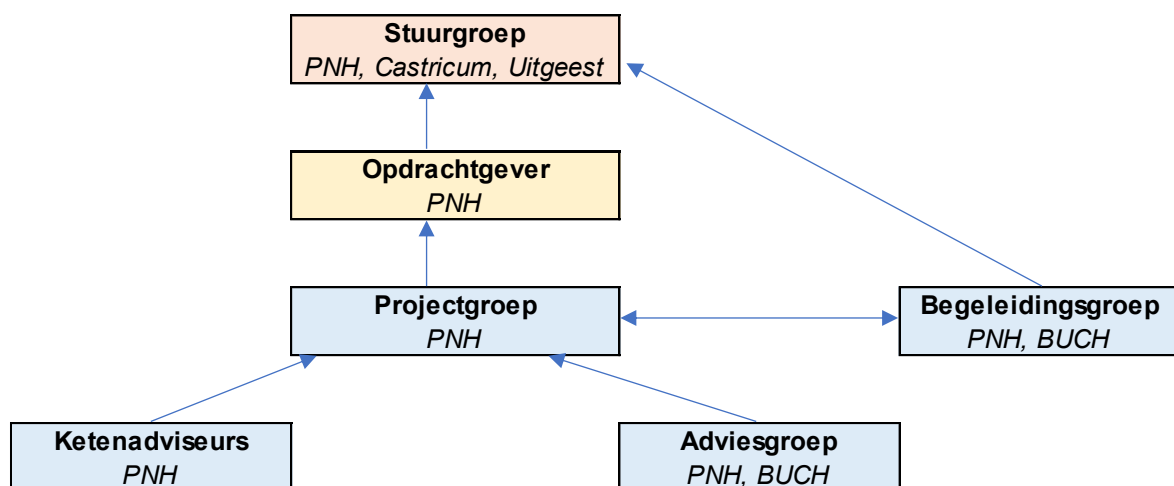
De samenstelling van de projectorganisatie is grotendeels gelijk aan de projectorganisatie tijdens de trajectstudie. De Adviesgroep (voorheen Expertgroep) is iets uitgebreid met vertegenwoordigers van grondzaken en ingenieursdiensten.

5.1 Projectgroep

De Projectgroep heeft als taak om de verdere uitwerking tot uitvoer te brengen. De Projectgroep komt wekelijks bij elkaar om de voortgang te bespreken. Het team bestaat uit de volgende rollen:

- Projectleider
- Projectsecretaris
- Omgevingsmanager
- Communicatieadviseur

De Projectgroep is het centrale punt van het project. Het verzamelt alle informatie om vervolgens ter besluitvorming voor te kunnen leggen. In onderstaand organogram is dat weergegeven.



5.2 Ketenadviseurs

Naast de Projectgroep is een team van Ketenadviseurs actief. Zij bewaken de inhoud en voortgang van het project op gezette momenten (mijlpalen). Denk aan bijv. afwegingen en besluitvorming. Het team bestaat uit:

- Ketenadviseur Mobiliteit
- Ketenadviseur Infra
- Ketenadviseur Beheer

5.3 Adviesgroep

De Projectgroep verzamelt inbreng vanuit verschillende disciplines. Het gaat zowel om eisen en wensen waar het project aan moet voldoen als om inbreng over de besluitvorming. De volgende disciplines worden aangehaakt:

- Mobiliteit
- Verkeersveiligheid
- Verkeersmanagement
- Actieve en veilige mobiliteit
- Natuur / ecologie
- Landschap
- Grondzaken
- Ingenieursdiensten
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Juridische zaken
- Gemeente Castricum
- Gemeente Uitgeest

De adviseurs vormen de Adviesgroep (AG). Zij brengen in de groep hun eisen, wensen en adviezen uit. Door dit in een integrale groep te doen, kan een ieder kennisnemen van de diverse inbreng. De Adviesgroep komt maandelijks bij elkaar om de voortgang te bespreken. In deze Adviesgroep zijn ook de gemeenten Castricum en Uitgeest vertegenwoordigd. Het advies- en ingenieursbureau sluit aan bij de Adviesgroep zodat uitwisseling van kennis plaatsvindt.

5.4 Begeleidingsgroep

Formeel zijn geen projectpartners aangesloten bij het project door middel van een samenwerkingsovereenkomst. Wel wordt intensief samengewerkt met de gemeenten Castricum en Uitgeest (werkorganisatie BUCH). Gedeeltelijk via de Adviesgroep. De Stuurgroep wordt in een kleiner comité voorbereid via de Begeleidingsgroep. De Begeleidingsgroep bestaat uit:

- Projectleider
- Projectsecretaris
- Vertegenwoordiger BUCH

5.5 Escalatieniveaus

Wanneer sprake is van een conflict kan gede-escaleerd worden. Binnen de organisatie van de provincie gaat dit via de Opdrachtgever (gebiedsmanager) en betreffende Sectormanager. Als sprake is van een conflict met één van de gemeenten kan opgeschaald worden naar de betreffende leidinggevende. Verdere escalatie kan via directieureniveau en/of bestuurlijk niveau.

5.6 Bestuurlijke structuur

Tijdens de trajectstudie is gebruik gemaakt van een Stuurgroep bestaande uit:

- Gedeputeerde PNH
- Wethouder Castricum
- Wethouder Uitgeest
- Opdrachtgever

De Stuurgroep heeft aangegeven ook bij het vervolg betrokken te willen worden. Deze Stuurgroep blijft dus in stand.

In maart 2026 vinden gemeenteraadsverkiezingen plaats en in maart 2027 vinden Provinciale Statenverkiezingen plaats. Na het vormen van nieuwe colleges kan de samenstelling van de Stuurgroep wijzigen.

6. Projectbeheersing

6.1 Geld

De kosten voor de studiefase vanaf de variantenstudie zijn geraamd. Deze kosten worden gedekt uit het studiebudget van het iMPI.

De investeringskosten zijn niet geraamd conform de SSK. Wel is vanuit de trajectstudie een inschatting gemaakt van de investeringskosten. Deze zijn geschat op € 45 miljoen (excl. BTW).

6.2 Risico's

Aan het einde van de trajectstudie is een risicosessie gehouden. Hieruit is een risicodossier opgesteld en kan verder worden gebruikt bij de verdere uitwerking. De top 3 risico's zijn:

Risico	Beheersmaatregel(en)
Grondaankoop mislukt	In gesprek blijven, grondeigenaren intensief betrekken, kritisch kijken naar ontwerp, jurist vroegtijdig betrekken.
Compensatie weidevogelleefgebied niet mogelijk: streep door Projectbesluit	Ecoloog vroegtijdig betrekken, als compensatie niet mogelijk een terugvaloptie (geen aantasting weidevogelleefgebied).
Te veel stikstofdepositie bij aanleg	Tijdig stikstofdepositie in beeld brengen, salderingsmogelijkheden zoeken, meer elektrisch materieel uitvragen bij aanbesteding.

Voorafgaand de vaststelling van de Voorkeursvariant wordt de volgende risicosessie gehouden.

6.3 Planning

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

Stap	Omschrijving	Periode	Opmerkingen
1	Participatieplan	September 2025 - oktober 2025	
2	Schetsontwerpen varianten	Maart 2026 – juli 2026	
3	Uitwerking Voorkeursvariant	Augustus 2026 – december 2026	
4	Projectbesluit	Januari – december 2027	
5	Statusrapport	Januari 2028 – januari 2028	

6.4 Informatiemanagement

De volgende tools worden gebruikt om informatie vast te leggen en te ontsluiten:

- SharePoint (voor het opslaan en delen van documenten)
- Relatics (voor het vastleggen van projectbeheersing)
- BIM-viewer (voor het inzichtelijk maken van het project)