

N203-19 Herinrichting N203 Krommenie

Plan van Aanpak Variantenstudie Krommenie/Assendelft

Colofon	
Versie	4.1
Status	Definitief
Datum	24 november 2025
Documentkenmerk	N203-19_1400_D200
Auteur(s)	S. Bosua, V. Evers
Collegiale toets	J. Roest
Opdrachtgever	M. Buis
Projectmanager	V. Evers
Projectsecretaris	C. Timmer
Ketenadviseur BEL/MOB	L. Kleiterp
Ketenadviseur BU/INFRA	T. v/d Giesen
Ketenadviseur BU/BHR	C. van Zwol

Parafenroute	Datum	Paraaf
Projectmanager V. Evers	13-nov-25	VE
Gebiedsmanager M. Buis	13-nov-25	MB
Unitmanager B. Hol	14-nov-25	BH

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
	Leeswijzer	3
2.	Scope	4
	2.1 Aanleiding.....	4
	2.2 Doel	4
	2.3 Beoogde resultaat	5
	2.4 Opdracht.....	5
3.	Projectcontext	6
	3.1 Uitgangspunten	6
	3.2 Raakvlakken	7
	3.3 Kaders.....	8
4.	Aanpak en werkwijze	10
	4.1 Stap 1: Participatieplan	10
	4.2 Stap 2: Voorbereiden Variantenstudie.....	10
	4.3 Uitvoeren Variantenstudie	11
	4.4 Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant	12
	4.5 Stap 5: Statusrapport	12
5.	Projectorganisatie.....	13
	5.1 Projectgroep (PG)	13
	5.2 Opdrachtgever (OG) en ketenadviseurs.....	13
	5.3 Adviesgroep (AG).....	14
	5.4 Partners	14
	5.5 Overlegstructuur en escalatieniveaus.....	15
	5.6 Bestuurlijke structuur	15
6.	Projectbeheersing.....	16
	6.1 Geld	16
	6.2 Risico.....	16
	6.3 Tijd	16
	6.4 Informatie.....	17
	6.5 Kwaliteit.....	17
7.	Bijlagen	18

1. Inleiding

De N203 Krommenie is een drukke verkeersader met ongeveer 43.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze drukte zorgt voor overlast in de directe omgeving. In de iNHi¹ staat de N203 in de top 10 van knelpunten voor een gezonde leefomgeving. Daarnaast staat de N203 op plek 10 in de knelpunten voor doorstroming wegverkeer. De omgeving kijkt al lange tijd uit naar een passende oplossing en een verbetering van de lokale verkeerssituatie. Lange tijd werd de oplossing voor deze problematiek gezocht in een verbinding tussen de A8 en de A9. De afgelopen jaren is er onderzoek gedaan naar een mogelijk robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8 en de A9. Dit onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is in mei 2025 afgerond. De eindconclusie van dat onderzoek is dat, op basis van de onderzoeksresultaten, de provincie niet verder gaat met plannen voor een alternatieve verbinding tussen de A8 en de A9. De onderzochte verbindingen inclusief het Golfbaanalternatief met het landschapsplan, waar eerder de voorkeur naar uitging, verbeteren de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal niet of nauwelijks. Daarnaast zijn de stikstofeffecten van de verbindingen zo groot, dat ze niet haalbaar en uitvoerbaar zijn binnen de huidige wet- en regelgeving. Het onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is gezamenlijk uitgevoerd met diverse projectpartners (diverse gemeenten, de VRA en RWS).



Afbeelding 1: overzicht onderzochte alternatieven in onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9. De rode stippellijn is het Golfbaanalternatief, de groene stippellijn is alternatief 7 en de blauwe stippellijn alternatief 2.

¹ iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur.

In het onderzoek naar de robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8-A9 is ook gekeken naar een alternatief met een verdiepte ligging langs de bestaande route van de N203 door Krommenie (alternatief 2). Dat alternatief heeft nauwelijks effect op de regionale bereikbaarheid en kent een uitdaging met betrekking tot de stikstof- en milieueffecten. Uit de onderzoeksresultaten naar alternatief 2 kwamen wel een aantal mogelijk positieve effecten op de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid naar voren. Deze aanknopingspunten vormen de aanleiding om een variantenstudie voor de N203 Krommenie/Assendelft te starten.

Leeswijzer

Dit Plan van Aanpak richt zich op de Variantenstudie uit de studiefase van projecten. Het project Verbinding A8-A9 kan als Alternatievenstudie gezien worden waaruit een variant via het bestaande tracé de voorkeur geniet. Daarnaast kijkt dit plan van aanpak verder richting uitwerking van de voorkeursvariant en overdracht richting realisatie (uitvoering).

In hoofdstuk 2 wordt de scope van de Variantenstudie beschreven. In hoofdstuk 3 volgt de projectcontext met uitgangspunten en raakvlakken. In het vierde hoofdstuk komt de aanpak aan bod. In het vijfde hoofdstuk de projectorganisatie, waaronder de samenwerking met projectpartners. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de projectbeheersing beschreven.

2. Scope

2.1 Aanleiding

Voor het project Verbinding A8-A9 is een onderzoek uitgevoerd naar een robuuste oplossing. De effecten van drie alternatieven zijn onderzocht:

- Alternatief 2 (een verdiepte ligging voor doorgaand verkeer van de N203 in Krommenie);
- Alternatief 3 (Golfbaanalternatief met Landschapsplan);
- Alternatief 7 (route langs Kreekrijk).

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen robuuste oplossing is voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en de leefbaarheid langs de N203 in Krommenie/Assendelft. Wel biedt alternatief 2 (via de N203 in Krommenie) aanknopingspunten om de situatie in Krommenie en Assendelft te verbeteren:

- Door een verdiepte ligging neemt de geluidsbelasting af;
- Door een lagere snelheid op het gedeelte tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan neemt de luchtkwaliteit op die locatie toe;
- Door ontvlechting van doorgaand verkeer en lokaalverkeer neemt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid toe.

Het project Verbinding A8-A9 is onderdeel van het coalitieakkoord 'Verbinding vooruit!'. In het akkoord is opgenomen dat voor het einde van de coalitieperiode (voorjaar 2027) duidelijkheid wordt geboden. Om die duidelijkheid te krijgen is een variantenstudie nodig om de aanknopingspunten van alternatief 2 verder te onderzoeken.

2.2 Doel

Het doel van het project is het **beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Met overlast wordt bedoeld: geluidsbelasting, luchtkwaliteit, verkeersdruk en verkeersveiligheid. Met lokale bereikbaarheid wordt bedoeld een goede afwikkeling van het verkeer binnen Krommenie en Assendelft-Noord.

Het projectgebied voor de variantenstudie N203 Krommenie/Assendelft loopt van de kruising van Busch en Dam tot en met de kruising met de N246, inclusief beide kruispunten (van hectometer 49,7 tot en met hectometer 52,7). Binnen het projectgebied worden alle aansluitingen op de N203 meegenomen, inclusief de aantakkenende wegen en het stationsgebied in Krommenie. In de onderstaande afbeelding is het projectgebied weergegeven. De grens is niet hard daar waar het gaat om de aantakkenende wegen. Op internet is een gedetailleerde kaart te raadplegen: [Online kaart scope](#).



Afbeelding 2: Overzichtstekening projectgebied

2.3 Beoogde resultaat

Het beoogde resultaat van de variantenstudie is een **Voorkeursvariant voor het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie** (oplevering vierde kwartaal 2026). Het eindresultaat van deze opdracht is een Statusrapport met uitgewerkte voorkeursvariant tot het niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO) en bijbehorende SSK-raming (oplevering vierde kwartaal 2027).

2.4 Opdracht

De uitkomsten van alternatief 2 uit het onderzoek naar een robuuste oplossing vormen input voor de variantenstudie. Dat betekent dat één van de varianten het schetsontwerp van alternatief 2 is met een verdiepte ligging voor het doorgaande verkeer.

De opdracht is het **uitvoeren van de Variantenstudie N203 Krommenie/Assendelft**. De variantenstudie moet in de tweede helft van 2026 worden afgerond zodat in het vierde kwartaal van 2026 besluitvorming kan plaatsvinden over de voorkeursvariant. Daarna zal deze nog worden uitgewerkt tot een maakbaar ontwerp en landen in een statusrapport. Vervolgens kan het project promoveren naar de planfase (uitvoeringsfase). Besluit hiertoe wordt in november 2027 aan PS voorgelegd in de voordracht van het IMPI 2028-2035.

3. Projectcontext

3.1 Uitgangspunten

Varianten

Tijdens het onderzoek naar een Robuuste Oplossing Verbinding A8-A9 is een aantal varianten geopperd. Deze varianten krijgen een plek binnen de variantenstudie. De onderstaande denkrichtingen voor de varianten worden onderzocht:

- Variant '50-km inrichting 2x2': het inrichten van de bestaande weg volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
- Variant '50-km inrichting 2x1': het inrichten van de bestaande weg volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting waarbij het profiel versmald wordt naar 2x1 rijstroken;
- Variant 'Naast het spoor 2x2': 2x2 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Naast het spoor 2x1': 2x1 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Verdiepte ligging': het bestaande Alternatief 2 uit project Verbinding A8-A9 met een verdiepte ligging (schetsontwerp aangepast naar aanleiding van notitie tunnelveiligheid uit onderzoek Robuuste oplossing);

Naast bovenstaande varianten wordt onderzocht wat verkeers-management kan betekenen. Met verkeersmanagement wordt het doorgaande verkeer zoveel mogelijk verleid en gestuurd via andere routes dan de N203. Bijvoorbeeld via de A9 en de N246/N244.

De aanpak moet aandacht besteden aan het inventariseren van andere varianten, met daarbij aandacht voor de gevraagde snelle doorlooptijd van de studie (maximaal 1 jaar).

De voorkeursvariant kan bestaan uit zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen, zoals verkeersmanagement. Daar waar het kan worden onderdelen eerder uitgevoerd.

Aandachtspunten verdiepte ligging

In het ontwerp (zie bijlage 1 voor Schetsontwerp Alternatief 2) wordt het lokaalverkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer maakt gebruik van een weg met een deels verdiepte ligging langs het spoor, zonder aansluitingen op het lokale verkeer. Dit om een optimale doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Het lokaalverkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg, die wordt versmald tot 2x1 rijstrook.

Bij de verdiepte ligging is een aantal aandachtspunten van belang:

- Inpassing ter hoogte van Vlietsend / spoorwegovergang;
 - Uitvoering tunnelbak
 - Kabels en leidingen
 - Nabijheid spoor
- Over of onder bestaande Jan Brassertunnel;
- Uitvoerbaarheid ter hoogte van Vlietsend / spoorwegovergang (verkeersmaatregelen).

Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie

Een aantal maatregelen uit project N203-16 Leefbaarheidsmaatregelen krijgen een plek in de variantenstudie, waaronder:

- Herinrichting stationsgebied Krommenie-Assendelft;
- Fietsoversteek t.h.v. Vlietsend (mogelijkheden voor een fietstunnel).

Dit wordt gezien als een raakvlakproject en er vindt nauwe afstemming plaats.

Richtlijnen

Het project wordt binnen de ontwerprichtlijnen van de provincie en de projectpartners ontworpen. Een ontwerpeis is dat het ontwerp voldoet aan de ERBI-richtlijnen van de provincie Noord-Holland, voor zover het gaat om de wegdelen buiten de bebouwde kom. De wegdelen binnen de bebouwde kom moeten voldoen aan de CROW-richtlijnen. Ook dient te worden voldaan aan de uitgangspunten van de MRA Metropolitane fietsroutes.

Overige uitgangspunten

- De effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) en doorstroming worden geactualiseerd voor de Variantenstudie N203 Krommenie;
- De effecten van de varianten worden vergeleken met de referentiesituatie 2040 waarbij geen maatregel(en) wordt getroffen;
- Voor het thema veiligheid worden de effecten op verkeersveiligheid in beeld gebracht;
- Voor het thema leefbaarheid worden de effecten op gezondheid (luchtkwaliteit en geluidsbelasting) en barrièrewerking in beeld gebracht;
- Voor het onderdeel luchtkwaliteit wordt gekeken naar de waarden $PM_{2,5}$, PM_{10} en NO_2 ;
- Voor het onderdeel luchtkwaliteit worden de resultaten van de huidige luchtkwaliteitsmeting ($PM_{2,5}$, PM_{10} en NO_2) op de N203 meegenomen (oplevering eindresultaten ca. april 2026);
- Voor het thema doorstroming worden de effecten op verkeersintensiteiten (waaronder sluipverkeer), kruispuntafwikkeling (cyclustijden en wachtrijen) en reistijd in beeld gebracht op zowel de N203 als op de aantakkeende wegen;
- Voor het verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van het Zaans verkeersmodel;
- De effecten op landschappelijke en stedelijke inpassingen worden in beeld gebracht met oog voor barrièrewerking;
- De fietsroute langs de N203 is een doorfietsroute. In de ontwerpen wordt daar rekening mee gehouden.

3.2 Raakvlakken

Verbinding A8-A9 (voorloper van deze opdracht)

In het verleden zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar de verbinding A8-A9. Een aantal van deze onderzoeken heeft betrekking op de N203. Deze onderzoeken zijn recent (vanaf 2022) en kunnen worden gebruikt als data in de Variantenstudie N203 Krommenie.

Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie-Assendelft

Er zijn diverse leefbaarheidsmaatregelen gepland in en langs de N203 in Krommenie. Deze vinden separaat plaats van de Variantenstudie. De leefbaarheidsmaatregelen betreffen o.a. het vervangen van de verkeerslichten door slimmere verkeerslichten en het plaatsen van geluidwerende vangrails. Er wordt ook een aantal leefbaarheidsmaatregelen Krommenie-Assendelft integraal opgenomen in de Variantenstudie N203 Krommenie (zie hoofdstuk 3.1 uitgangspunten).

Luchtkwaliteitsmeting langs de N203 in Krommenie 2025 door TNO

In de periode november 2024 tot eind januari 2026 laat de Provincie Noord-Holland een Luchtkwaliteitsmeting uitvoeren door TNO langs de N203. De uitkomsten van die luchtkwaliteitsmeting worden meegenomen in de Variantenstudie.

Vervangen bruggen Krommenie

De bruggen in de N203 over de Nauernasche Vaart worden vervangen. De nieuwe bruggen zijn uitgangspunt voor de Variantenstudie N203. Daarnaast is tijdens de vervanging van de bruggen (2027-2030) sprake van minder wegcapaciteit op de N203. De effecten daarvan worden gemonitord en kunnen goede input zijn voor de verdere uitwerking van de voorkeursvariant.

Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Noord

De gemeente Zaanstad heeft een mobiliteitsplan voor Zaanstad Noord vastgesteld. Onderdeel van het plan zijn maatregelen in Krommenie voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een beperkt aantal maatregelen heeft mogelijk een raakvlak met de N203 en daarmee met de Variantenstudie.

Integraal Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Zaanstad Noord

Voor Assendelft is een mobiliteitsplan opgesteld als uitwerking van het Zaans Mobiliteitsplan. De maatregelen uit het mobiliteitsplan zijn onderdeel van het integraal uitvoeringsprogramma mobiliteit Zaanstad Noord. Er is een raakvlak met het verkeerscirculatieplan Krommenie door het verbeteren van de doorstroming op de Rosariumlaan.

Overdracht van wegen tussen PNH en Zaanstad

De provincie en gemeente Zaanstad zijn met elkaar in gesprek over de overdracht van wegen. Het gaat bijvoorbeeld over de overdracht van (delen van) de N515 en N514 naar de gemeente Zaanstad. En de overdracht van de S150 naar de provincie. Bij de verdiepte ligging 2 als voorkeursvariant kan sprake zijn van overdracht van wegen aan Zaanstad voor lokaalverkeer.

3.3 Kaders

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 uit deze Variantenstudie streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken.

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. Bij de keuze voor een Projectbesluit spelen een aantal overwegingen een rol. Bij de Variantenstudie N203 Krommenie gaat het om de volgende overwegingen:

- Project past mogelijk niet binnen het Omgevingsplan;
- Het project vindt waarschijnlijk plaats op grondgebied van 1 gemeente;
- Het gaat mogelijk om een complex project in de fysieke leefomgeving met een groot publiek belang;
- Wens om regie in eigen hand te houden ook in verband met eventuele onteigening.

Gelet op bovenstaande overwegingen gaat de voorkeur uit naar een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of wijziging van het Omgevingsplan door de gemeente Zaanstad.

4. Aanpak en werkwijze

4.1 Stap 1: Participatieplan

De eerste stap is het opstellen van een Participatieplan. 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. Onderscheid 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 Krommenie is een overzicht van stakeholders beschikbaar gemaakt met als basis de stakeholderslijst vanuit het project Verbinding A8-A9.

1.2 Opstellen Participatieplan

Op basis van de stakeholderanalyse wordt het Participatieplan opgesteld. Per stap en per doelgroep wordt aangegeven hoe men deze betrokken wordt en welke invloed die doelgroep heeft.

1.3 Vaststellen en publiceren Participatieplan

Het Participatieplan wordt vastgesteld door de opdrachtgever en vervolgens ter kennisname aangeboden aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Daarnaast wordt het plan gepubliceerd op de projectpagina op www.noord-holland.nl.

4.2 Stap 2: Voorbereiden Variantenstudie

De tweede stap is het opstellen van schetsontwerpen en die bespreken met de stakeholders en de adviesgroep. De adviesgroep bestaat uit interne en externe adviseurs. Uiteindelijk leidt dit tot een schetsontwerp van een voorkeursvariant. Het volgende proces wordt doorlopen:

2.1 Opstellen offerteaanvraag adviesbureau

Veel van de onderzoeken en het uitwerken van de ontwerpen 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 (stap 3).

2.2 Versturen offerteaanvraag

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

2.3 Opstellen en versturen Nota van Inlichtingen

Na het ontvangen van de offerteaanvraag kunnen de bureaus vragen stellen over de opdracht. Deze worden verzameld en beantwoord in een Nota van Inlichtingen.

2.4 Beoordelen offertes en opdrachtverlening

De ingediende offertes worden beoordeeld door een beoordelingsteam, bestaande uit de projectmanager, omgevingsmanager en een vertegenwoordiger van de gemeente Zaanstad. Tijdens een consensusoverleg worden de gezamenlijke beoordelingen besproken. De beste inschrijver krijgt de opdracht gegund.

2.5 Projectstartbijeenkomst en Beoordelingskader

Voordat het adviesbureau aan de slag gaat, wordt een projectstartbijeenkomst georganiseerd. Bij de bijeenkomst worden de interne adviseurs van zowel de provincie als de gemeente Zaanstad 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, waarmee de varianten met elkaar worden vergeleken, besproken. Het beoordelingskader wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Stuurgroep.

4.3 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 (intensiteiten, reistijden, kruispuntberekeningen, verkeersveiligheid)
- Geluid (inclusief mogelijke maatregelen)
- Luchtkwaliteit
- Ruimtegebruik / ruimtebeslag
- Natuur / ecologie / biodiversiteit / stikstofdepositie

Op basis van de onderzoeksgegevens en randvoorwaarden vanuit nutsbedrijven, 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.

3.2 Bespreking schetsontwerpen varianten met omgeving

De schetsontwerpen worden met de diverse stakeholders besproken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een Klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangen(organisaties). Ook worden 1-op-1 gesprekken gevoerd met organisaties zoals nutsbedrijven, ProRail, NS en Hoogheemraadschap. Dit wordt verder uitgewerkt in het Participatieplan.

3.3 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.

3.4 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 na bespreking in de Stuurgroep.

De besluitvorming vindt plaats in het vierde kwartaal van 2026, op zijn laatst in het eerste kwartaal van 2027. Gelet op de politiek-bestuurlijke gevoeligheid wordt de notitie meningsvormend voorgelegd aan de Commissie Ruimte van Provinciale Staten.

4.4 Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant

De derde stap is de verdere uitwerking van de Voorkeursvariant van Schetsontwerp naar Voorlopig Ontwerp. Daarnaast wordt de SSK-raming verder geactualiseerd. Dit leidt tot een vastgesteld VO.

4.5 Stap 5: 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

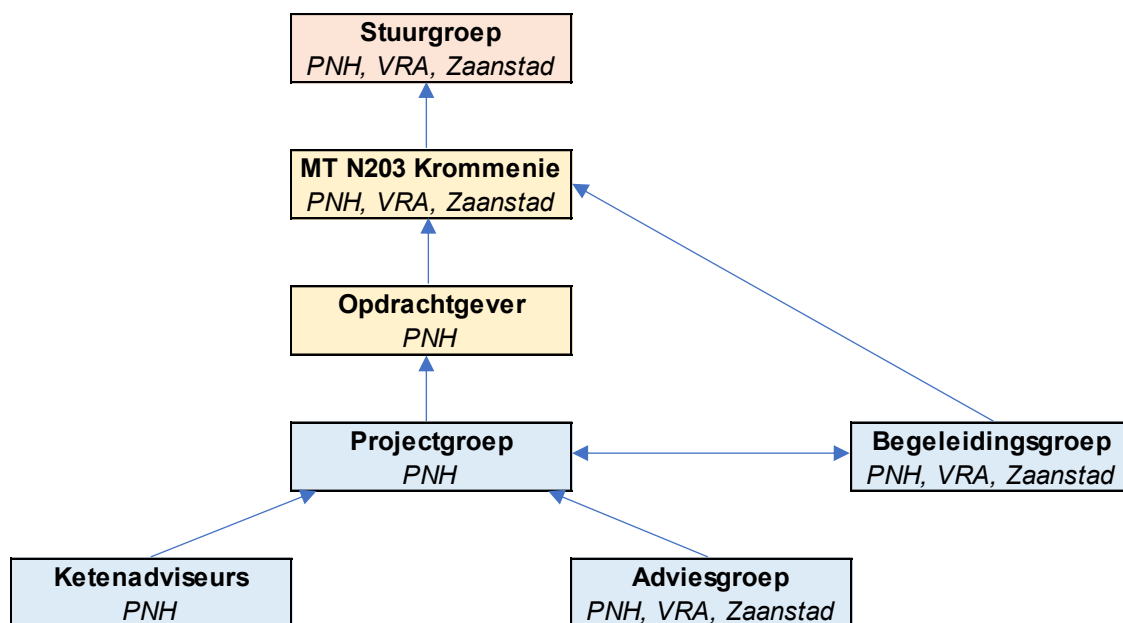
De projectorganisatie vanuit het project Verbinding A8-A9 wordt doorgezet. Zo is de interne Projectgroep grotendeels gelijk. Daarnaast wordt de samenwerking met de gemeente Zaanstad gecontinueerd. De samenwerking met de VRA wordt voortgezet. De mini-Stuurgroep uit het project A8-A9 wordt de formele Stuurgroep voor de Variantenstudie. In onderstaande paragrafen wordt de projectorganisatie verder uitgelicht.

5.1 Projectgroep (PG)

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

- Projectmanager
- 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.



Afbeelding 3: Organigram project N203 Krommenie

5.2 Opdrachtgever (OG) en 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:

- Opdrachtgever
- Projectmanager

- Projectsecretaris
- Ketenadviseur Mobiliteit
- Ketenadviseur Infra
- Ketenadviseur Beheer

5.3 Adviesgroep (AG)

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
- Actieve mobiliteit
- Netwerkmanagement
- Grondzaken
- Ingenieursdiensten
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- OV Knooppunten
- Gemeente Zaanstad
- Vervoerregio Amsterdam

De adviseurs worden betrokken in de Adviesgroep (AG). Zij brengen in de groep hun eisen, wensen en adviezen uit. Door dit in een integrale groep te doen, kan eenieder kennisnemen van de diverse inbreng. De Adviesgroep komt maandelijks bij elkaar om de voortgang te bespreken. In deze Adviesgroep is ook de gemeente Zaanstad vertegenwoordigd. Vanuit de gemeente kunnen meerdere disciplines aansluiten in de Adviesgroep. Zij hoeven dan niet in een apart gremium bijgepraat te worden. Daarnaast zorgt dit voor een integrale benadering vanuit zowel de provincie als vanuit de gemeente. Tenslotte is de Vervoerregio Amsterdam betrokken bij de studie.

5.4 Partners

Formeel zijn geen projectpartners aangesloten bij het project door middel van een samenwerkingsovereenkomst. Wel wordt intensief samengewerkt met de gemeente Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam. Gedeeltelijk via de Adviesgroep. De Stuurgroep (SG, zie paragraaf 5.6) wordt in een kleiner comité voorbereid via een Begeleidingsgroep (BG) en een MT. De Begeleidingsgroep en het MT bestaan uit:

Begeleidingsgroep N203 Krommenie	
Provincie Noord-Holland	Projectmanager
Provincie Noord-Holland	Projectsecretaris
Gemeente Zaanstad	Vertegenwoordiger
Gemeente Zaanstad	Vertegenwoordiger
Vervoerregio Amsterdam (agendalid)	Vertegenwoordiger

MT N203 Krommenie	
Provincie Noord-Holland	Opdrachtgever
Gemeente Zaanstad	Vertegenwoordiger
Vervoerregio Amsterdam (agendalid)	Vertegenwoordiger

Het MT wordt ondersteund door de projectmanager en projectsecretaris (verslaglegging).

5.5 Overlegstructuur en escalatieniveaus

De overlegstructuur bestaat uit Projectgroep, Adviesgroep, Begeleidingsgroep, MT en Stuurgroep. Via die lijn kan escalatie plaatsvinden. Binnen de organisatie van de provincie vindt escalatie plaats via de Opdrachtgever en betreffende Sectormanager.

5.6 Bestuurlijke structuur

Dit project valt onder de portefeuille Mobiliteit en daarmee onder gedeputeerde Jeroen Olthof. Het bevoegd gezag voor dit project is Gedeputeerde Staten (GS). Zij besluiten over de voortgang van het project en bereiden zo nodig besluitvorming in Provinciale Staten (PS) voor.

Op bestuurlijk niveau is daarnaast de portefeuillehouder van de gemeente Zaanstad en het aangesloten lid van het dagelijks bestuur van de VRA betrokken. Eventuele bestuurlijke afstemming vindt plaats tussen de portefeuillehouders van de provincie, de VRA en de gemeente.

De Stuurgroep bestaat uit:

- Gedeputeerde provincie NH
- Wethouder Zaanstad
- Lid DB Vervoerregio Amsterdam (agendalid)

In maart 2026 vinden gemeenteraadsverkiezingen plaats. Na het vormen van nieuwe colleges kan de samenstelling van de Stuurgroep wijzigen.

Aangezien het project politiek-bestuurlijk gevoelig ligt, wordt de Stuurgroep regelmatig bijgepraat.

Minimaal bij de volgende mijlpalen komt de Stuurgroep bij elkaar:

- Definitief Plan van Aanpak met Participatieplan (vierde kwartaal 2025)
- Schetsontwerpen van de varianten (tweede kwartaal 2026)
- Voorstel Voorkeursvariant (vierde kwartaal 2026)

De Stuurgroep wordt ondersteund door de leden van het MT, de projectmanager en projectsecretaris (verslaglegging).

6. Projectbeheersing

6.1 Geld

Kosten studiefase

Voor de bekostiging van de studiefase zal budget worden aangevraagd uit het provinciale Studiebudget infrastructurele projecten (iMPI). De verwachting is dat kosten gemaakt gaan worden voor interne capaciteit en het inhuren van een ingenieursbureau. Deze proceskosten voor de inhuur worden gedekt vanuit het Studiebudget iMPI.

Kosten realisatie

Krediet moet in de planfase worden aangevraagd. De investeringskosten voor de variant verdiepte ligging is eerder in het onderzoek A8-A9 (genoemd Alternatief 2) geraamd op € 205 miljoen. Op het moment van schrijven kan voor de andere varianten nog geen kostenindicatie worden afgegeven. Na het vaststellen van de daadwerkelijke maatregelen, scope en fasering en kostenraming wordt het geprogrammeerde bedrag in het iMPI daarop aangepast.

6.2 Risico

Tijdens het Startoverleg wordt een eerste inventarisatie van de risico's uitgevoerd. Bij het Startoverleg zijn de gemeente Zaanstad en Vervoerregio aangehaakt waardoor ook zij risico's en beheersmaatregelen kunnen aandragen.

Gedurende stap 2 wordt een risicosessie georganiseerd om de risico's verder uit te werken en waar nodig uit te breiden. Dit in aanloop richting besluitvorming over de Voorkeursvariant.

6.3 Tijd

In onderstaande tabel is een planning op hoofdlijnen weergegeven.

Stap/fase	Resultaat	Planning
0. Plan van Aanpak	Plan van Aanpak	4 ^e kwartaal 2025
1. Participatieplan	Participatieplan	4 ^e kwartaal 2025
2. Uitvoeren Variantenstudie	- Adviesbureau aangehaakt - Schetsontwerpen varianten - Bespreking schetsontwerpen met omgeving - Advies Voorkeursvariant - Notitie Voorkeursvariant (GS besluit)	1 ^e kwartaal 2026 1 ^e kwartaal 2026 2 ^e kwartaal 2026 3 ^e kwartaal 2026 4 ^e kwartaal 2026
3. Uitwerking voorkeursvariant	Voorlopig Ontwerp	2 ^e kwartaal 2027
4. Statusrapport	Statusrapport	4 ^e kwartaal 2027
Planfase	Aanbesteding realisatie	2029
Realisatie	Herinrichting N203	Vanaf 2031*

* De datum van realisatie hangt af van de complexiteit van de gekozen voorkeursvariant.

Naast bovenstaande planning wordt een gedetailleerde planning bijgehouden. Deze planning wordt iedere maand geactualiseerd.

6.4 Informatie

Alle documenten worden opgeslagen in SharePoint. Het project heeft een eigen SharePoint site waar de documenten in documentensets worden geplaatst. Er wordt een documentenset aangemaakt waarin ook externen zoals de gemeente Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam en het adviesbureau documenten kunnen plaatsen.

Naast SharePoint wordt gebruik gemaakt van Relatics. De klanteisen, systeemeisen, risico's en besluiten worden daarin ondergebracht.

6.5 Kwaliteit

In principe hanteert dit project zoveel mogelijk de huidige eisen die binnen PNH gelden en het werkproces studiefase wordt gehanteerd. Als wordt afgeweken wordt dit onderbouwd. Dit gebeurt wanneer eisen niet inpasbaar zijn of wanneer eisen vanuit verschillende opgaven niet overeenkomen.

Na elke projectfase vindt een evaluatie plaats van deze afgeronde projectfase in apart ingeplande sessie met het projectteam en opdrachtgever. Zodoende kunnen de leerpunten en aanpassingen met gevolgen voor het vervolg van de studiefase meegenomen worden. Aan het einde van het project vindt met alle betrokkenen een project evaluatie plaats. Deze wordt in rapport met aanbevelingen aan de opdrachtgever en sectormanager aangeboden. Ook wordt deze aanbevelingen opgenomen in de volgende studiefase projecten waardoor de Plan-Do-Check-Act (PDCA) is geborgd.

7. Bijlagen

Bijlage 1: N203-19_1400_D201_Schetsontwerp Alternatief 2 (uit onderzoek Robuuste oplossing
Verbinding A8-A9)