Provincie Noord-Holland

N203-19 Herinrichting N203 Krommenie

Notitie Voorkeursvariant

CONCEPT

Colofon	
Versie	2.1
Status	Concept
Datum	31 augustus 2026
Documentkenmerk	N203-19/1400/D603
Auteur(s)	[redacted]
Opdrachtgever	
Projectmanager	
Projectleider	
Projectsecretaris	
Ketenadviseur BEL/MOB	
Ketenadviseur BU/INFRA	
Ketenadviseur BU/BHR	

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
1.1 Aanleiding 2
1.2 Doel van het project 3
1.3 Leeswijzer 4
2. Beschrijving varianten 5
2.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken 5
2.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken 6
2.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken 7
2.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken 8
2.5 Variant 5: Verdiepte ligging 9
3. Participatie omgeving 12
4. Resultaten 13
4.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken 14
4.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken 14
4.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken 15
4.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken 16
4.5 Variant 5: Verdiepte ligging 18
4.6 Investeringskosten 19
4.7 Draagvlak omgeving 20
5. Voorkeursvariant 22
6. Vervolg 26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De N203 in Krommenie is een drukke verkeersader met ongeveer 43.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze drukte zorgt voor overlast in de directe omgeving. In de iNHi[1] 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 bereikbaarheid en leefbaarheid rond de N203. De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar een Verbinding A8-A9. Het laatste onderzoek, naar een robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8 en de A9, is in mei 2025 afgerond.

Onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

De eindconclusie van dat onderzoek is dat de aanleg van een Verbinding A8-A9 binnen de huidige wet- en regelgeving niet haalbaar is. Daarnaast kennen het Golfbaanalternatief met landschapsplan en alternatief 7 negatieve effecten op de doorstroming en leefbaarheid in, met name, Assendelft. Daarom is gestopt met de verdere uitwerking van het Landschapsplan (Golfbaanalternatief) en alternatief 7 (weg langs Kreekrijk). Alternatief 2, de verdiepte ligging, heeft geen oplossend vermogen voor de regionale bereikbaarheid. Wel biedt dit alternatief aanknopingspunten voor het verbeteren van de leefbaarheid. Hiermee is de problematiek nog niet opgelost.

Regionale bereikbaarheid boven het Noordzeekanaal

De groei van het verkeer - in combinatie met de sterk toegenomen woningbouwplannen - zet de bereikbaarheid van heel Noord-Holland boven het Noordzeekanaal richting 2040 onder druk. Het aanleggen van een Verbinding A8-A9 gaat dit niet oplossen zonder een combinatie met andere maatregelen. Dit vraagt om een breder onderzoek naar de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord door het Rijk samen met de regio, waar een directe verbinding tussen de A8 en de A9 dan onderdeel van is. Dit wordt, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten, bij het Rijk aangekaart.

[1] iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur.

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.

Verdiepte ligging

Alternatief 2, verdiepte ligging van de N203, was onderdeel van het onderzoek naar een robuuste oplossing Verbinding A8-A9. Het 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.

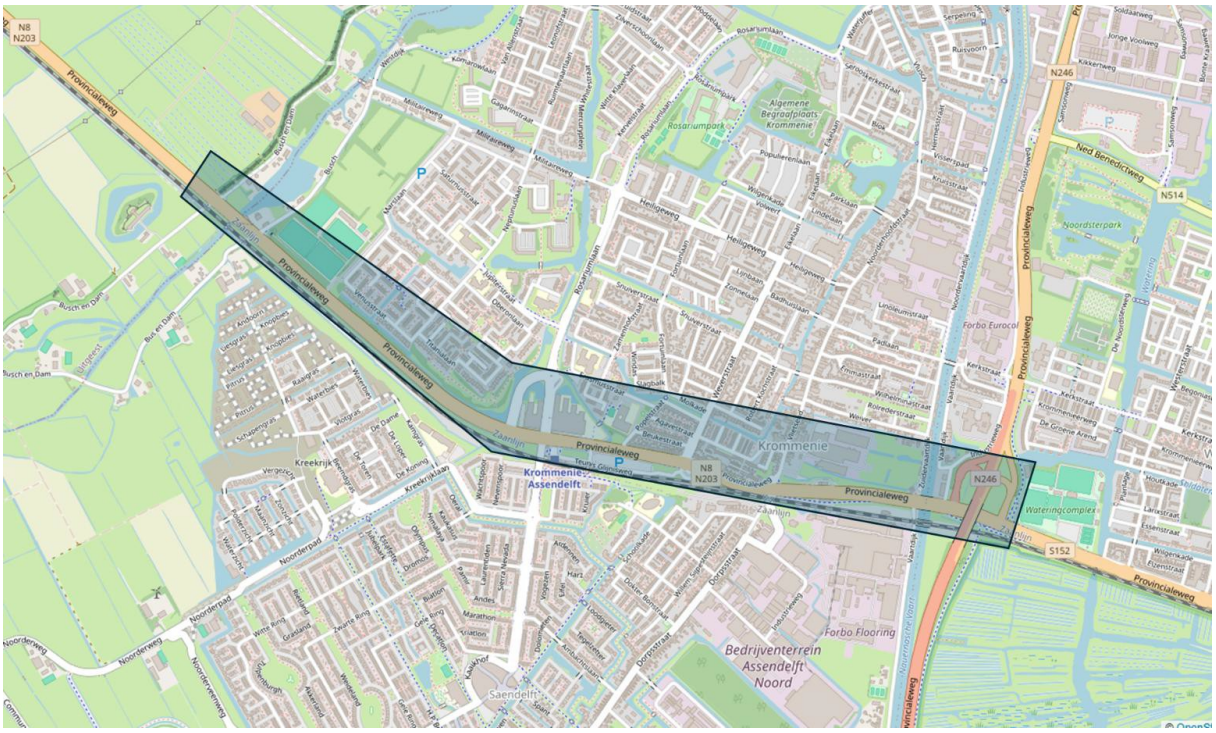
1.2 Doel van het project

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 verbeteren van de regionale bereikbaarheid is geen onderdeel van de doelstelling van het project. In het voorgaande onderzoek naar een robuuste oplossing is gebleken dat daar meer voor nodig is. Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is onderdeel van gesprek met het Rijk.

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 aantakkende 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 aantakkende wegen.



Afbeelding 2: scope van de variantenstudie N203.

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**. Advies- en ingenieursbureau Arcadis heeft de variantenstudie uitgevoerd. Zij hebben een uitgebreide rapportage opgesteld. Deze is te raadplegen op de website van de provincie (www.noord-holland.nl/N203). Deze voorliggende notitie beschrijft de keuze voor de Voorkeursvariant.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de verschillende varianten beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op hoe de omgeving betrokken is geweest bij de variantenstudie. De resultaten van de onderzoeken naar de effecten van de varianten, zijn beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd welke variant de voorkeursvariant is. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 het vervolg beschreven.

2. Beschrijving varianten

Tijdens de variantenstudie zijn vijf infrastructurele varianten onderzocht. De varianten hebben een aantal gezamenlijke uitgangspunten:

- De snelheid op de N203 tussen Busch en Dam en Rosariumlaan wordt teruggebracht van 80 naar 50 km/h.
- De inrichting van de N203 wordt aangepast volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg.
- De kruispunten op de N203 (van Busch en Dam t/m de N246) worden verbeterd voor alle modaliteiten (snelverkeer en langzaam verkeer).
- De doorfietsroute langs de N203 wordt beter ingericht.
- Er wordt zoveel mogelijk ruimte gezocht voor het verbeteren van de groenstructuur.
- Bij elke variant wordt geïnventariseerd wat de kansen zijn van het doseren van het doorgaand verkeer.

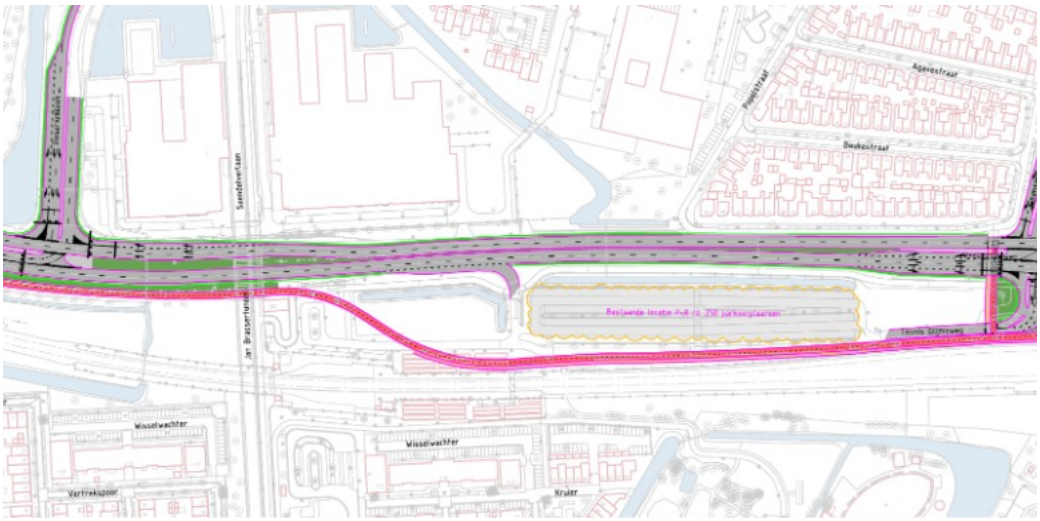
De vijf basisvarianten onderscheiden zich door het gebruik van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Variant *Huidige ligging 2x2 rijstroken* – de bestaande weg inrichten volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
2. Variant *Huidige ligging 2x1 rijstroken* – het profiel versmald naar 2x1 rijstroken en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
3. Variant *Naast het spoor 2x2 rijstroken* – de weg zoveel mogelijk langs het spoor verplaatsen om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
4. Variant *Naast het spoor 2x1 rijstroken* – de weg zoveel mogelijk langs het spoor verplaatsen met 2x1 rijstroken om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
5. Variant *Verdiepte ligging* – het bestaande Alternatief 2 uit het project Verbinding A8-A9, met een verdiepte ligging voor het doorgaande verkeer.

Deze vijf basisvarianten liggen niet vast. Dat wil zeggen dat na de keuze voor een voorkeursvariant het mogelijk is om het ontwerp nog verder te optimaliseren. In de volgende paragrafen worden de verschillende varianten beknopt beschreven. In de rapportage van Arcadis is een uitgebreidere beschrijving van de varianten opgenomen.

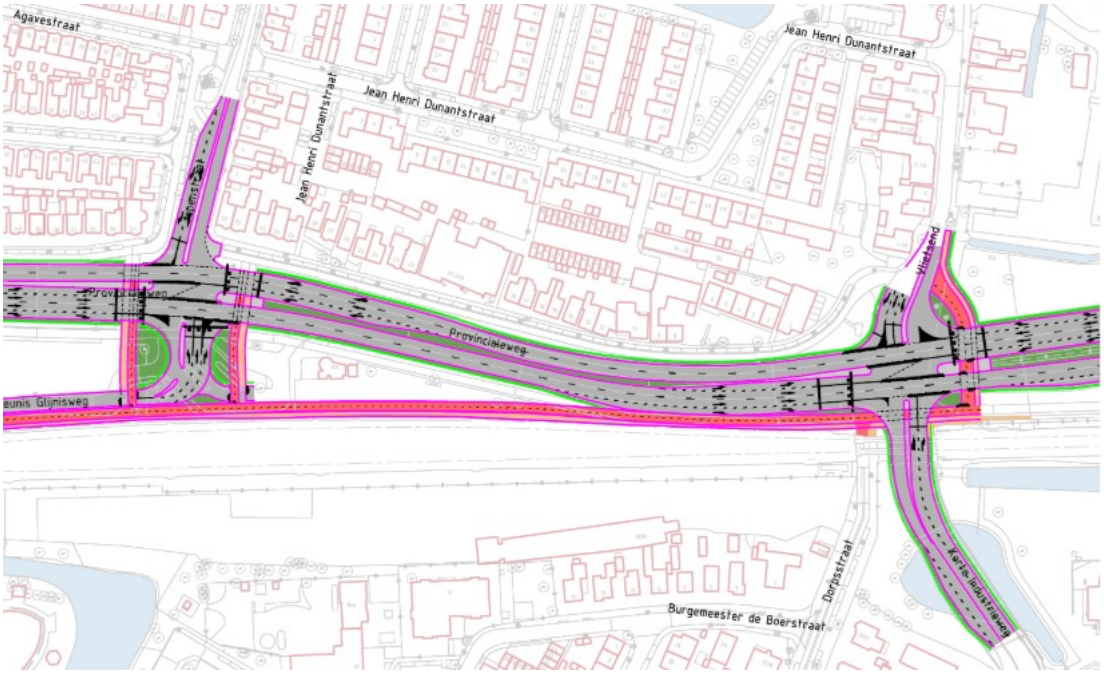
2.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken

Bij deze variant verandert er weinig aan het wegprofiel. De weg wordt ingericht volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg. Dat betekent dat de weg iets versmald wordt. Daarnaast wordt uitgegaan van het verplaatsen van het fietspad richting het spoor ter hoogte van het stationsgebied. Dit om het conflict tussen het autoverkeer richting de P+R en de kruisende doorfietsroute te vermijden. In onderstaande afbeelding is het schetsontwerp voor dat gedeelte weergegeven.



Afbeelding 3: schetsontwerp van variant 1 ter hoogte van het stationsgebied. De roze lijn geeft de verplaatsing van de doorfietsroute weer.

Het oude busstation bij Café de Remise verdwijnt. Hierdoor kan het kruispunt met de Iepenstraat beter en veiliger worden ingericht. Café de Remise blijft in deze variant behouden.



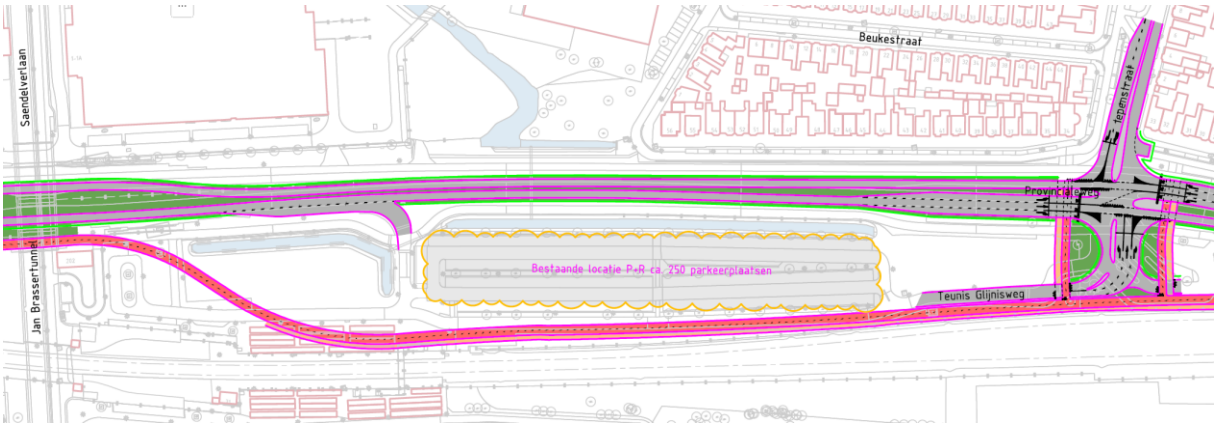
Afbeelding 4: schetsontwerp van variant 1 ter hoogte van de Iepenstraat en Vlietsend.

De kruising met het Vlietsend en de N203 ten oosten van het kruispunt wijzigen verder niet. Op de afrit van de N246 (van Amsterdam richting Krommenie) wordt een extra opstelvak gerealiseerd.

2.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken

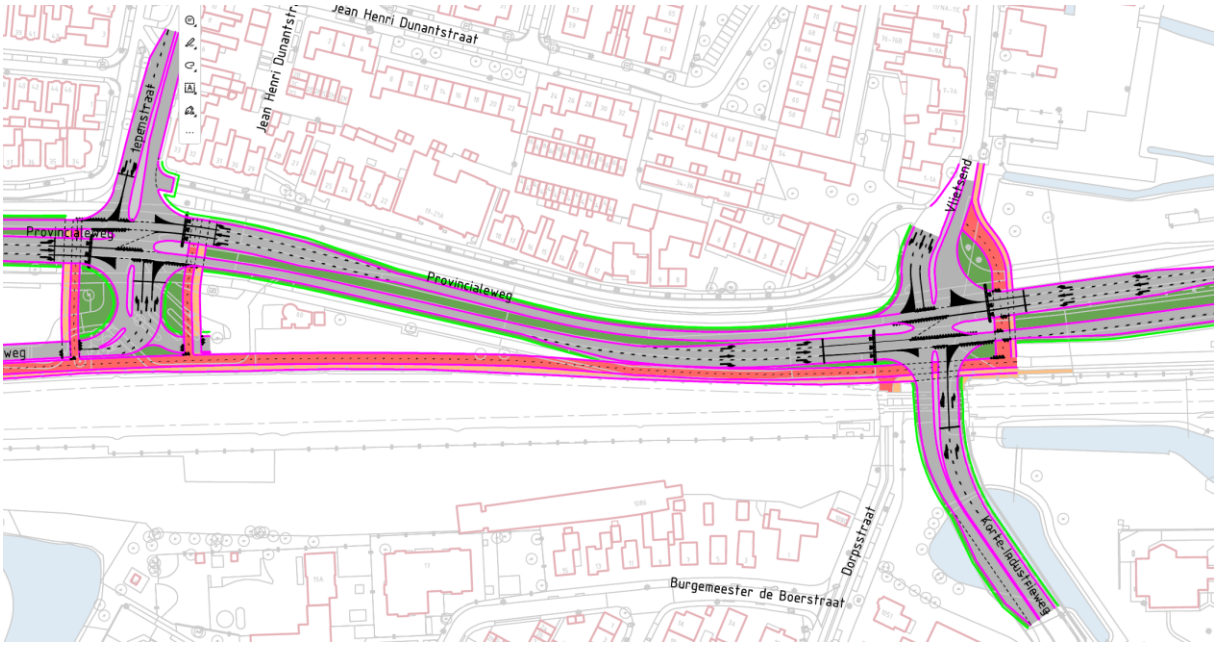
Het aantal rijstroken wordt teruggebracht van twee rijstroken per richting naar 1 rijstrook per richting. Ook hierbij wordt de N203 tussen Busch en Dam en de N246 ingericht volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg. Daarnaast wordt de doorfietsroute verlegd richting het spoor zoals bij variant

1. De ruimte tussen de woningen langs de N203 en de rijbaan wordt groter door het versmallen naar 2x1 rijstroken.



Afbeelding 5: schetsontwerp variant 2 ter hoogte van het stationsgebied.

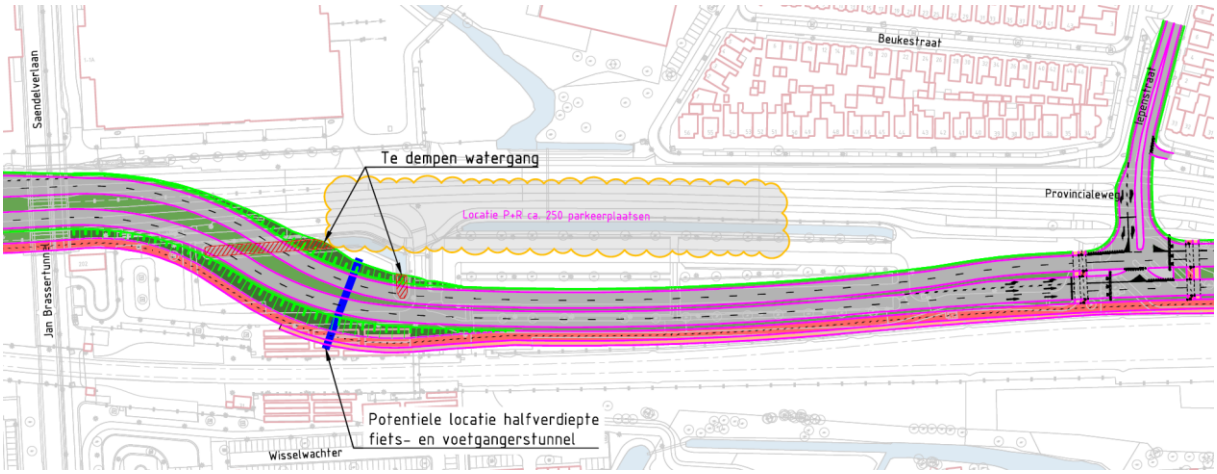
Ook bij deze variant wordt het kruispunt met de Iepenstraat aangepakt en blijft het café de Remise behouden. Door de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203 kan een groenere inrichting gemaakt worden. Daarnaast kunnen eventueel geluidwerende maatregelen ingepast worden. Ten oosten van het kruispunt met het Vlietsend wordt de 2x1 doorgetrokken tot vlak voor de brug over de Nauernasche Vaart.



Afbeelding 6: schetsontwerp variant 2 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

2.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken

Deze variant is grotendeels gelijk aan variant 1, huidige ligging 2x2 rijstroken. Het verschil zit in het tracé tussen de Rosariumlaan en het Vlietsend. Daar buigt in deze variant de weg richting het spoor om zo maximaal ruimte te maken tussen de woningen en de N203.



Afbeelding 7: schetsontwerp variant 3 ter hoogte van het stationsgebied.

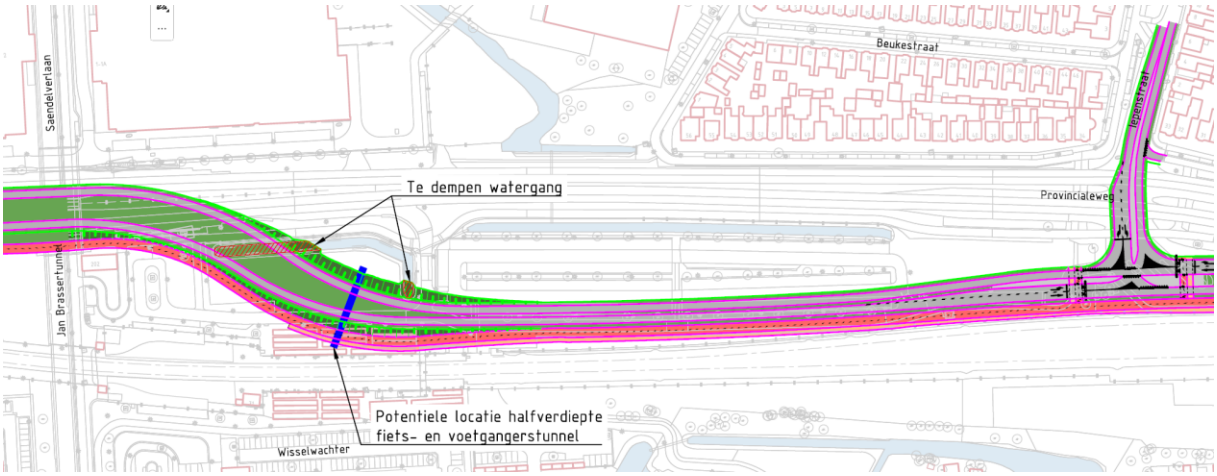
Een belangrijk aandachtspunt is het functioneren van het stationsgebied. In deze variant kruist de N203 het huidige stationsgebied. Dit zorgt ervoor dat er naast het ontwerp van de weg ook een nieuw ontwerp gemaakt moet worden voor het stationsgebied. Dit volgt in een latere fase. Door de verlegging van de N203 wordt het kruispunt met de Iepenstraat verschoven richting het spoor. Hierdoor kan de parallelweg langs de woningen beter aangesloten worden op de Iepenstraat. Wel betekent dit dat Café de Remise verplaatst moet worden naar een andere locatie in het stationsgebied.

De rest van het tracé wijkt niet af van variant 1.

Afbeelding 8: schetsontwerp variant 3 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

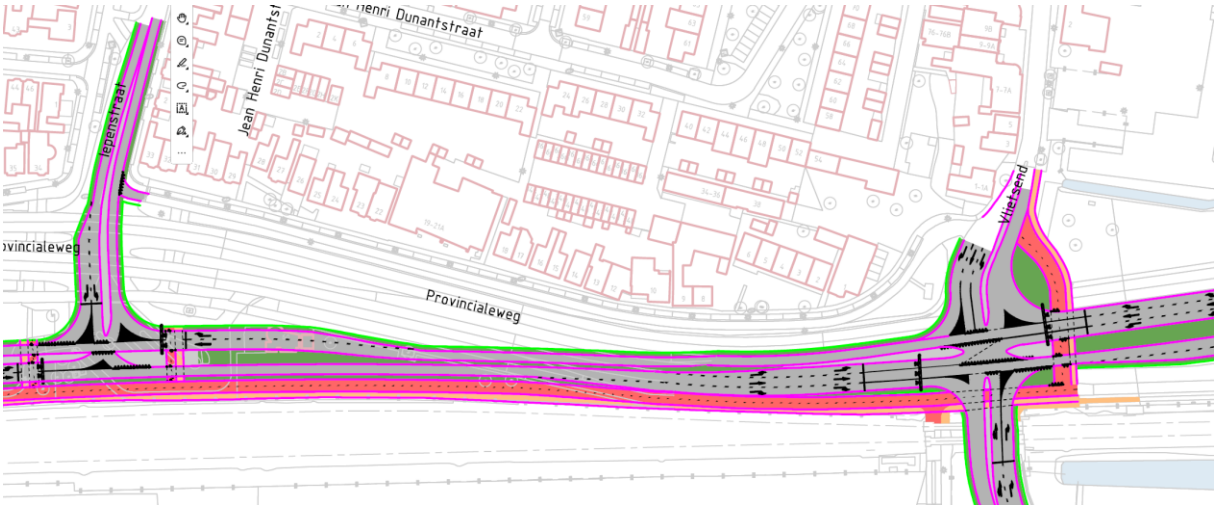
2.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken

Deze variant is grotendeels gelijk aan variant 3. Bij variant 4 wordt het aantal rijstroken teruggebracht van 2x2 naar 2x1 rijstroken. De ruimte tussen de woningen en de N203 wordt hiermee groter dan bij variant 3 met 2x2 rijstroken. Wel gelden dezelfde aandachtspunten rond het stationsgebied.



Afbeelding 9: schetsontwerp variant 4 ter hoogte van het stationsgebied.

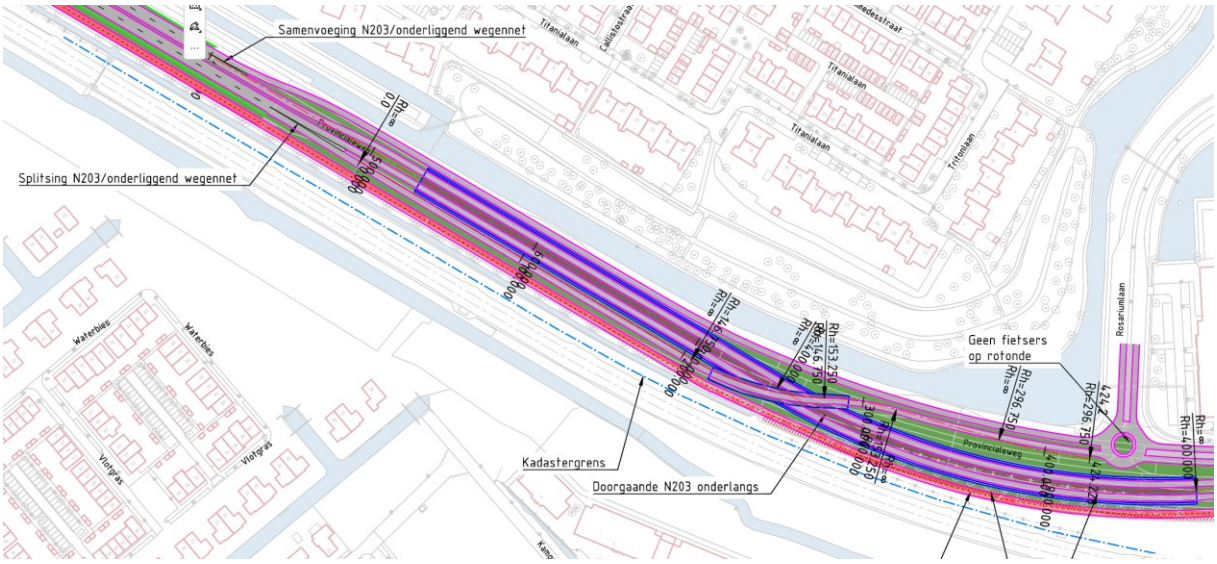
Bij de kruising met het Vlietsend ontstaat meer ruimte tussen de woningen en de N203. Deze nieuwe ruimte biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Net als in variant 2 kunnen er eventueel geluidsmaatregelen ingepast worden.



Afbeelding 10: schetsontwerp variant 4 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

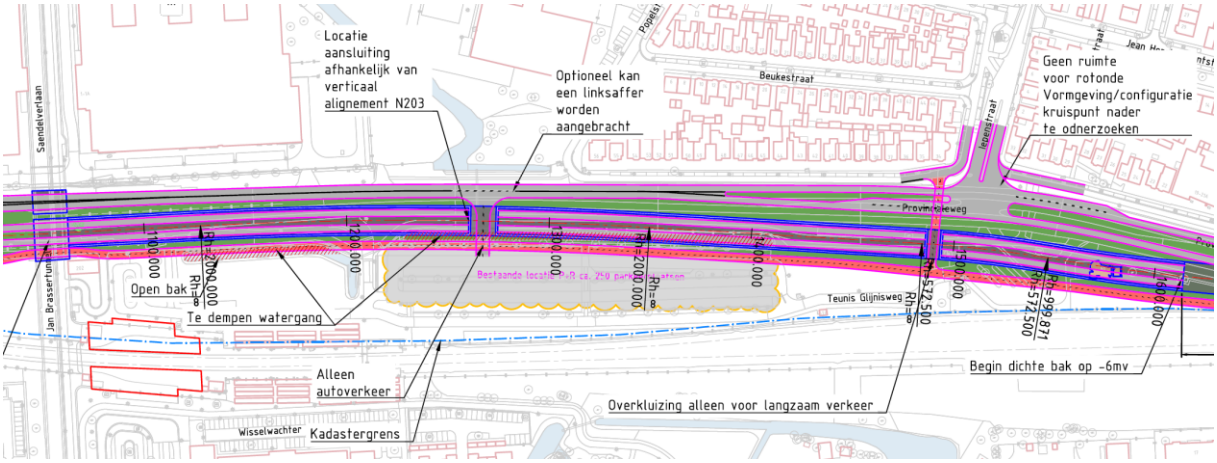
2.5 Variant 5: Verdiepte ligging

De vijfde variant is de verdiepte ligging uit het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9. Bij deze variant wordt het doorgaande verkeer gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande verkeer wordt waar mogelijk verdiept afgewikkeld. Het lokale verkeer blijft op maaiveld rijden.



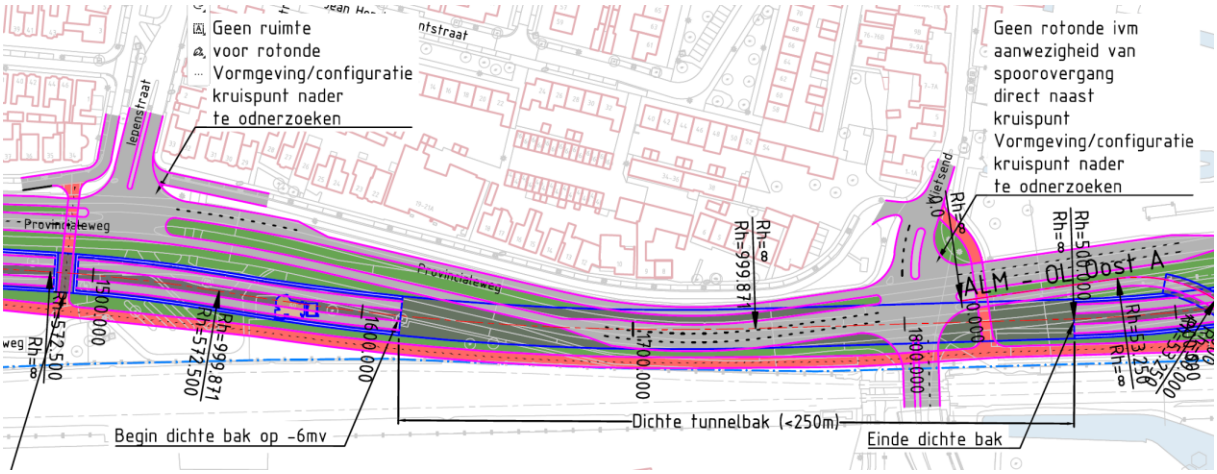
Afbeelding 11: schetsontwerp variant 5 ten westen van de Rosariumlaan met de splitsing van doorgaand en lokaal verkeer.

Tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan wordt het verkeer gesplitst. Het doorgaande verkeer zakt naar beneden en het lokale verkeer gaat over de verdiepte ligging heen richting de kruising met de Rosariumlaan. Het doorgaande verkeer komt weer omhoog om over de Jan Brassertunnel heen te gaan. Daarna zakt het doorgaande verkeer naar beneden onder maaiveld. Ter hoogte van het Vlietsend gaat het doorgaande verkeer door een onderdoorgang. Het lokale verkeer en het kruispunt met het Vlietsend komen boven op het dak van de onderdoorgang te liggen. Na het kruispunt met het Vlietsend voegen het doorgaande verkeer en het lokale verkeer samen voor de brug over de Nauernasche Vaart.

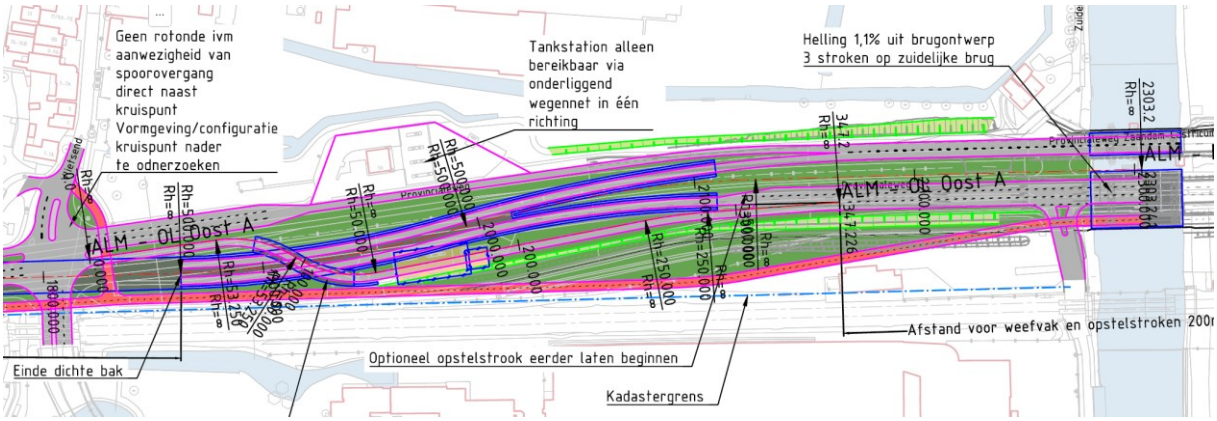


Afbeelding 12: schetsontwerp variant 5 ter hoogte van het stationsgebied.

Het kruispunt met de Rosariumlaan kan aangepast worden naar een rotonde. Door de verdiepte ligging van het doorgaande verkeer wordt het stationsgebied anders ingericht. Het kruispunt met de Iepenstraat wordt compacter. Café de Remise kan niet op de huidige locatie blijven en moet worden verplaatst. De kruising met het Vlietsend wordt iets compacter. Het tankstation aan de zuidzijde van de N203 verdwijnt om ruimte te maken voor het samenvoegen van het doorgaande en lokale verkeer.



Afbeelding 13: schetsontwerp variant 5 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.



Afbeelding 14: schetsontwerp variant 5 tussen Vlietsend en brug over Nauernasche Vaart.

3. Participatie omgeving

Tijdens de variantenstudie is de omgeving betrokken om ervaringen, ideeën en meningen op te halen. Daarnaast is de gemeente Zaanstad nauw betrokken geweest vanuit verschillende disciplines bij de variantenstudie. De Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail hebben gedurende de studie op verschillende momenten inhoudelijk meegekeken. Naast betrokkenheid op ambtelijk niveau is er ook op bestuurlijk niveau betrokkenheid geweest tussen de verschillende projectpartners. Er is o.a. een informatiebijeenkomst georganiseerd voor raadsleden van de gemeente Zaanstad en Statenleden van de provincie Noord-Holland.

De omgeving is op drie verschillende manieren benaderd. Zo is er een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van bewoners(groepen), bedrijvengroepen en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond en ANWB. De klankbordgroep is op twee momenten bij elkaar gekomen. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn de concepten van de schetsontwerpen besproken. Daarna heeft adviesbureau Arcadis de schetsontwerpen verder aangescherpt. In de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep zijn de effecten van de verschillende varianten toegelicht en besproken. Daarnaast is de mening van de deelnemers opgehaald over welke variant de meeste voorkeur heeft en welke variant de minste.

In de periode van 22 juni t/m 12 juli is een online peiling geweest onder bewoners van Krommenie/Assendelft en gebruikers van de N203. In deze peiling werden de varianten met de bijbehorende effecten gepresenteerd. Vervolgens heeft men een rangschikking van de varianten kunnen opgeven. Doordat de postcode is uitgevraagd kan geanalyseerd worden welke doelgroep welke voorkeur heeft.

Tenslotte is op 1 juli 2026 een informatiemarkt georganiseerd over de verschillende projecten rond de N203 in Zaanstad. Tijdens de informatiemarkt konden aanwezigen informatie ophalen bij de stand over de variantenstudie. Daarnaast kon men via een QR-code rechtstreeks naar de online peiling toe om deze in te vullen.

In paragraaf 4.7 wordt ingegaan hoe de omgeving kijkt naar de verschillende varianten en de effecten daarvan.

4. Resultaten

De varianten uit hoofdstuk 2 zijn onderzocht op een groot aantal aspecten. De belangrijkste aspecten gaan over het doelbereik: het verbeteren van de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid. In onderstaande tabel zijn alle aspecten en de beoordeling weergegeven. In de volgende paragrafen wordt per variant uitgelegd wat de voor- en nadelen zijn van de variant.

Thema	Subthema	Autonome situatie	Huidige ligging 2x2 rijstroken	Huidige ligging 2x1 rijstroken	Naast het spoor 2x2 rijstroken	Naast het spoor 2x1 rijstroken	Verdiepte ligging
Leefbaarheid	Geluid	-	+	+	+	+	++
	Luchtkwaliteit PM2,5	-	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit PM10	-	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit NO2	-	0	0	0	0	0/+
Bereikbaarheid	Doorstroming wegvak	0	++	-	++	-	++
	Doorstroming kruispunt	-	0	--	0	--	+
	Sluipverkeer	-	0	--	0	--	0
	Reistijden doorgaand verkeer	-	-	--	-	--	++
	Reistijden lokaal verkeer	-	+	--	+	--	++
	Barierèwerking	--	0	-	0/+	0/-	+
Veiligheid	Sociale veiligheid	-	+	+	+	+	-
	Verkeersveiligheid	--	0	0	0	0	++
	Omgevingsveiligheid	0	0	0	0	0	0
Landschap	Stedelijke inpassing	-	0/-	++	-	-	--
	Kansen ruimtelijke ontwikkeling	0	0/-	++	-	-	--
	Beschermd landschap	0	0	0	0	0	0
	Cultuurhistorie	0	0	0	0	0	0
	Meekoppelkansen	0	+	++	++	++	+
Natuur	NNN	0	0	0	0	0	0
	Natura 2000	0	0	0	0	0	0
	Effect op beschermde diersoorten	0	0	0	-	-	-
	Stikstofdepositie - aanlegfase	n.v.t.	-	-	-	-	--
	Stikstofdepositie - gebruiksfase	0	+	+	+	+	+
Bodem en water	Waterhuishouding	0	0	+	+	++	-
	Klimaatverandering	-	0	+	0	+	--
	Kabels & leidingen	n.v.t.	--	--	--	--	--
	Archeologie	n.v.t.	0	0	0	0	0
	Ontplofbare oorlogsresten	n.v.t.	0	0	-	-	--
Draagvlak	Omgeving	-	0/-	-	0/+	0/-	0/+
	Professionele stakeholders	n.v.t.	PM	PM	PM	PM	PM
	Projectpartners	n.v.t.	PM	PM	PM	PM	PM
Haalbaarheid	Grondverwerving	n.v.t.	-	-	-	-	-
	Vergunningen	n.v.t.	0	0	-	-	--
Financieel	Investeringskosten (€)	n.v.t.	49 mln	45 mln.	56 mln	49 mln	354 mln
Milieukosten	MKI	n.v.t.	⚘⚘⚘	⚘⚘⚘	⚘⚘	⚘⚘⚘	⚘

Afbeelding 15: Tabel met totaalbeoordeling varianten uit onderzoek Arcadis.

4.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken

Leefbaarheid
Door het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan verbetert de geluidsbelasting op de woningen in de wijk Zuiderham. Dit geldt voor elke variant. Doordat de ligging van de N203 verder niet verandert, is er ook geen positief of negatief effect op de geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. Dit komt doordat het aandeel verkeer iets stijgt en door de verlaging van de snelheid de uitstoot van die hoeveelheid voertuigen iets afneemt.

Bereikbaarheid
De verlaging van de snelheid op de N203 leidt tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaand verkeer nemen iets toe door de verlaging van de snelheid. De reistijden voor het lokale verkeer (van Krommenie naar Assendelft en andersom) nemen iets af doordat minder (doorgaand) verkeer rijdt over de N203. Een aandachtspunt blijft de (sluip)route via de Noorderveenweg en Communicatieweg. De Communicatieweg krijgt meer verkeer te verwerken dan volgens de richtlijnen wenselijk is, zowel in de autonome situatie als bij deze variant.

Overige aspecten
In deze variant wordt de doorfietsroute verlegd richting het spoor. Vooral deze ingreep heeft invloed op een aantal aspecten. De fietsers kruisen niet meer het verkeer van/naar het P+R terrein. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers. De sociale veiligheid verbetert in combinatie met de aanpassing van het kruispunt bij de Iepenstraat. Daar staat tegenover dat het verplaatsen van het fietspad het stationsgebied doorsnijdt. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. Randvoorwaardelijk is een ander ontwerp nodig om voldoende ruimte te garanderen voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied.

Kansen
Bij deze variant liggen de kansen vooral in het versterken van het stationsgebied. Het is dan wel nodig om de verplaatsing van het fietspad te heroverwegen of anders vorm te geven zodat de functionaliteit van het stationsgebied behouden blijft. De functionaliteit van het stationsgebied is voorwaardelijk. Daarnaast ligt er bij deze variant de kans om de nieuwbouw Eilanden van Hain direct te ontsluiten op de N203. Tenslotte kan door het doseren van doorgaand verkeer buiten de kern Krommenie, het (lokale) verkeer binnen Krommenie beter afgewikkeld worden.

4.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken

Leefbaarheid
Door het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan verbetert de geluidsbelasting op de woningen in de wijk Zuiderham. Dit geldt voor elke variant. Het terugbrengen van het aantal rijstroken van 2 naar 1 per richting heeft ook een positief effect op de

geluidsbelasting. Dit komt doordat de hoeveelheid verkeer over de N203 afneemt. De woningen direct aan de N203 krijgen hierdoor een lagere geluidsbelasting.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. De bijdrage van het verkeer van de N203 op de luchtkwaliteit is beperkt. Ondanks de afname van verkeer is wel sprake van meer filevorming waardoor de verandering van luchtkwaliteit nauwelijks is.

Bereikbaarheid

Het terugbrengen van de capaciteit van 2 rijstroken naar 1 rijstrook per richting heeft een grotere impact op de verkeersstromen. De hoeveelheid verkeer op de N203 neemt met circa 25% af. Het verkeer gaat andere routes zoeken, waaronder de bekende sluiproutes. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen sterk toe waardoor de reistijdfactor boven de 1,5 uitkomt. De reistijdfactor laat zien hoeveel keer langer je doet in de spitsperiode ten opzichte van filevrij doorrijden. Ook voor het lokale verkeer neemt de reistijd toe en komt de reistijdfactor boven de 1,5 uit. Dit komt met name door de kruispunten het verkeer niet goed kunnen verwerken met 1 rijstrook per richting.

Bij deze variant neemt het verkeer op de sluiproutes toe. Dit komt niet alleen door het doorgaande verkeer dat de N203 gebruikt en bij vertraging een andere weg zoekt. Een effect van de 2x1 is ook dat bewoners uit Krommenie en Assendelft andere routes kiezen waardoor lokale wegen drukker worden. Op de Communicatieweg neemt het verkeer toe met 22% terwijl daar in de autonome situatie al meer verkeer rijdt dan wenselijk is. Ook op de Vaartbrug en de Dorpsstraat in Assendelft neemt de hoeveelheid verkeer toe.

Overige aspecten

Deze variant scoort goed op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Door het verminderen van het aantal rijstroken ontstaan mogelijkheden om de weg meer in de omgeving in te laten passen. Daarnaast kan de ruimte gebruikt worden om het stationsgebied te versterken. Ook voor de waterhuishouding en klimaatadaptatie liggen kansen om de vrijgekomen ruimte te benutten voor waterberging.

Kansen

Naast kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen en waterberging kan bij deze variant de extra ruimte gebruikt worden voor aanvullende geluidmaatregelen. Waar nu nauwelijks ruimte is voor een (laag) geluidscherm, is daar bij deze variant voldoende ruimte voor. Het verder doseren van het doorgaand verkeer is bij deze variant geen kans. Het terugbrengen naar 1 rijstrook per richting zorgt voor het doseren van verkeer.

4.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken

Leefbaarheid

Deze variant heeft vergelijkbare effecten op de leefbaarheid als bij variant 1. Bij deze variant geldt wel dat de woningen direct aan de N203 profiteren van de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de weg. Hiermee heeft deze variant meer positief effect dan variant 1. De woningen dichtbij het

Vlietsend krijgen niet meer ruimte tussen de woningen en de N203. Daar wijzigt de geluidsbelasting niet.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. Dit komt doordat het aandeel verkeer iets stijgt en door de verlaging van de snelheid de uitstoot van die hoeveelheid voertuigen iets afneemt.

Bereikbaarheid

Deze variant kent dezelfde effecten als variant 1 op bereikbaarheid. De verlaging van de snelheid op de N203 leidt ook tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaand verkeer nemen iets toe door de verlaging van de snelheid. De reistijden voor het lokale verkeer nemen iets af doordat minder (doorgaand) verkeer rijdt over de N203. Een aandachtspunt blijft de (sluip)route via de Noorderveenweg en Communicatieweg. De Communicatieweg krijgt meer verkeer te verwerken dan volgens de richtlijnen wenselijk is, zowel in de autonome situatie als bij deze variant.

Overige aspecten

Het verplaatsen van de rijbaan richting het spoor heeft een groot effect op het stationsgebied. Het huidige ontwerp van deze variant doorsnijdt het stationsgebied. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. In deze variant is een nieuw integraal ontwerp van de N203 en het stationsgebied noodzakelijk. Alhoewel de weg verder van de woningen af komt te liggen zorgt de nog te bepalen inpassing van P+R ervoor dat deze variant slechter scoort op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kent deze variant een aantal uitvoeringsrisico's door de verplaatsing van de rijbaan. Het grondgebied waar de weg overloopt is niet in eigendom van de provincie. Tevens zijn er bij het verleggen van de weg meer vergunningen nodig voor o.a. het afwijken van het omgevingsplan. Ten slotte moeten kabels en leidingen verlegd worden en is op dit moment niet bekend of er oorlogsresten aanwezig zijn in het gebied.

Kansen

De ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203 kan benut worden voor waterberging. Daarnaast zijn aanvullende geluidsmaatregelen (bijvoorbeeld een laag geluidscherm) mogelijk waar dat nu nauwelijks het geval is. Optimalisatie van het ontwerp kan ertoe leiden dat de negatieve impact op het stationsgebied teniet wordt gedaan. Bijvoorbeeld door de slinger richting het spoor op te schuiven. Dit vraagt om een integraal ontwerp van de weg en het stationsgebied, waarbij de functionaliteit van het stationsgebied gewaarborgd blijft of zelfs versterkt kan worden. Deze optimalisatie is randvoorwaardelijk om een goed functionerend station te borgen. Tenslotte kan door het doseren van doorgaand verkeer buiten de kern Krommenie, het (lokale) verkeer binnen Krommenie beter afgewikkeld worden.

4.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken

Leefbaarheid

Deze variant kent grotendeels dezelfde effecten op de leefbaarheid als variant 2. Daar komt bij dat de verplaatsing van de rijbaan richting het spoor een groter positief effect heeft op de

geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203. Ook de woningen bij het Vlietsend kennen een lagere geluidsbelasting door de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. De bijdrage van het verkeer van de N203 op de luchtkwaliteit is beperkt. Ondanks de afname van verkeer is wel sprake van meer filevorming waardoor de verandering van luchtkwaliteit nauwelijks is.

Bereikbaarheid

Qua bereikbaarheid kent deze variant dezelfde effecten als variant 2. Het terugbrengen van de capaciteit van 2 rijstroken naar 1 rijstrook per richting heeft een grotere impact op de verkeersstromen. De hoeveelheid verkeer op de N203 neemt met circa 25% af. Het verkeer gaat andere routes zoeken, waaronder de bekende sluiproutes. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen sterk toe waardoor de reistijdfactor boven de 1,5 uitkomt. De reistijdfactor laat zien hoeveel keer langer je doet in de spitsperiode ten opzichte van filevrij doorrijden. Ook voor het lokale verkeer neemt de reistijd toe en komt de reistijdfactor boven de 1,5 uit. Dit komt met name door de kruispunten het verkeer niet goed kunnen verwerken met 1 rijstrook per richting.

Bij deze variant neemt het verkeer op de sluiproutes toe. Dit komt niet alleen door het doorgaande verkeer dat de N203 gebruikt en bij vertraging een andere weg zoekt. Een effect van de 2x1 is ook dat bewoners uit Krommenie en Assendelft andere routes kiezen waardoor lokale wegen drukker worden. Op de Communicatieweg neemt het verkeer toe met 22% terwijl daar in de autonome situatie al meer verkeer rijdt dan wenselijk is. Ook op de Vaartbrug en de Dorpsstraat in Assendelft neemt de hoeveelheid verkeer toe.

Overige aspecten

Ook voor deze variant geldt dat de verplaatsing van de rijbaan richting het spoor een groot effect heeft op het stationsgebied. Het huidige ontwerp van deze variant doorsnijdt het stationsgebied. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. In deze variant is een nieuw integraal ontwerp van de N203 en het stationsgebied noodzakelijk. Alhoewel de weg verder van de woningen af komt te liggen zorgt de nog te bepalen inpassing van P+R ervoor dat deze variant slechter scoort op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kent deze variant een aantal uitvoeringsrisico's door de verplaatsing van de rijbaan. Het grondgebied waar de weg overloopt is niet in eigendom van de provincie. Tevens zijn er bij het verleggen van de weg meer vergunningen nodig voor o.a. het afwijken van het omgevingsplan. Ten slotte moeten kabels en leidingen verlegd worden en is op dit moment niet bekend of er oorlogsresten aanwezig zijn in het gebied.

Kansen

Naast kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen en waterberging kan bij deze variant de extra ruimte gebruikt worden voor aanvullende geluidmaatregelen. Waar nu nauwelijks ruimte is voor een (laag) geluidscherm, is daar bij deze variant voldoende ruimte voor. Het verder doseren van het doorgaand verkeer is bij deze variant geen kans. Het terugbrengen naar 1 rijstrook per richting zorgt voor het doseren van verkeer.

4.5 Variant 5: Verdiepte ligging

Leefbaarheid

Bij de verdiepte ligging neemt de geluidsbelasting het sterkst af bij de woningen direct aan de N203. Het doorgaande verkeer rijdt daar in een, deels overdekte, bak onder maaiveld. Daarnaast neemt de geluidsbelasting af in de wijk Zuiderham, zoals bij de andere varianten, door het verlagen van de snelheid tussen de Rosariumlaan en Busch en Dam.

De effect op (zeer)fijnstof is beperkt. De wijzigingen in de verkeersstromen leiden tot een neutrale beoordeling. Wel is er een effect merkbaar bij stikstofdioxide (NO_2). De luchtkwaliteit verbetert door de verdiepte ligging en betere doorstroming van het verkeer op de N203 in Krommenie.

Bereikbaarheid

De verlaging van de snelheid op de N203 leidt tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen af in de ochtendspits en toe in de avondspits. In beide spitsen blijft de reistijdfactor onder de 1,5.[2] De reistijden voor het lokale verkeer nemen af en blijven onder de reistijdfactor van 1,5. Het verkeer op de bekende sluiproutes wijzigt nauwelijks. De Communicatieweg blijft een aandachtspunt door een hogere verkeersbelasting dan wenselijk voor dit type weg.

Overige aspecten

Op het gebied van verkeersveiligheid scoort deze variant positief door het scheiden van doorgaand verkeer en lokaal verkeer. Het aantal conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer neemt sterk af. Het ruimtebeslag van de verdiepte ligging is wel groter dan bij de andere varianten. In het stationsgebied komt het verkeer uit de verdiepte ligging weer naar boven om over de Jan Brassertunnel heen te gaan. Dit zorgt ervoor dat de functionaliteit van het stationsgebied verslechtert. Er blijft weinig ruimte over om dit gebied te versterken en te ontwikkelen en wordt door de verdiepte ligging de mogelijkheid tot aanpassingen van de weg in de toekomst teniet gedaan. Op basis van het schetsontwerp zijn verschillende uitvoeringsrisico's te benoemen die te maken hebben met de beoordeling op haalbaarheid. Ter hoogte van het Vlietsend is weinig ruimte beschikbaar om de verdiepte ligging aan te leggen. De bak komt in het beperkingengebied spoorwegen te liggen. Dat wil zeggen dat de aanleg van de verdiepte ligging effect kan hebben op het spoor. Het spoor mag tijdens de werkzaamheden niet verzakken.

Kansen

De kansen bij deze variant zijn beperkt. De verbindingen voor langzaam verkeer tussen Krommenie en het stationsgebied kunnen in de variant verbeterd worden. Het doseren van doorgaand verkeer kan voorkomen dat in de verdiepte ligging filevorming ontstaat in oostelijke richting, voor de aansluiting met de N246.

[2] Een verbetering van de reistijd voor doorgaand verkeer betekent niet direct een verbetering voor de regionale bereikbaarheid. Een verbetering van de regionale bereikbaarheid vraagt bijvoorbeeld om extra capaciteit en betere doorstroming. Alleen een lokale verbetering van de reistijd voor doorgaand verkeer is niet voldoende.

4.6 Investeringskosten

In onderstaande tabel zijn de investeringskosten (exclusief BTW, inclusief onzekerheidsmarge van 30%) opgenomen. Hieruit blijkt dat de varianten op maaiveld tussen de 50 en 60 miljoen euro kosten. De verdiepte ligging komt hoger uit op een investering van circa 380 miljoen euro.

Variant	Investeringskosten
Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken	55 miljoen
Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken	50 miljoen
Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken	60 miljoen
Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken	55 miljoen
Variant 5: Verdiepte ligging	380 miljoen

Kosten per variant

De verschillen in kosten bij de varianten 1 t/m 4 zijn relatief beperkt. In alle varianten wordt het bestaande asfalt weggehaald en wordt nieuw asfalt teruggebracht. Daarnaast is bij alle varianten sprake van het verleggen van kabels en leidingen. Bij de varianten met huidige ligging heeft dat te maken met het verleggen van het fietspad richting het spoor waarbij kabels en leidingen verplaatst moeten worden. De varianten naast het spoor hebben als extra kostenpost een ongelijkvloerse verbinding tussen de noordzijde en zuidzijde van de N203 ter hoogte van het stationsgebied. Tenslotte is bij elke variant rekening gehouden met een aanpassing van het stationsgebied van € 5 miljoen.

Investeringen grote projecten

Binnen het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) zijn vijf infrastructurele projecten aangewezen als prioritaire projecten. De herinrichting van de N203 Krommenie is daar onderdeel van. Voor de realisatie van studieprojecten is vanaf 2033 (en waarvan de afschrijving in 2034 start) geen dekking meer in de stelpost. Dit tekort loopt de daaropvolgende jaren op en wordt veroorzaakt door de grootte van de projectenportefeuille van de studieprojecten, die circa € 1,175 miljard bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden.

De 5 omvangrijke studieprojecten (N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen, N203-19 Herinrichting N203 Krommenie, N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241, N247-22 Onderdoorgang Broek in Waterland en N250-06 Ravelijnbrug Den Helder) nemen het grootste deel van deze investeringsomvang voor hun rekening (€ 925 mln). Ondanks de extra middelen die bij het Coalitieakkoord 2023-2027 beschikbaar zijn gesteld en die jaarlijks een extra investeringsruimte van € 50 mln opleveren, is dit niet voldoende om alle studieprojecten de komende jaren te kunnen realiseren. Binnen de looptijd van het iMPI 2027-2034 kan € 400 mln (8 jaar x € 50 mln) extra worden geïnvesteerd.

Er moeten zorgvuldige keuzes worden gemaakt over de realisatie van de studieprojecten qua prioritering, fasering en financiering. Hieruit blijkt ook dat onder andere bijdragen van derden essentieel blijven om omvangrijke projecten te kunnen financieren.

Voor het project N203 Krommenie is in het iMPI 2027 rekening gehouden met een investering van € 300 miljoen. Varianten 1 t/m 4 zitten ruim onder de investering van € 300 miljoen, terwijl variant 5 (verdiepte ligging) nu een prognose kent van € 380 miljoen.

4.7 Draagvlak omgeving

Klankbordgroep

Binnen de klankbordgroep wordt de variant 2x2 naast het spoor door verschillende vertegenwoordigers gezien als een pragmatische middenweg tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. De variant behoudt de verkeerscapaciteit van de route, wat voor organisaties die waarde hechten aan bereikbaarheid, doorstroming en economische vitaliteit een belangrijk voordeel is. Tegelijkertijd ontstaat meer afstand tussen de weg en de bestaande bebouwing. Hierdoor wordt ook tegemoetgekomen aan zorgen over geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg komt de variant in de klankbordgroep regelmatig naar voren als een werkbaar compromis tussen uiteenlopende belangen.

Tegelijkertijd is er binnen de klankbordgroep beperkt enthousiasme voor deze variant als eindoplossing. Verschillende deelnemers wijzen erop dat de verkeersdruk grotendeels in stand blijft en dat de variant de onderliggende problematiek slechts gedeeltelijk aanpakt. De waardering lijkt daarom meer te komen uit de verwachting dat deze variant een evenwicht biedt tussen effectiviteit, uitvoerbaarheid, kosten en risico's. Wel valt te verwachten dat rondom deze keuze niet snel weerstand zal ontstaan, omdat het de enige variant is die niet tot grote discussie leidt, zoals dat wel het geval is bij de 2x1 varianten en de verdiepte ligging.

Online peiling

Van 22 juni t/m 12 juli konden belanghebbenden online een enquête invullen over de vijf varianten. In totaal zijn 388 reacties ingediend. Er is op twee manieren gevraagd naar de voorkeur per variant. Enerzijds konden respondenten per variant aangeven hoe wenselijk zij die achten en anderzijds is respondenten gevraagd de varianten op rangorde te zetten van meest naar minst wenselijk. Daarnaast is gevraagd naar de belangrijkste motivatie om iets aan de huidige situatie te willen veranderen.

De verdiepte ligging is het vaakst aangemerkt als eerste keuze (48%). Tegelijkertijd blijkt uit de toelichtingen dat een aanzienlijk deel van deze respondenten twijfels heeft over de kosten, uitvoerbaarheid, bouwduur en risico's voor de omgeving. 22% heeft de verdiepte ligging als laatste keuze ingevuld.

De variant 2x2 naast het spoor variant levert minder uitgesproken enthousiasme op: uit de peiling blijkt dat deze variant niet de uitgesproken voorkeur geniet (22% eerste keus, 40% tweede keus), maar dat er ook geen grote afkeer is tegen deze optie (3% als laatste keuze). Hieruit valt te concluderen dat een brede groep respondenten dit als een relatief acceptabele oplossing beschouwt. De variant huidige ligging met 2x2 rijstroken is voor 16% een eerste keuze en voor 22% een tweede keuze. Hiermee heeft deze variant minder voorkeur dan de verdiepte ligging of de variant langs het spoor met 2x2 rijstroken. 17% van de respondenten heeft aangegeven de variant huidige ligging met 2x2 rijstroken als laatste keuze te zien. Veel respondenten waarderen dat de capaciteit van de weg

niet verminderd, maar zien ook dat er door het behoud van de huidige ligging weinig aan de problematiek verandert.

Bij de 2x1-varianten staan leefbaarheidsargumenten en doorstromingsargumenten vaak tegenover elkaar. Het blijft echter wel zo dat voor de meeste inwoners minder files en vertraging veruit het belangrijkste argument is om iets aan de verkeerssituatie te veranderen (69%). Dit uit zich dan ook in relatief lage scores met betrekking tot wenselijkheid voor beide 2x1 varianten.

De open antwoorden laten zien dat veel respondenten de variant 2x2 naast het spoor waarderen omdat deze een balans biedt tussen verschillende belangen. Enerzijds blijft de verkeerscapaciteit behouden, wat belangrijk wordt gevonden voor de regionale bereikbaarheid en het voorkomen van extra filevorming of sluipverkeer. Anderzijds ontstaat meer afstand tussen de weg en bestaande woningen, waardoor een verbetering van de leefomgeving mogelijk wordt geacht. Respondenten beschrijven deze variant daarom vaak niet als de ideale oplossing, maar wel als een realistische. Het draagvlak lijkt daarmee vooral te berusten op acceptatie: relatief veel mensen kunnen zich in voldoende in deze variant vinden om niet ‘tegen’ te zijn, ook wanneer het niet hun persoonlijke voorkeursvariant is.

5. Voorkeursvariant

Om een keuze te maken voor een voorkeursvariant wordt eerst gekeken in hoeverre de varianten bijdragen aan de doelstelling: 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.

Thema	Variant 1: 2x2 huidig	Variant 2: 2x1 huidig	Variant 3: 2x2 spoor	Variant 4: 2x1 spoor	Variant 5: Verdiept
Leefbaarheid	0/+	0/+	0/+	0/+	+
Bereikbaarheid	0	--	0	--	+
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	++
Haalbaarheid	0	0	-	-	--
Meekoppelkansen	+	++	++	++	+

Tabel 1: Samenvattende tabel resultaten variantenstudie per thema.

Alle varianten hebben een positief effect op de geluidsbelasting, waarbij de ene variant meer effect heeft dan de andere variant. Op het gebied van luchtkwaliteit heeft geen enkele variant een noemenswaardig effect. Alleen de verdiepte ligging heeft een positief effect op de uitstoot van stikstofdioxide (NO_2). De varianten waarbij het aantal rijstroken wordt teruggebracht naar 1 rijstrook per richting hebben een negatief effect op de verkeersdruk en de lokale bereikbaarheid. Bij deze varianten zijn er geen kansen om de negatieve effecten om te buigen. De varianten 2 (huidige ligging 2x1 rijstroken) en 4 (naast het spoor 2x1 rijstroken) vallen daarmee af.

Variant 5 (verdiepte ligging)

Variant 5, de verdiepte ligging, draag het meest bij aan de doelstelling van het project. Zowel de overlast van het verkeer wordt beperkt en de lokale bereikbaarheid wordt verbeterd. Daar staat tegenover dat de verdiepte ligging een aantal uitvoeringsrisico's kent. Naast de lange bouwduur van enkele jaren bestaat het risico dat het spoor en/of woningen verzakken tijdens de bouw. Dit kan leiden tot hogere kosten en langere bouwduur om dit risico te voorkomen. Door de beperkte ruimte zijn weinig optimalisaties mogelijk in het ontwerp. Daarnaast zet deze variant verdere ontwikkelingen van het gebied op slot. Bijvoorbeeld het toevoegen van een ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van het Vlietsend om de spoorwegovergang te vervangen. Maar ook een versterking van het stationsgebied is door het ruimtebeslag van de verdiepte ligging nauwelijks haalbaar. Tenslotte vraagt deze variant een investering van circa 380 miljoen euro.

Variant 1 (huidige ligging 2x2 rijstroken) en variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken)

De beide varianten met 2x2 rijstroken op maaiveld dragen bij aan de doelstelling van het project, zij het in mindere mate dan de verdiepte ligging. Beide varianten hebben hetzelfde (beperkte) effect op de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Daarin zijn beide varianten niet onderscheidend van elkaar. Bij variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken) ontstaat meer ruimte tussen de woningen en de N203 waardoor daar aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de leefbaarheid te verbeteren. Ook is er

ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Hier liggen kansen om de geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203 verder te verlagen. Bij de variant huidige ligging is die ruimte er niet.

Het grootste verschil zit in het stationsgebied. Bij variant 1 (huidige ligging) blijft de ruimte in het stationsgebied intact om daar een kwaliteitsslag te maken. Bij variant 3 (naast het spoor) is het huidige ontwerp zo gemaakt dat de N203 het stationsgebied doorsnijdt om maximale ruimte tussen de woningen en de N203 te realiseren. Dit gaat echter ten koste van de functionaliteit van het stationsgebied wat onacceptabel is. Randvoorwaarde is wel dat het ontwerp in het stationsgebied aangepast moet worden. Er moet voldoende ruimte overblijven voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied.

Onafhankelijk advies Arcadis

Het advies- en ingenieursbureau Arcadis heeft een onafhankelijk advies opgenomen in het eindrapport:

“Alle voor- en nadelen overwegende, gaat de voorkeur uit naar de variant ‘2x2 rijstroken naast het spoor’. De redenatie voor deze voorkeur is als volgt:

- *Het is een oplossing die de problemen allerminst oplost, maar lokaal wel verlichting brengt op vlak van geluid en luchtverontreiniging.*
- *De lokale bereikbaarheid blijft op peil waarbij de nieuwe ligging mogelijkheden biedt voor een extra ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers.*
- *Het is een adaptieve oplossing die mogelijkheden biedt om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.*
- *De enige andere variant met oplossend vermogen is de verdiepte ligging, maar de kosten zijn hoog en de negatieve neveneffecten aanzienlijk. Met name de technische complexiteit bij de bouw en de ruimtelijke impact van de verdiepte ligging zijn significante aandachtspunten.*
- ***Belangrijke kanttekening:** De variant wordt idealiter in samenhang met het stationsgebied ontworpen. Enerzijds omdat de grond in bezit is van NS. Anderzijds omdat de samenhang met het gebied groot is en er sprake is van een integrale gebiedsopgave met als grootste aandachtspunten (lokale) bereikbaarheid, sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.*

De N203 door Krommenie vormt de belangrijkste verbinding tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd is het ook een belangrijke ontsluiting voor Krommenie en Assendelft zelf; de N203 heeft daarmee meerdere verkeerskundige functies. Voor alle varianten geldt de functie, vorm en gebruik niet goed in balans zijn. De grote hoeveelheid verkeer over de corridor doorgaande functie én ontsluitende functie van de weg en overstekende fietsers en voetgangers zorgen voor een suboptimaal verkeerskundig functioneren. Daarnaast zorgen de hoge verkeersintensiteiten ervoor dat een verbetering van de leefbaarheid en beperking van de overlast beperkt mogelijk is.”

Advies Stuurgroep

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Zaanstad, NS en ProRail hebben zitting in de Stuurgroep. Op 24 augustus 2026 heeft de Stuurgroep zich gebogen over de resultaten van de variantenstudie. De Stuurgroep heeft kennisgenomen van de resultaten van de variantenstudie. De conclusie dat de varianten 2x1 rijstroken en verdiepte ligging afvallen wordt onderschreven. Wel constateert de Stuurgroep dat een nadere uitwerking van de varianten met 2x2

rijstroken nodig is om een goede definitieve keuze te maken. Vooral vanuit NS en ProRail wordt aangegeven behoefte te hebben aan zekerheid voor het behoud van een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied met alle bijbehorende voorzieningen. Dat is wat hen betreft randvoorwaardelijk. De Stuurgroep heeft begrip voor de wens om nu een richtinggevende keuze te maken om meer duidelijkheid te scheppen richting omgeving en politiek. Wel roept de Stuurgroep op om voor een definitief besluit meer comfort te bieden aan NS en ProRail. Tenslotte spreekt de Stuurgroep de wens uit om een permanente aansluiting van de Marslaan op de N203 mee te nemen in de verdere uitwerking.

Voorkeursvariant

Gelet op de resultaten van de variantenstudie, de mening uit de omgeving, het onafhankelijk advies van Arcadis én het advies van de Stuurgroep is de voorkeursvariant variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken. Doorslaggevend is dat bij deze variant de meeste ruimte ontstaat tussen de woningen en de N203 om aanvullende maatregelen te nemen. Randvoorwaarde is wel dat het ontwerp in het stationsgebied aangepast moet worden. Er moet voldoende ruimte overblijven voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied. Daarnaast moet voldoende ruimte gecreëerd worden tussen de woningen en de N203. Dit vraagt om een integrale ontwerpopgave voor de N203 en het stationsgebied in samenwerking met gemeente Zaanstad, NS, ProRail en Vervoerregio Amsterdam.

Naast bovenstaande randvoorwaarden zijn de volgende aandachtspunten van belang bij de verdere uitwerking:

- Het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan is een aandachtspunt. De weg heeft geen uitstraling van een weg binnen de bebouwde kom. Een goede weginrichting, inclusief snelheidsbeperkende maatregelen is essentieel om de lagere snelheid geloofwaardig te maken. Te denken valt aan 50 km/h drempels voor de kruisingen en het toevoegen van een permanente ontsluiting voor Eilanden van Hain.
- Het stationsgebied vraagt om een integrale ontwerpopgave. De slinger in het schetsontwerp doorsnijdt het stationsgebied en zet de functionaliteit onder druk. Door de slinger naar het oosten te verplaatsen kan zowel de functionaliteit van het stationsgebied een impuls krijgen als de afstand tussen de woningen en de N203 worden vergroot. Aandachtspunt is de voorgestelde halfverdiepte fiets- en voetgangerstunnel. Deze zorgt voor een knelpunt in de sociale veiligheid. In plaats van de halfverdiepte tunnel kan nagedacht worden over het (half)verdiepen van de N203 zodat het langzaam verkeer sociaal veilig de N203 kan overbruggen.
- De ruimte tussen de woningen en de N203 kan benut worden voor een groenere inrichting, in combinatie met de P+R voor het station en geluidsmaatregelen.
- Door de wijziging van het eenrichtingsverkeer op het Vlietsend kan het kruispunt N203/Vlietsend compacter worden. De linkafstrook vanuit het westen en de rechtsafstrook vanuit het oosten kunnen vervallen. Hierdoor ontstaat ruimte om de fiets meer ruimte te geven en meer ruimte te maken tussen de woningen en de N203, precies op het smalste gedeelte.
- Met het doseren van het verkeer aan de randen van Krommenie kan de hoeveelheid doorgaand verkeer beperkt worden. Dit komt zowel de leefbaarheid als de doorstroming van het lokale verkeer ten goede. Doseren kan bij de kruising met Busch en Dam en bij de

kruising met de N246. Belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid (negeren van rood licht omdat men langer moet wachten).

6. Vervolg

Wat houdt een 'voorkeursvariant' in?

Met het besluit om een voorkeursvariant vast te stellen, wordt richting gegeven welke kant het project op zou moeten gaan. Het schetsontwerp van de betreffende variant is niet hét ontwerp wat uitgevoerd gaat worden. Daarvoor zijn nog te veel onzekerheden, onmogelijkheden én kansen om het ontwerp beter te maken. Het zijn vooral de kerneigenschappen van de variant waarvoor gekozen wordt. In dit geval is dat: meer ruimte tussen de woningen en de N203 voor betere geluidsbelasting met behoud en/of versterking van een functioneel stationsgebied.

Van conceptnotitie naar definitieve Notitie Voorkeursvariant

Dit is een concept van de Notitie Voorkeursvariant, bedoeld om een voorgenomen besluit te nemen. Na het voorgenomen besluit wordt zowel de omgeving als de politiek geïnformeerd. Vervolgens wordt de mening opgehaald bij zowel de Statencommissie Ruimte als de gemeenteraad van Zaanstad. Daarnaast wordt verder gesproken met belanghebbenden en betrokken partijen om wensen en bedenkingen op te halen voor het vervolg. In november wordt deze concept notitie omgevormd tot een definitieve Notitie Voorkeursvariant en ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Naar verwachting nemen Provinciale Staten in februari 2027 een besluit.

Verdere uitwerking van de voorkeursvariant

Het project wordt opgedeeld in twee delen. Het stationsgebied tussen Rosariumlaan en Vlietsend wordt apart opgepakt in een integrale ontwerpopgave. Samen met de gemeente Zaanstad, NS, ProRail en Vervoerregio Amsterdam wordt dan gewerkt aan een integraal ontwerp voor een goed functionerend stationsgebied, kwalitatieve openbare ruimte en de inpassing van de N203. De eerste stap is om gezamenlijk tot een plan van aanpak te komen om invulling te geven aan deze integrale ontwerpopgave. In onderstaande tabel is een globale planning opgenomen van dit traject.

Fase	Planning	Resultaat
Opstartfase	Q4 2026 – Q1 2027	Plan van Aanpak; Samenwerkingsovereenkomst
Integrale ontwerpopgave	Q2 2027 – Q1 2028	Voorkeursvariant op SO-niveau
Uitwerking voorkeursvariant	Q2 2028 – Q1 2029	Voorlopig Ontwerp; Realisatieovereenkomst
Planfase / voorbereiding realisatie	Q2 2029 – Q1 2031	Definitief Ontwerp; Aannemer voor realisatie
Realisatiefase	Q2 2031 – Q1 2034	Oplevering stationsgebied en N203

Tabel 1: Globale planning integrale ontwerpopgave stationsgebied Krommenie/N203.

Daarnaast wordt het tracé van de N203 tussen Rosariumlaan en Busch en Dam en tussen Vlietsend en de N246 verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp, conform het eerdere plan van aanpak. Beide tracédelen kunnen dan sneller tot uitvoering gebracht worden dan het stationsgebied. In onderstaande tabel is een globale planning opgenomen van dit traject.

Fase	Planning	Resultaat
Uitwerking voorkeursvariant	Q1 2027 – Q4 2027	Voorlopig Ontwerp
Planfase / voorbereiding realisatie	Q1 2028 – Q4 2029	Definitief Ontwerp; Aannemer voor realisatie
Realisatiefase	Q1 2030 – Q4 2031	Oplevering N203

Tabel 2: Globale planning uitwerking N203 Rosariumlaan – Busch en Dam en Vlietsend – N246.