

1015-73

TRAJECT OUDENRIJN - DEIL / SAMENVATTING

# Trajectnota / MER A2

# A2



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

**Samenvatting**

**Trajectnota/MER A2**

**Oudenrijn-Deil**

# Inhoudsopgave

## Samenvatting

1.1	Waarom is deze studie uitgevoerd en wat is het doel?	5
1.2	Waardoor ontstaat het probleem?	7
1.3	Welke oplossingen zijn er?	8
1.4	Zijn de oplossingen effectief, wat kosten ze, en wat zijn de effecten?	13
1.5	Wat zijn de sterke en zwakke kanten van de alternatieven?	15
1.6	Hoe gaat het proces nu verder?	16

# Info

## 1. Inleiding

De trajectnota beschrijft de aanpak voor de realisatie van de MER A2 Oudenrijn-Deil.

De trajectnota is opgesteld door de werkgroep MER A2 Oudenrijn-Deil.

De trajectnota is bedoeld voor de raad van bestuur van de gemeente Oudenrijn-Deil.

De trajectnota is bedoeld voor de raad van bestuur van de gemeente Oudenrijn-Deil.

De trajectnota is bedoeld voor de raad van bestuur van de gemeente Oudenrijn-Deil.

De trajectnota is bedoeld voor de raad van bestuur van de gemeente Oudenrijn-Deil.



# Samenvatting

Deze samenvatting beschrijft de hoofdzaken van de Trajectnota/MER A2 Oudenrijn-Deil. Achtereenvolgens komen de volgende vragen aan de orde:

- **Waarom is deze studie uitgevoerd en wat is het doel van de Trajectnota/MER?**
- **Wat is de oorzaak van de bereikbaarheidsproblematiek?**
- **Welke oplossingen zijn er denkbaar en realistisch?**
- **Wat zijn de effecten van de oplossingen, en wat zijn hun sterke en zwakke kanten?**
- **Hoe gaat het proces nu verder?**

## 1.1 Waarom is deze studie uitgevoerd en wat is het doel?

Vrijwel dagelijks staan er files op de A2 ten zuiden van Utrecht, 's ochtends in noordelijke en 's avonds in zuidelijke richting. Dit traject, tussen de knooppunten Oudenrijn en Deil, is momenteel één van de zwakke schakels in de gehele A2. Vanwege het toenemende autoverkeer komt de doorstroming steeds verder onder druk te staan.

Voor dit traject Oudenrijn-Deil is reeds een aantal maatregelen in uitvoering of voorzien. De tweede Lekbrug is in aanbouw, en er is, op basis van een verkeersprognose voor 2010, in het jaar 2000 een Tracébesluit genomen om het traject tussen de knooppunten Everdingen en Deil te verbreden naar 2x3 rijstroken. De werkzaamheden hiervoor starten in het jaar 2006.

Volgens een nieuwe verkeersprognose (voor het jaar 2020) zijn de bovengeschetste maatregelen niet afdoende om de groei van het autoverkeer op de A2 in de periode na 2010 op te vangen. Ondanks deze maatregelen is de capaciteit van de weg in de jaren na 2010 weer te klein en ligt de trajectsnelheid in 2020 opnieuw onder de 60 km/uur, namelijk 57 km/uur.

Het is van belang om voor dit probleem tijdig een oplossing te zoeken. Daarbij heeft het de voorkeur om deze oplossing gelijktijdig met de al besloten verbreding te realiseren. Dit beperkt hinder voor omwonenden en automobilisten en levert een besparing in kosten op. In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is door het Rijk met de regio Utrecht een bestuursovereenkomst gesloten om de A2 Oudenrijn-Deil versneld te verbreden. Om dit mogelijk te maken is een besluit nodig in het kader van de Tracéwet. Een essentiële stap daarin is het opstellen en publiceren van een Trajectnota/MER.

Avondspits op de A2 ter hoogte van knooppunt Everdingen





A2 Oudernijn- Deil





In deze Trajectnota/MER worden toekomstige oplossingen gezocht voor de bereikbaarheidsproblemen op de A2 Oudenrijn-Deil (2020). Met name gedurende de ochtend- en avondspits zal congestie ontstaan op een aantal wegvakken. Het wegvak knooppunt Everdingen - aansluiting Everdingen is daarbij het grootste probleem. In de ochtendspits ontstaat op dit wegvak een file in noordelijke richting, in de avondspits staat de file in zuidelijke richting.

Een bijkomend probleem is dat de benzinestations nabij Nieuwegein te weinig capaciteit en parkeerruimte hebben, waarvoor tevens naar oplossingen gezocht moet worden.

Het doel van de Trajectnota/MER is tweeledig. De nota bevat de informatie die nodig is voor de Minister om een besluit te nemen of een verdere verbreding van de A2 tussen Oudenrijn en Deil noodzakelijk is en welk alternatief dan de voorkeur heeft. De Trajectnota/MER is tevens de basis voor inspraak van bewoners en organisaties in het studiegebied, en van advisering door de overige overheden ten behoeve van dat besluit.

### 1.2 Waardoor ontstaat het probleem?

Er is een aantal maatschappelijke ontwikkelingen aan te geven als oorzaak van het toenemende verkeer. Dit geldt voor het gehele land, en dus ook voor de A2 Oudenrijn-Deil:

- ▼ de economische groei en maatschappelijke ontwikkelingen als meerdere inkomens per huishouden leiden tot een toename van autobezit en autogebruik;
- ▼ de economische groei en wijzigende productie en distributiepatronen leiden tot een nog grotere groei in het goederenvervoer;
- ▼ de A2 is een belangrijke noord-zuidverbinding over de grote rivieren, en de centrale verbinding tussen de regio's Amsterdam-Utrecht en centraal Brabant-Limburg; in deze regio's ligt de (economische) groei al jaren boven het landelijk gemiddelde.

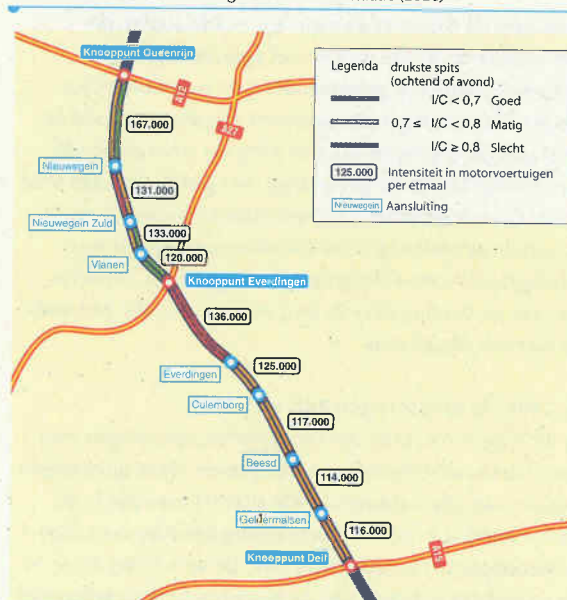
Er is dus veel verkeer, en de verkeersstroom blijft groeien. Recente berekeningen met een nieuw verkeersmodel wijzen op een grotere groei dan in voorgaande paragraaf is aangegeven. Op basis daarvan wordt verwacht dat de traject-snelheid in 2020 aanmerkelijk lager zal zijn, namelijk tussen 40 en 50 km/uur.

Files ontstaan bij fysieke knelpunten in de infrastructuur. Op de A2 Oudenrijn-Deil zijn op basis van de verkeerspatronen nu en de verwachtingen voor de toekomst de volgende plaatsen als belangrijkste knelpunten aan te wijzen:

- ▼ tussen de knooppunten Oudenrijn en Everdingen is sprake van relatief veel kort op elkaar liggende aansluitingen; dit levert meer kans op verstoringen op;
- ▼ het verkeer dat in knooppunt Everdingen afslaat naar de A27 heeft problemen om aldaar in te voegen; ondanks de lange verbindingswegen in het knooppunt kan de file groeien tot op de A2 zelf, waardoor een file voor het knooppunt ontstaat;
- ▼ invoegend verkeer vanaf de A27 op de A2 leidt tot verstoring op de A2 zelf;

- ▼ invoegend verkeer vanuit het rivierengebied (aansluitingen Geldermalsen, Culemborg en Everdingen) leidt in de ochtendspits door de hoge intensiteiten tot verstoringen op de A2;
- ▼ de verbindingsweg van noord naar oost (richting Tiel) in knooppunt Deil heeft in 2020 te weinig capaciteit, waardoor terugslag op de A2 voor dit knooppunt gaat ontstaan.

Intensiteiten en I/C-verhouding in de referentiesituatie (2020)



Het gebrek aan capaciteit op de snelweg heeft economische gevolgen. Er gaan veel uren verloren door vertragingen in de file. Ook is de slechte bereikbaarheid nadelig voor de economische ontwikkeling en daarmee de werkgelegenheid in de regio.

### Leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen

Naast het bereikbaarheidsprobleem zijn er andere problemen die met de aanwezigheid van de weg en de toenemende intensiteiten te maken hebben. In de studie zijn ook voor deze problemen oplossingen gezocht.

Voor de mensen in de omgeving van de weg leidt het verkeer op de A2 tot geluidhinder en hinder door luchtverontreiniging. De toename van de geluidhinder in de situatie tot 2020 is strijdig met de beleidsdoelstelling (Nationaal Milieu Beleidsplan 4) om het aantal gehinderden te beperken. In het stedelijk gebied van Nieuwegein en Vianen is er ondanks hoge geluidsschermen ook nu al geluidhinder, wat bij groei van het verkeer zal toenemen. Om bij toenemende verkeersintensiteiten toename van het aantal gehinderden te voorkomen zijn maatregelen (schermen of stiller asfalt) nodig.

Voor de luchtverontreiniging is de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) maatgevend. De norm (Besluit Luchtkwaliteit, 2001) wordt in 2020 in de omgeving van Nieuwegein

buiten de wegrand nog steeds benaderd, en gezien de onzekerheden in de berekening wellicht overschreden. Dit komt niet alleen door het verkeer op de A2; er is ook een hogere achtergrondconcentratie door andere bronnen dan meer zuidelijk in het studiegebied. Overigens is de normoverschrijding in de huidige situatie veel hoger: in de toekomst neemt de luchtkwaliteit toe door schonere auto's en schonere industrie. De autonome situatie dient in 2010 aan de dan geldende normen te voldoen. Eventueel noodzakelijke maatregelen worden in het OTB uitgewerkt.

Ook voor de natuur in de regio zijn er knelpunten die samenhangen met de weg en het gebruik daarvan. De belangrijkste zijn geluidbelasting en barrièrewerking. De geluidsbelasting heeft de meeste negatieve invloed op de vogelrijke gebieden langs de Kromme IJssel en de Lek, de natuurgebieden langs de Linge, het Beesdsche Lage Veld en de Galecospolder. De barrièrewerking speelt vooral tussen de gebieden landgoed Mariënwaard en het reservaatgebied Autena/Bolgerijen. In dit gebied is behoefte aan een verbinding over de weg voor de migratie van reeën en kleinere zoogdieren.

### 1.3 Welke oplossingen zijn er?

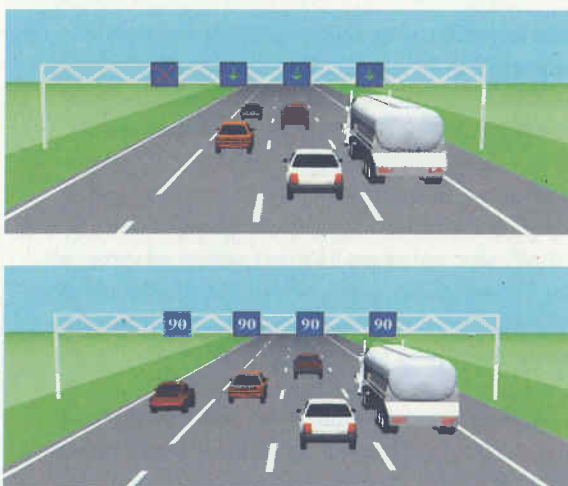
In de Trajectnota/MER zijn verschillende oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem beschreven. Deze oplossingen noemen we alternatieven. In alle alternatieven zijn in de spits minimaal 4 rijstroken per richting beschikbaar tussen de knooppunten Oudenrijn en Deil. De verschillen zitten in de onderlinge ordening van de rijstroken en in de tijden van openstelling van rijstroken.

De alternatieven zijn:

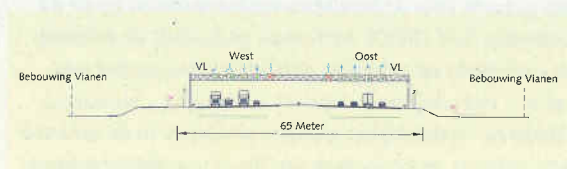
- Het Benuttingsalternatief;
- Het Verbredingsalternatief 2x4;
- Het Verbredingsalternatief 4x2;
- Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Het Benuttingsalternatief behelst de kleinste aanpassing ten opzichte van de Ausgangssituatie, waardoor extra

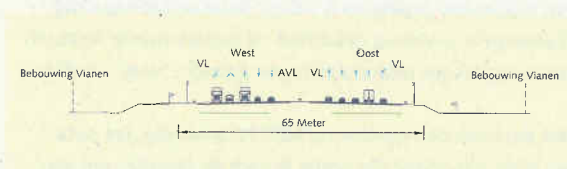
Benuttingsalternatief buiten (boven) en tijdens (onder) de spits



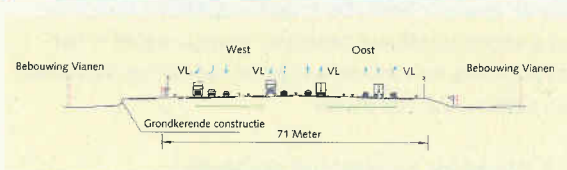
Benuttingsalternatief / MMA



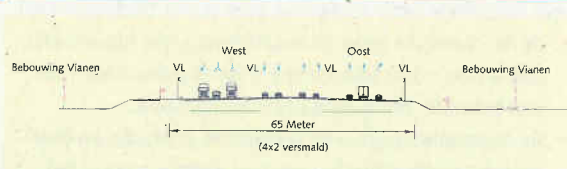
Verbredingsalternatief 2x4



Verbredingsalternatief 4x2



Variante 4x2 versmald



ruimtebeslag zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bestaande aansluitingen wijzigen niet. In het Benuttingsalternatief krijgt de A2 tussen Oudenrijn en Deil een plusstrook aan de linkerzijde, die alleen gedurende de spits opengesteld is. Hierdoor zijn in de spits vier rijstroken beschikbaar, buiten de spits zijn drie rijstroken beschikbaar. Aan de rechterzijde van de rijbanen ligt een vluchtstrook. De plusstrook is even breed als de overige rijstroken. In de spits geldt een maximumsnelheid van 90 km/uur, daarbuiten 120 km/uur. De parkeercapaciteit bij de bestaande benzinstations bij Nieuwegein wordt in dit alternatief beperkt uitgebreid.

In het Verbredingsalternatief 2x4 wordt de capaciteit van de A2 vergroot door het aanleggen van een vierde rijstrook aan de kant van de middenberm. Deze wordt op het gehele traject aangelegd; bij knooppunten is het aantal stroken waar nodig hoger. Aan beide zijden van iedere rijbaan ligt een vluchtstrook. De maximumsnelheid bedraagt 120 km/uur. In dit alternatief wordt de aansluiting bij Nieuwegein zuid, die nu te krap is, aangepast en zijn er nabij Nieuwegein twee (oost- en westbaan) nieuwe verzorgingsplaatsen voorzien. Aan de oostbaan is de verzorgingsplaats voorzien in de rand van het gebied Hoogland, ten zuiden van het huidige benzinstation. Aan de westbaan is een nieuwe verzorgingsplaats voorzien ter hoogte van de polder Rijnenburg, ten noorden van het viaduct over de Nedereindseweg.



Ruimtebeslag nieuwe aansluiting Nieuwegein-Zuid, weergegeven in alternatief 4x2



Ruimtebeslag traverse Vianen, weergegeven in alternatief 4x2





Ruimtebeslag uitbreiding verzorgingsplaats Nieuwegein-Oost, weergegeven in 2x4. In hetzelfde figuur is het ruimtebeslag van de beperkte uitbreiding in de situatie Benutting/MMA weergegeven



Ruimtebeslag verzorgingsplaats Nieuwegein-West, weergegeven in 2x4





Ruimtebeslag beperkte uitbreiding verzorgingsplaats Nieuwegein-West, weergegeven in Benutting/MMA



Ruimtebeslag ecoduct Autenasekade, weergegeven in MMA





Ruimtebeslag ecoduct Beedsche Veld (schetsmatig), weergegeven in MMA



Het Verbredingsalternatief 4x2 bestaat uit hoofd- en parallelrijbanen<sup>1</sup> op het trajectgedeelte Nieuwegein - knooppunt Everdingen. Voor de overige trajectdelen, de aansluiting Nieuwegein-zuid en de verzorgingsplaatsen bij Nieuwegein is het alternatief identiek aan het Verbredingsalternatief 2x4. Zowel de hoofd- als de parallelrijbanen bestaan uit 2 rijstroken en een vluchtstrook. Alle rijbanen zijn fysiek van elkaar gescheiden en zijn volwaardige autosnelwegverbindingen. Op de hoofdrijbanen geldt een maximumsnelheid van 120 km/uur, op de parallelrijbanen bedraagt de maximumsnelheid 100 km/uur.

De aansluitingen Nieuwegein, Nieuwegein-Zuid, Vianen en ook de A27 in Knooppunt Everdingen sluiten alleen aan op de parallelrijbanen. Een directe aansluiting van de A27 op de hoofdrijbaan is onwenselijk omdat er in dat geval te veel verkeer op de hoofdrijbaan komt.

Het alternatief Verbreding 4x2 vergt ten opzichte van de overige alternatieven meer ruimte. Dit levert knelpunten op, vooral op de Lekbrug en bij de passage door Vianen. In verband daarmee is ook een versmalde variant uitgewerkt. In de Verbredingsvariant 4x2 versmald zijn de ruimtelijke knelpunten zoveel mogelijk voorkomen door aanpassingen in het dwarsprofiel van de weg. De inpassing ten noorden van Nieuwegein en ten zuiden van knooppunt Everdingen komt overeen met het Verbredingsalternatief 2x4. De versmalling ten opzichte van het Verbredingsalternatief

4x2 heeft daarom uitsluitend betrekking op het trajectgedeelte Nieuwegein - knooppunt Everdingen.

De versmalling bestaat uit de toepassing van barrières (betonnen afscheidingen) in plaats van bermen tussen de verschillende rijbanen. Hierdoor past het alternatief vrijwel geheel in het gereserveerde ruimteprofiel. Bestaande geluidwerende voorzieningen kunnen hierdoor blijven staan.

De breedte van de rijstroken en de vluchtstroken is gelijk aan het Verbredingsalternatief 4x2. Ook de maximumsnelheid, de aansluiting Nieuwegein-zuid en de verzorgingsplaatsen bij Nieuwegein zijn hetzelfde.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is gebaseerd op het Benuttingsalternatief. Alleen de plusstrook is in het MMA ongeveer een meter smaller, waardoor het ruimtebeslag minder is. Deze rijstrook is alleen gedurende de spits geopend.

De ruimtewinst ten opzichte van het Benuttingsalternatief ligt tussen Oudenrijn en Nieuwegein aan de buitenzijde, en in de rest van het traject in de middenberm. De parkeercapaciteit bij de bestaande benzinstations bij Nieuwegein wordt, net als in het Benuttingsalternatief, beperkt uitgebreid.

<sup>1</sup> Hoofdrijbanen: 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer; in het midden van de weg;

Parallelrijbanen: 2x2 rijstroken aan weerszijden van de hoofdrijbaan, voor de aansluiting op de A27 en voor regionale herkomsten en bestemmingen.



Naast het kleinere ruimtebeslag zijn de volgende milieu-gerichte maatregelen in het MMA opgenomen:

- Een lagere maximumsnelheid (100 km/uur i.p.v. 120 km/uur; in de spits 90 km/uur);
- Aanvullende geluidsschermen teneinde nieuwe akoestische procedures voor hogere waarden zoveel mogelijk te voorkomen;
- Een ecoduct (viaduct voor reeën en andere diersoorten) bij de Autenase kade;
- Nader uit te werken kleine maatregelen bij onderdoorgangen ten behoeve van het verbeteren van de sociale veiligheid (licht, zichtbaarheid, aankleding);
- Het faciliteren en stimuleren van met de regio besproken maatregelen ter bevordering van het OV-gebruik en het ketenvervoer (overstap auto-bus; fiets-bus) in het studiegebied (onder verantwoordelijkheid van de regio).

#### Aanpassing knooppunt Deil

In alle alternatieven wordt knooppunt Deil aangepast. Er komt een nieuw viaduct (fly-over) voor de verbinding van de A2-noord naar de A15-oost (Utrecht-Tiel).

#### Geluidmaatregelen

Op basis van het geluidsonderzoek en een afweging op basis van kosten en effecten is besloten om in alle alternatieven stil asfalt (bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB) op te nemen.

#### Aanpassing ecoduct Diefdijk

In alle alternatieven is uitgegaan van een verplaatsing van het geplande (maar nog niet gerealiseerde) ecoduct bij de Diefdijk naar een meer zuidelijke locatie. Dit nieuwe ecoduct Beesdsche Veld wordt gekoppeld aan het fietsviaduct bij de Busterweg.

#### 1.4 Zijn de oplossingen effectief, wat kosten ze, en wat zijn de effecten?

De alternatieven zijn geanalyseerd en vergeleken op een groot aantal criteria. Deze criteria zijn samengenomen in de volgende thema's:

- Verkeer en vervoer;
- Mensgericht milieu;
- Natuurgericht milieu;
- Economie en ruimtegebruik;
- Kosten.

In tabel S.1 is de totale score per thema voor de alternatieven weergegeven.

Tabel S.1 Integrale effectbeoordeling alternatieven

Thema	Referentie-situatie	Benuttings-alternatief	Verbreding 2x4	Verbreding 4x2	Variante 4x2 versmald	MMA
Verkeer en vervoer	0	+	+	+	+	+
Mensgericht milieu	0	0	0	0	0	0/+
Natuurgericht milieu	0	0	0/-	0/-	0/-	0
Economie en ruimtegebruik	0	+	+	+	+	+
Kosten (miljoen euro, prijspeil 2002)	0	155	215	285	235	180

#### Overgang Diefdijk

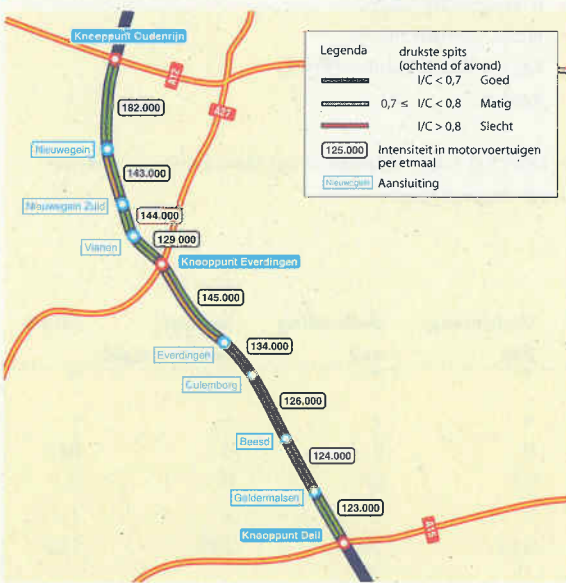


Op het niveau van de themabeoordeling scoren alle alternatieven voor alle thema's neutraal tot positief, behoudens voor natuurgericht milieu. De verbredingsalternatieven scoren op dit thema beperkt negatief, vooral vanwege de effecten van de in de alternatieven opgenomen volwaardige verzorgingsplaatsen. De belangrijkste conclusies per thema zijn onderstaand samengevat.

**Verkeer en vervoer**

Bij het thema verkeer en vervoer wordt de positieve score veroorzaakt door de betere doorstroming die in de alternatieven wordt bereikt. Alle alternatieven voldoen aan de minimaal gewenste trajectsnelheid in 2020 en daarmee zijn ze alle effectief. Het verbredingsalternatief 2x4 is door zijn uitvoeringswijze robuuster en meer toekomstvast.

Intensiteiten en I/C-verhoudingen in de alternatieve benutting, Verbreding 2x4 en MMA



Intensiteiten en I/C-verhoudingen in alternatief verbreding 4x2



Natuurgebieden van het Zuid-Hollandslandschap



**Mensgericht milieu**

Bij het mensgericht milieu scoort het MMA beperkt positief en de andere alternatieven neutraal. De geluidssituatie wordt in het algemeen gunstiger, door de toepassing van stil asfalt en extra schermen. Voor het aspect geluid scoren alle alternatieven beperkt positief tot positief (MMA). De alternatieven voldoen, met een beperkt aantal ontheffingen, aan de geluidsnormering. Tevens wordt in 2020 voldaan aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit. In het OTB wordt een nader luchtonderzoek uitgevoerd om dit nader te onderbouwen en om eventueel noodzakelijke maatregelen aan te geven.

**Natuurgericht milieu**

Voor het natuurgericht milieu scoren de verbredingsalternatieven beperkt negatief, vanwege de effecten van de in de alternatieven opgenomen volwaardige verzorgingsplaatsen. Hiervoor is het treffen van compenserende maatregelen noodzakelijk. Lokaal treden ook effecten op voor beschermde dier- en plantensoorten. Dit betreft soorten in de berm en de bermstoten in het noordelijk tracédeel. Deze effecten kunnen met nadere maatregelen (bij het ontwerp-tracébesluit uit te werken) grotendeels worden voorkomen en waar nodig ook lokaal gecompenseerd. Uit de in het kader van de Watertoets in overleg met de waterschappen opgestelde waterparagraaf blijkt dat er geen significante effecten op het watersysteem optreden en dat noodzakelijke



maatregelen in de uitwerking van het ontwerp-tracébesluit kunnen worden vastgesteld. Er is voor het aspect water geen verschil tussen de alternatieven.

#### Economie en ruimtegebruik

Voor het thema economie en ruimtegebruik zijn de effecten beperkt positief, vanwege de positieve economische effecten en het kleine ruimtebeslag van de alternatieven.

#### Kosten

De grootste verschillen (een kleine factor 2 tussen het goedkoopste en het duurste alternatief) treden op bij het thema kosten.

Bedrijventerrein (Merwedekanaal) Vianen



Dichtbij gelegen woningen langs het A2 trace



### 1.5 Wat zijn de sterke en zwakke kanten van de alternatieven?

Voor de meeste geanalyseerde aspecten zijn de verschillen tussen de alternatieven klein. Ook zijn de absolute effecten ten opzichte van de referentiesituatie klein, en voor een aantal aspecten zelfs positief.

Vrijwel elk alternatief kent ten opzichte van de andere alternatieven een aantal voor- en nadelen. Onderstaand zijn deze toegelicht.

Het Benuttingsalternatief is gunstig vanuit het oogpunt van kosten en vanuit het oogpunt van beperking van milieueffecten en ruimtelijke effecten. Voor het aspect verkeer en vervoer en ook voor het aspect economie is het alternatief vrijwel gelijkwaardig aan de Verbredingsalternatieven. Het Benuttingsalternatief is echter wat minder robuust omdat het niet geheel voldoet aan de ontwerprichtlijnen (ROA).

Het Verbredingsalternatief 2x4 is duurder dan het Benuttingsalternatief. Het alternatief heeft in vergelijking met het Benuttingsalternatief wat meer milieueffecten en ruimtelijke effecten. De oorzaak hiervan is het grotere ruimtebeslag, mede door de nieuwe verzorgingsplaatsen bij Nieuwegein. Het voordeel van Verbreding 2x4 ten opzichte van Benutting ligt in een robuuster ontwerp (ROA) en daardoor een grotere flexibiliteit voor de langere termijn, een optimalisatie van de aansluiting Nieuwegein-zuid en realisatie van twee volwaardige verzorgingsplaatsen.



Het Verbredingsalternatief 4x2 is aanmerkelijk duurder dan Verbreding 2x4. De ruimtelijke en milieueffecten zijn ook groter, vanwege het grotere ruimtebeslag. Dit komt door de bredere opzet van de parallelstructuur. Het voordeel ten opzichte van Verbreding 2x4 ligt vooral in de verkeersveiligheid.

De potentiële voordelen van een parallelstructuur voor de doorstroming van het doorgaande verkeer komen niet uit de verf. De oorzaak is dat de hoofdrijbaan vanwege de verkeerssamenstelling relatief zwaar belast is, ook met veel vrachtverkeer. Dit effect treedt op ondanks de keuze om bij knooppunt Everdingen de A27 alleen aan te sluiten op de parallelbaan. De variant 4x2 versmald is goedkoper dan de basis 4x2, en kent ook minder ruimtelijke en milieueffecten, vanwege het kleinere ruimtebeslag. De variant is echter op het aspect verkeersveiligheid minder gunstig dan de andere alternatieven. Voor de doorstroming op de hoofdrijbaan kent de variant dezelfde nadelen als het Verbredingsalternatief 4x2. Bovendien is de variant door de smalle uitvoeringswijze meer gevoelig voor verstoringen.

Het MMA is duurder dan het Benuttingsalternatief, maar goedkoper dan Verbreding 2x4, en aanmerkelijk goedkoper dan Verbreding 4x2. Het alternatief is verkeerskundig vergelijkbaar met Benutting; het MMA is vanwege de aanvullende maatregelen voor de meeste milieuaspecten gunstiger dan de andere alternatieven. Voor het aspect landschap is het MMA wat minder dan Benutting, vanwege de extra geluidsschermen. Voor de aspecten geluid en ecologie zijn deze schermen echter wel positief. Het in deze studie ontwikkelde MMA is een realistisch alternatief.

### 1.6 Hoe gaat het proces nu verder?

Het uitbrengen van deze Trajectnota/MER is een stap in de Tracéwetprocedure. Belanghebbenden kunnen tot 18 juli 2003 reageren op de inhoud van deze nota; het inspraakadres is voor in deze samenvatting aangegeven. Ook volgt er in deze fase een advies van betrokken overheden en een toetsing van het MER door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Op basis van de Trajectnota en de (inspraak)-reacties formuleert de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van VROM een Standpunt.

Tijdelijke spitsstrook op de A2 ten zuiden van Everdingen.



Beide ministers spreken zich hierin uit voor één alternatief. Dit alternatief wordt uitgewerkt tot een Ontwerp-Tracébesluit. Ook de watertoets gaat in dit stadium verder.

Aan gemeenten en provincies wordt gevraagd op het Ontwerp-Tracébesluit te reageren. Bovendien wordt dit besluit ter inzage gelegd en is er opnieuw gelegenheid tot het geven van een mondelinge of schriftelijke inspraakreactie. Tenslotte nemen de ministers het definitieve Tracébesluit. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Als besloten wordt tot verdere verbreding van de A2 zullen de betrokken provincies en gemeenten het uitgewerkte plan planologisch inpassen. Ook de benodigde vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. Nadat het Tracébesluit is genomen en de benodigde procedures zijn doorlopen, kan worden gestart met de realisatie. Zoals in paragraaf 5.1.1 is aangegeven streeft Rijkswaterstaat ernaar deze realisatie tegelijkertijd met de reeds besloten verbreding Everdingen-Deil (naar 2x3 rijstroken) te laten plaatsvinden. Realisatie is dan te verwachten tussen 2006 en 2010.

### Procedureschema

- |               |  |
|---------------|--|
| <b>Stap 1</b> | <b>Startnotitie</b> (augustus 1999) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ opgesteld op basis van verkenning A2</li> </ul>   |
| <b>Stap 2</b> | <b>Richtlijnen</b> (juli 2000) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ inspraak op Startnotitie</li> <li>▾ advies wettelijk adviseurs</li> <li>▾ advies Cie m.e.r.</li> </ul>   |
| <b>Stap 3</b> | <b>Trajectnota/MER</b> (voorjaar 2003) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ in samenspraak met betrokken andere overheden</li> </ul>   |
| <b>Stap 4</b> | <b>Inspraak, toetsing en beoordeling</b> (zomer 2003) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ inspraak belanghebbenden</li> <li>▾ toetsing Commissie milieu-effectrapportage</li> <li>▾ advies overheden en adviseurs</li> <li>▾ toetsing cie m.e.r.</li> </ul> |
| <b>Stap 5</b> | <b>(Ontwerp)-Tracébesluit</b> (2004) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ standpunt ministers</li> <li>▾ ontwerp-tracébesluit</li> <li>▾ inspraak op het ontwerp-tracébesluit</li> <li>▾ tracébesluit</li> <li>▾ beroep</li> </ul>                           |
| <b>Stap 6</b> | <b>Overige procedures</b> (2005) <ul style="list-style-type: none"> <li>▾ bestemmingsplannen</li> <li>▾ vergunningen</li> <li>▾ geluidsprocedures</li> <li>▾ ontheffingen</li> </ul>   |