

Startbeslissing

MIRT verkenning A2 't Vonderen - Kerensheide

Datum 16 mei 2013

Status Eindversie

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

mw. drs. Schultz van Haegen.

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Aanleiding 3
1.2	Afbakening 4
1.3	Leeswijzer 4
2	Opgave en doel 5
2.1	Rijksbelang en belang regio 5
2.2	Urgentie 6
2.3	Beschrijving voorkeursoplossing 7
2.4	Inschatting benodigde investeringen en bekostiging 8
2.5	Draagvlak 9
2.6	Doel van de planuitwerking (inclusief verkorte verkenning) 10
3	Organisatie, planning en aanpak 11
3.1	Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure 11
3.2	Rol- en taakverdeling 12
3.3	Activiteiten en globale planning 12
3.4	Participatie tijdens de planuitwerking (inclusief verkorte verkenning) 13
3.5	Kosten tracéwetprocedure 13

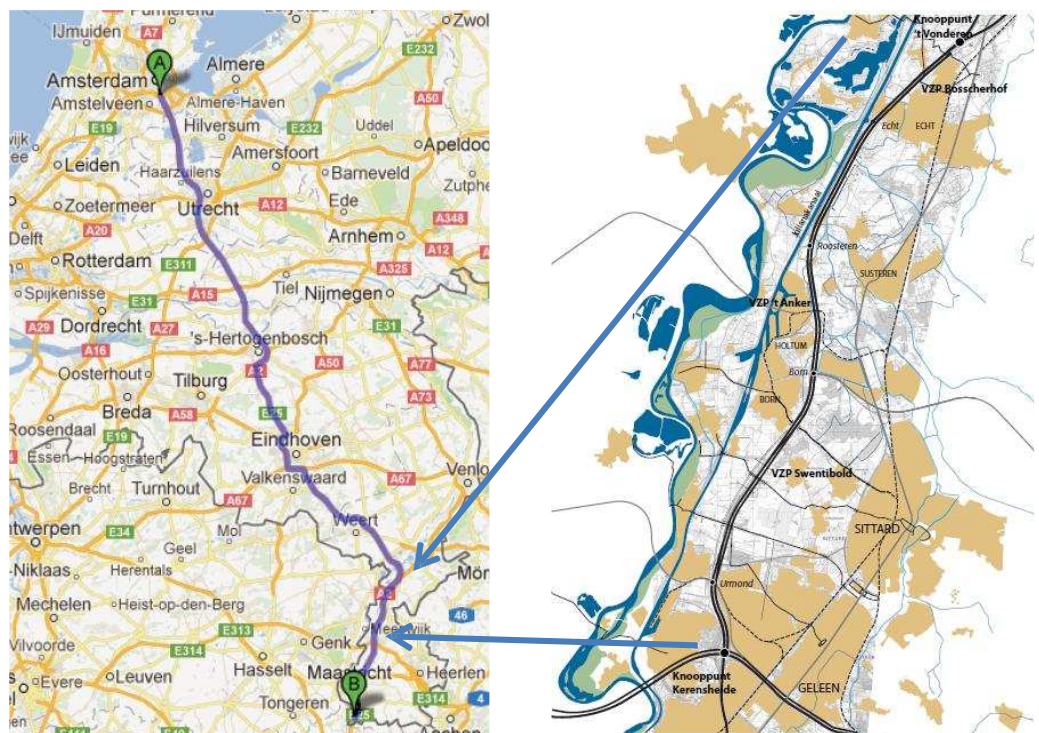
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De A2 loopt vanaf de grens met België, via Maastricht naar Amsterdam. Deze weg is de enige corridor die Limburg, het oostelijk deel van Noord-Brabant, Utrecht en de noordelijke Randstad met elkaar verbindt. De afgelopen periode is de capaciteit van een groot deel van de A2 vergroot.

Op het in Midden-Limburg gelegen tracé tussen de knooppunten 't Vonderen en Kerensheide (tussen de A73 en A76) zijn in 2010 en 2011 spitsstroken geopend met de procedures van de Spoedwet wegverbreding. Knooppunt Kerensheide is structureel uitgebreid met een fly-over die de A2 en A76 (naar Heerlen) beter en met een extra rijstrook op elkaar aansluit.

Destijds is afgesproken op termijn een structurele verbreding te realiseren door de spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken inclusief vluchtstroken. Dit tracé is onderdeel van de enige corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt (zie onderstaande figuur).



Figuur 1 Tracé tussen knooppunten 't Vonderen en Kerensheide

In het bestuurlijk overleg van 24 januari 2012 hebben Rijk en regio afgesproken om voor deze opwaardering een startbeslissing voor te bereiden. Naar aanleiding hiervan is ter voorbereiding een aantal studies uitgevoerd. De resultaten hebben op 10 september 2012 geleid tot een overeenkomst tussen de Provincie Limburg en de minister van IenM, waarin is afgesproken een

tracéwetprocedure te starten om de gewenste opwaardering te realiseren. Dit document is de formele startbeslissing die naar de Tweede Kamer gestuurd wordt. Tevens herbevestigt dit document de gemaakte afspraken over onder meer de voorkeursoplossing, de start van de realisatie en de financiële bijdragen van beide partijen.

1.2 Afbakening

Deze startbeslissing heeft betrekking op het deel van de A2 tussen de knooppunten 't Vonderen (A2/A73, hectometerpaal 221.100) en Kerensheide (A2/A76, hectometerpaal 241.400). Het betreft een tracé van 20 kilometer. Indien nodig worden ook aanpassingen van knooppunt 't Vonderen betrokken bij de verkenning. Knooppunt Kerensheide is recent structureel uitgebreid en maakt er geen onderdeel vanuit. Ook het gebied en wegen in de directe omgeving van het tracé worden meegenomen in de verkenning als aanpassingen nodig blijken om de voorkeursoplossing goed te laten functioneren.

1.3 Leeswijzer

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave en het doel van de verkenning.
- Hoofdstuk 3 geeft de globale organisatie, planning en aanpak.

Ter onderbouwing van deze startbeslissing is een inhoudelijk achtergronddocument (Min. van IenM, 2013) opgesteld. Hierin worden de keuzes en achtergronden verantwoord en uitgewerkt, in de rest van deze startbeslissing wordt hier niet meer verder naar verwezen..

2 Opgave en doel

2.1 Rijksbelang en belang regio

Het ruimtelijk beleid van het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Algemene uitgangspunten zijn prioriteit voor het belang van de gebruiker en het verbinden van infrastructuur, voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen. Regionale partijen werken deze uitgangspunten verder uit en kiezen eigen prioriteiten gebaseerd op de karakteristieken van de regio (regionaal maatwerk).

Beleidsuitgangspunten Rijk

Het nationaal beleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het belang van de achterlandverbindingen voor de mainports en de verbindingen met buitenlandse mainports (Ruhrgebied, Antwerpen) wordt hierin benadrukt.

In dit kader wordt de A2 specifiek genoemd als belangrijke achterlandverbinding. Ook wordt het belang van de A2 expliciet benoemd voor het vestigingsklimaat van de Greenport Venlo en de Brainport Zuidoost-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid hiervan wordt als een opgave van nationaal belang beschouwd.

De A2 ligt op de internationale transportas tussen brainport Eindhoven en de Randstad enerzijds en Midden- en Zuideuropese bestemmingen anderzijds. Ook is de A2 de centrale corridor in de internationale Technologische Topregio ELAT (Eindhoven-Leuven-Aken Triangle), van belang voor de ontsluiting van Maastricht-Aachen Airport en de verdere ontwikkeling van de regio tot logistieke hotspot.

De opwaardering heeft naar verwachting positieve effecten voor de ontwikkeling van een aantal topsectoren zoals Brainport Eindhoven, Greenport Venlo, Maastricht Health Campus en Chemelot. Meer in het algemeen heeft Zuid-Limburg een sterke economische positie in de topsectoren Chemie, Life Sciences, Energie en Logistiek.

Het belang dat het Rijk hecht aan de opwaardering is bevestigd in de op 30 juni 2011 door de Tweede Kamer aangenomen motie De Jong, Koopmans, Aptroot: *'Verzoekt de regering om samen met de decentrale overheden en het bedrijfsleven zorg te dragen voor het nakomen van eerder gemaakte afspraken en de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide structureel te verbreden tot 2x3 rijstroken'*.

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse blijkt overigens dat het hoofdwegennet in Limburg in 2020 voldoet aan de reistijd-doelen zoals die in de SVIR herbevestigd zijn uit de Nota Mobiliteit.

Beleidsuitgangspunten Regio

De Gebiedsagenda Limburg benadrukt het belang van sectoren als automotieve, zorg, onderwijs en topsportfaciliteiten. Om onder meer deze sectoren een goed vestigingsklimaat te bieden, maar ook om een goed werk- en leefklimaat te behouden, is de (inter)nationale bereikbaarheid van belang. De opwaardering van de spitsstroken tussen 't Vonderen en Kerensheide wordt hierbij als essentieel beschouwd. Ook de Regiovisie Westelijke Mijnstreek erkent het belang van de A2 als internationale transportas voor het regionale bedrijfsleven.

Op 4 november 2011 hebben Provinciale Staten van Limburg dit herbevestigd in een motie waarin Gedeputeerde Staten worden opgeroepen alles in het werk te stellen om samen met gemeenten, het bedrijfsleven en andere partners zorg te dragen voor het nakomen van de toezegging van het kabinet om de spitsstroken op de A2 in Limburg om te bouwen naar permanente rijstroken.

Internationaal verkeerskundig belang

Het tracé is onderdeel van het Europese Ten-T netwerk. Ook maakt het deel uit van de achterlandverbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol met het midden en zuiden van Europa. Tevens is het een belangrijke verbinding tussen het Ruhrgebied en de haven van Antwerpen.

Nationaal verkeerskundig belang

De A2 is de enige noord-zuid as die Midden- en Zuid-Limburg met de rest van Nederland verbindt. Het tracé 't Vonderen-Kerensheide is daarmee de 'poort' tussen steden als Maastricht, Heerlen en Sittard met Venlo, Eindhoven en verder noordelijk gelegen steden. In België en Duitsland liggen alternatieve verbindingen op snelwegniveau relatief ver weg.

Regionaal verkeerskundig belang

Ook binnen Limburg is de A2 verreweg de belangrijkste verbindingsas in noord-zuid richting. Naast een verbindende functie is de weg daarmee van groot belang voor de regionale ontsluiting.

2.2

Urgentie

Gegeven het beleidsmatige en verkeerskundige belang, is een goed functioneren van de A2 essentieel. De opwaardering leidt op verschillende punten tot verbeteringen.

Verkeersveiligheid verbetert

Sinds de opening van de spitsstroken is dankzij de verbeterde doorstroming het aantal ongevallen gedaald. Door de realisatie van vluchtstroken en een nieuw ontwerp kan de verkeersveiligheid verder verbeterd worden.

Autonome toename vraag beter accommoderen

De capaciteit van een spitsstrook is lager dan van een reguliere rijstrook. Door het opwaarderen naar een volwaardige rijstrook wordt de capaciteit vergroot, waardoor de autonome vraag een langere periode geacommodeerd kan worden. Wanneer dit nodig is, hangt af van diverse ontwikkelingen. In een hoog groeiscenario is dit naar verwachting voor 2025 wenselijk. In een laag groeiscenario is opwaardering pas verder in de tijd noodzakelijk.

Robuustheid van het netwerk verbetert

In het geval van incidenten en indien de weersomstandigheden ongunstig zijn, wordt de spitsstrook afgesloten. Dit kan leiden tot congestie en daarmee tot een afnemende betrouwbaarheid van de reistijd. Er is ook in het buitenland geen goed alternatief op hoofdwegenniveau, zodat in dit geval de bereikbaarheid van Midden- en Zuid-Limburg erg problematisch is.

Sluipverkeer neemt af

Als de robuustheid van de A2 toeneemt, zal er minder vaak sluipverkeer zijn op het onderliggend wegennet. Hierdoor verbetert de leefbaarheid in en bereikbaarheid van de kernen langs deze wegen.

De economische ontwikkeling wordt gestimuleerd

Als de doorstroming, betrouwbaarheid en robuustheid verbeteren heeft dit positieve effecten hebben op de economische ontwikkeling van Limburg. Een goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde, omdat:

- de regio een grote maakindustrie heeft met hoge logistieke eisen
- de centrale ligging ten opzichte van Europese afzetmarkten belangrijk is
- de kennisclusters alleen kunnen functioneren als de bereikbaarheid goed is
- bereikbaarheid een randvoorwaarde is voor recreatie en toerisme, dat een belangrijk onderdeel van de regionale economie vormt.

2.3 Beschrijving voorkeursoplossing

Tussen Rijk en regio is afgesproken op termijn de spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken inclusief vluchtstroken. Andere alternatieven waren in een eerdere niet afgeronde tracéwetprocedure al afgevallen vanwege de hoge kosten in relatie tot de effecten. De voorkeursoplossing staat daarmee reeds vast.

De voorkeursoplossing: opwaarderen spitsstrook naar volwaardige rijstrook De basisscope van de gekozen voorkeursoplossing is het opwaarderen van de huidige 2x2+ spitsstroken naar 2x3 volwaardige rijstroken inclusief de realisatie van vluchtstroken. Het plangebied loopt aan beide zijden langs de A2 vanaf knooppunt 't Vonderen naar knooppunt Kerensheide. De voorziene aanpassingen hebben betrekking op knooppunt 't Vonderen en het tracé tot en met de afslag bij Urmond.

In het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) worden twee ecoverbindingen gerealiseerd. Deze zijn daarmee uitgangspunt en maken geen onderdeel uit van de scope.

De huidige aansluitingen (op- en afritten) blijven gehandhaafd.

Een aantal dwarsverbindingen blijkt weinig gebruikt te worden, terwijl er een goed alternatief beschikbaar is. Daarom worden vijf dwarsverbindingen in principe niet vervangen:

- Kunstwerk Slagmolen (alleen voetgangers/fietsers)
- Kunstwerk Gebroek
- Kunstwerk Holtum
- Kunstwerk 't Rooth
- Kunstwerk Maasbaan

Vanzelfsprekend geldt dat het voorkeursalternatief ten allen tijde aan de wettelijke normen zoals voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit zal voldoen. Bij de uitwerking van de voorkeursoplossing gelden daarnaast een aantal specifieke aandachtspunten:

1. Ruimte voor de verzorgingsplaatsen (tankstations, parkeerplaatsen)
2. Dijklichaam Julianakanaal
3. De ligging van enkele waterschapsbeken die parallel aan de A2 lopen

2.4 Inschatting benodigde investeringen en bekostiging

De investeringsraming van de basisscope is gebaseerd op een eerste ontwerp op basis van het functioneel Programma van Eisen. Dit betreft een sober en doelmatig ontwerp waarbij voldaan wordt aan alle wettelijke vereisten. De benodigde investeringen worden geraamd op 250 miljoen euro (prijspeil 2011, inclusief risicoreservering en 19% BTW) met een betrouwbaarheid van 25%.

De jaarlijkse beheer-, onderhouds- en exploitatiekosten (life cycle costs) zijn gemiddeld € 4,5 miljoen. Dit komt globaal overeen met de huidige kosten, zodat deze naar verwachting niet sterk toe- of afnemen. De beheer- en onderhoudskosten komen voor rekening van het Rijk.

In de bestuursovereenkomst hebben Rijk en provincie afgesproken dat de Provincie Limburg in 2020 eenmalig 35 miljoen euro bijdraagt. In het MIRT wordt door het Rijk voor de periode 2022-2025/2027 een reservering van 215 miljoen euro opgenomen. De Rijksbijdrage wordt opgehoogd met de IBOI-indexatie indien en voor zover uitgekeerd door het Ministerie van Financiën.

Tevens is afgesproken dat:

1. het Rijk een bedrag reserveert voor het opvangen van endogene risico's na de aanbesteding en tijdens de realisatie. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de Rijksbijdrage. Eventuele mee- en tegenvallers bij het opvangen van endogene risico's komen ten bate of ten laste van het Rijk;
2. bij de aanbesteding ruimte wordt gelaten voor het meenemen van extra wensen of het doorvoeren van versoeringen als uit de aanbesteding blijkt dat het programma van eisen niet kan worden gerealiseerd binnen het taakstellend budget;
3. de partijen stellen ter voorbereiding een lijst met wensen en versoeringen op. Deze zal volgens de ramingsystematiek van het Rijk (Rijkswaterstaat) worden geraamd en van een risicoprofiel worden voorzien. Deze lijst zal in een overeenkomst worden vastgelegd;
4. De kosten van eventuele aanpassingen van dit programma van eisen en daarmee samenhangende risico's, die niet zijn opgenomen in de lijst van wensen en versoeringen, wordt gedragen door de partij, die deze aanpassing wenst.

2.5 Draagvlak

De voorkeursoplossing beschikt over een breed draagvlak, zowel in de Tweede Kamer, de Provinciale Staten, de betrokken gemeenten als onder belanghebbenden.

Overheden

In 2005 is voor het tracé A2 Maasbracht-Geleen een tracéwetprocedure gestart. Dit proces mondde in 2009 onder meer uit in een regionale Gebiedsvisie Westelijke Mijnstreek, waarin ook de doelstelling om de A2 te verbreden is opgenomen is. Deze visie werd unaniem aangenomen door de provincie en de gemeenten Stein, Beek, Schinnen en Sittard-Geleen.

Om de doorstroming op korte termijn te verbeteren is de procedure niet afgerond, maar is in het kader van de Spoedwet wegverbreding in 2010 gestart met de realisatie van spitsstroken en het uitbreiden van de capaciteit van knooppunt Kerensheide. Tussen Rijk en regio is de afspraak herbevestigd om de spitsstroken op te waarderen zodra dat noodzakelijk is voor de verkeersafwikkeling.

In een brief van 12 mei 2011 hebben bovengenoemde en andere gemeenten een beroep gedaan op de minister van IenM om de spitsstroken zo spoedig mogelijk op te waarderen. Op 4 november 2011 hebben Provinciale Staten van Limburg dit herbevestigd in de in paragraaf 2.1 genoemde motie.

Ook in de Tweede Kamer is draagvlak voor de opwaardering gegeven de in eerder genoemde aangenomen motie (zie paragraaf 2.1).

Maatschappelijk draagvlak

Tijdens de voorbereiding van deze startbeslissing is een informatiebijeenkomst gehouden. Over het algemeen geldt dat er breed draagvlak is voor het opwaarderen van de spitsstroken tot volwaardige rijstroken met vluchtstroken. Wel is er bij direct belanghebbenden zorg over de effecten op overlast en de bereikbaarheid zowel via dwarsverbindingen die in principe vervallen als tijdens de realisatie van het project.

2.6 Doel van de planuitwerking (inclusief verkorte verkenning)

De opgave betreft een infrastructurele opgave om de huidige spitsstroken op te waarderen. Deze verbeteringen hebben primair een verkeerskundig effect (verkeersveiligheid, betrouwbaarheid, robuustheid, doorstroming, afname sluipverkeer), waardoor ook positieve economische en leefbaarheidseffecten ontstaan. De procedure concentreert zich op het formeel onderbouwen hiervan.

De planuitwerking (inclusief korte verkenning) heeft tot doel om te komen tot:

- een nadere onderbouwing en uitwerking van het voorkeursalternatief: "de opwaardering van de spitsstroken tussen knooppunt 't Vonderen en knooppunt Kerensheide tot 2x3 rijstroken (in beide richtingen)".
- een nadere uitwerking van de wijze van aanbesteden door het Rijk.

Er is naar verwachting een passende beoordeling nodig voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden langs de Maas met Vijverbroek. Deze zal plaatsvinden in de project-mer tijdens de planuitwerkingsfase

De resultaten van de verkenningsfase landen in een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het definitieve Tracébesluit (TB) volgt daarna.

3 Organisatie, planning en aanpak

3.1 **Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure**

Het opwaarderen van de spitsstroken tot volwaardige rijstroken met vluchtstroken betreft in beginsel een wijziging van het gebruik van een bestaande rijstrook. Dit kan in beginsel via een verkeersbesluit gerealiseerd worden. Aangezien er overwogen wordt een zogeheten doorgetrokken weefstrook te realiseren op een deel van het tracé, een vluchtstrook ingepland moet worden en de as van de weg op sommige plaatsen mogelijk iets verlegd wordt, is de Tracéwet van toepassing.

De tracéwet biedt de mogelijkheid voor twee typen procedures:

1. een zogeheten verkorte procedure, met als stappen de startbeslissing, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit.
2. een uitgebreidere procedure: via een startbeslissing vaststellen van een structuurvisie waarvan de voorkeursbeslissing deel uitmaakt. Het (ontwerp) tracébesluit is dan een uitwerking van deze voorkeursbeslissing.

Voor dit project geldt gezien de beperkte reikwijdte de verkorte procedure. Hiervoor gelden de volgende argumenten.

Relatief beperkte infrastructuuruitbreiding

De tracéwet geeft aan dat een structuurvisie in ieder geval aan de orde is als aanleg van een nieuwe hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg overwogen wordt. Dit geldt ook als een aanpassing van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken of doorgaande sporen in overweging wordt genomen. Dit is bij deze MIRT verkenning niet aan de orde.

Voorkeursoplossing is al bepaald

De aanleiding voor de verkenning is de wens om de spitsstroken conform de eerder uitgesproken wens van Rijk en provincie op te waarderen naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken. Om deze reden is de reikwijdte van de verkenning relatief beperkt.

Geen gebiedsontwikkeling

Uit de probleemanalyse blijkt dat er geen directe relatie met andere ruimtelijke gebiedsontwikkelingen (woningbouw, natuur, bedrijventerreinen) is. De verkenning richt zich daarmee sec op de oplossing van een verkeersprobleem (capaciteit, verkeersveiligheid, robuustheid, sluipverkeer). De reikwijdte van de verkenning is daarmee relatief beperkt.

De verkorte tracéwetprocedure ziet er als volgt uit:

1. Startbeslissing, dit is de start van de verkenning
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant
3. Vaststelling ontwerp-tracé besluit (OTB)
4. Ter inzage leggen van het ontwerp-tracébesluit
5. Vaststelling tracébesluit (TB)
6. Oplevertoets

3.2 Rol- en taakverdeling

De beslissingsbevoegdheid van het project ligt bij het Rijk. De verkenning wordt uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met de regio. De regio levert een significante bijdrage aan een sobere en doelmatige uitvoering van het project. Dit krijgt invulling door een zorgvuldige communicatie van de regio met de omgeving, het vertegenwoordigen van de omgeving in de stuurgroep en het spelen van een belangrijke rol in het omgevingsmanagement.

3.3 Activiteiten en globale planning

Voor de planuitwerking (inclusief korte verkenning) is de intentie de verkorte procedure uit de Tracéwet te doorlopen, zonder structuurvisie. De intentie is om in 2013 de startbeslissing naar de Tweede Kamer te sturen. Door te starten in 2013 kan gebruik gemaakt worden van een nieuwe versie van het verkeersmodel (NRM). De periode tot de start wordt benut voor het opzetten van een projectorganisatie. De verkenning moet leiden tot een onderbouwing van het voorkeursalternatief. Hierna volgt de planuitwerking resulterend in een tracébesluit. De wettelijke termijn hiervoor is twee jaar.

Uit te voeren activiteiten

Er is al een voorkeursoplossing bepaald. Daarom richt de verkenning zich op het in verschillende varianten uitwerken en onderbouwen hiervan. Hierbij wordt ook gekeken naar het effect op knooppunt 't Vonderen.

Er wordt een verkeerskundige analyse uitgevoerd met het Nieuw Regionaal Model Zuid. Tevens wordt een kostenraming gemaakt, inclusief analyse van de Life Cycle Costs.

Er vindt een beoordeling van de milieueffecten plaats. Omdat een verkorte tracéwet procedure wordt gevolgd, is het niet nodig een plan-mer uit te voeren. Wel is een passende beoordeling nodig voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden langs de Maas met Vijverbroek. Deze zal plaatsvinden in de project-mer in de planuitwerkingsfase.

Voor wat betreft de gevolgen op de luchtkwaliteit zal het project gebaseerd worden op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De opwaardering is al in het NSL opgenomen zodat wat betreft berekeningen over het halen van Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen al rekening is gehouden met het project.

De hiervoor genoemde studies worden gebruikt als basis voor het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse conform het OEI kader. Omdat er sprake is van één alternatief en met name bereikbaarheidseffecten wordt hierbij volstaan met het basisformat zoals voorgeschreven in het Kader OEI bij MIRT Verkenningen.

Tevens wordt in de verkenning nader bekeken hoe de markt wordt betrokken bij het project. Als uitgangspunt wordt hierbij de reeds uitgevoerde marktverkenning benut. Hieruit is onder meer gebleken dat tolheffing of het genereren van financiering uit grondexploitaties niet haalbaar is. Er is voorzien om de kracht van de markt te benutten bij het realiseren van de weg. Via de uitvoering van een PPC (Public-Private Comparator) wordt de beste methode hiervoor geselecteerd.

De verkenning eindigt met een onderbouwde voorkeursoplossing. Hierna kan direct de planuitwerking worden gestart.

Doorkijk planuitwerking- en realisatiefase

De resultaten van de verkenning landen, na het nemen van de definitieve voorkeursbeslissing, in een ontwerp-tracébesluit (OTB). Het definitieve tracébesluit (TB) volgt daarna. Realisatie van het project is om budgettaire redenen voorzien vanaf 2022. Afgesproken is dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio blijft om de realisatie te vervroegen als de financiële kaders dat mogelijk maken.

3.4 Participatie tijdens de planuitwerking (inclusief verkorte verkenning)

Al sinds de start van de vorige tracéwetprocedure in 2005 zijn belanghebbenden en maatschappelijke organisaties betrokken bij de ontwikkeling van de A2. Ook tijdens de planuitwerking (inclusief verkorte verkenning) worden deze partijen betrokken, zodat er een gedragen beeld ontstaat van de keuzes die gemaakt worden. Aangezien er geen plan-mer uitgevoerd wordt met formele inspraakmomenten, worden wanneer opportuun informele informatie-avonden georganiseerd. Daarnaast worden in overleg met de regionale overheden de reguliere vormen van publiekscommunicatie benut (website, nieuwsbrieven en dergelijke).

3.5 Kosten tracéwetprocedure

De kosten van de tracéwetprocedure komen voor rekening van het Rijk.