

Trajectnota/MER
N200 bij Halfweg

Samenvatting

september 1998

Colofon

Dit is een uitgave van:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Holland



Centraal Informatiepunt Rijkswaterstaat:
(023) 530 14 01 (bereikbaar op werkdagen)
E-mail: info@dnh.rws.minvenw.nl

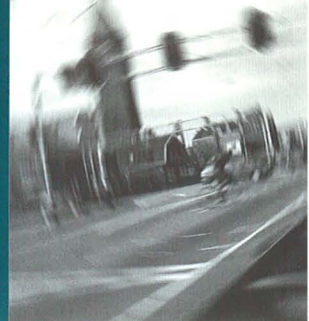
tekst: Vincent Westzaan/Rijkswaterstaat

met bijdragen van:

vormgeving: Ontwerpgroep Joris Funcke BNO, Haarlem
drukwerk: LenoirSchuring Drukkers, Haarlem
foto's: Ben de Vries en Wim Salis

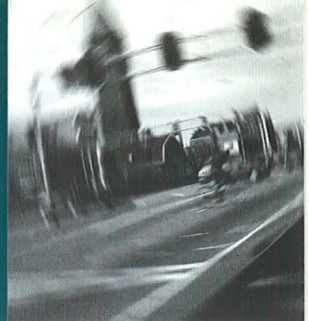
september, 1998

Inhoudsopgave



Inleiding	5
Beleid	7
Analyse van het probleem	9
Beoordeling in stappen	13
Mogelijke oplossingen	15
Beoordeling van de alternatieven	19
De verdere gang van zaken	25

Inleiding



De N200, een belangrijke verbindingsweg tussen Amsterdam en Haarlem, loopt dwars door de dorpskern van Halfweg. Dagelijks maken er meer dan 30.000 motorvoertuigen gebruik van, waarvan 12% vrachtwagens. De bewoners van Halfweg en het naburige Zwanenburg ondervinden veel overlast van het verkeer. De oversteek over de N200 is onveilig en er is sprake van geluids- en trillingshinder, luchtverontreiniging en problemen van sociaal-maatschappelijke aard. De N200 vormt op de eerste plaats een bedreiging voor de leefbaarheid. Daarnaast veroorzaakt de weg ook bereikbaarheidsproblemen binnen de gemeenten zelf.



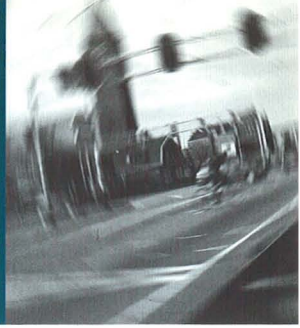
Studiegebied met
kerngebied
(huidige situatie)

Bij een ongewijzigde situatie zouden leefbaarheid en bereikbaarheid in de toekomst verder verslechteren. Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland zoekt daarom in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat naar oplossingen. De resultaten van die zoektocht zijn vastgelegd in de Trajectnota/MER, waarvan u nu de samenvatting in handen heeft.

In de Trajectnota/MER worden de verschillende oplossingen, de zogenaamde alternatieven, voor de problemen van Halfweg uitgebreid met elkaar vergeleken. Er wordt bekeken in hoeverre de alternatieven de problemen oplossen en welke gevolgen ze hebben voor de natuur, voor het wonen en leven en voor de economie. Uiteraard komen ook de kosten aan bod.

U heeft de gelegenheid om te reageren op de inhoud van de Trajectnota/MER. Achter in deze samenvatting vindt u meer informatie over de wijze waarop u dat kunt doen.

De Trajectnota/MER wordt samen met de reacties van bewoners, bestuurders en anderen voorgelegd aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Zij beslissen uiteindelijk welk alternatief wordt uitgevoerd.



Verkeer- en vervoerbeleid

Rijkswaterstaat zoekt naar oplossingen voor de problemen van Halfweg en Zwanenburg. De landelijke en regionale politiek geven aan binnen welke randvoorwaarden en met welke doelstellingen dat dient te gebeuren. Het landelijke verkeer- en vervoerbeleid dat op de studie voor de N200 van toepassing is, is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Door middel van het SVV-II wil de overheid een evenwicht bereiken tussen bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en milieu anderzijds. Zo wil de overheid de groei van het autoverkeer tot 2010 beperken tot 35% ten opzichte van 1986. Het streven is verder een afname van de filekans op het hoofdwegennet en een toename van de verkeersveiligheid.

Natuur en milieu

Ook voor natuur- en milieu gelden landelijk en regionaal beleid (Nationaal Milieubeleidsplan - NMPII en Structuurschema Groene Ruimte). Het Provinciaal Milieu Beleidsplan (PMBP) is in het bijzonder voor de situatie rond Halfweg van belang.

Belangrijke gebieden:

De Vereenigde Binnenpolder

De Batterij

Het Spaarnwouderveen

De Groote Braak

De Kluut

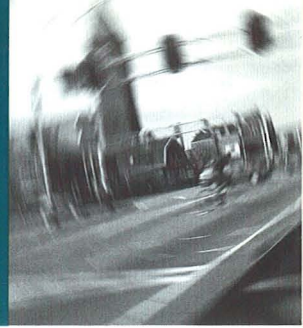
De Brettenzone

Wanneer aantasting van deze gebieden plaatsvindt, moeten maatregelen worden genomen om de verloren gegane natuurwaarden ter plekke of elders te compenseren.



De Groote Braak

Analyse van het probleem



Deze Trajectnota/MER betreft problemen ten aanzien van barrièrewerking, luchtverontreiniging, geluids- en trillingshinder, visuele hinder, verkeersveiligheid en interne bereikbaarheid voor zover deze problemen een direct gevolg zijn van de N200 bij de woonkernen Halfweg en Zwanenburg.

De N200 vermindert het leef- en woongenot van een groot aantal bewoners van Halfweg en Zwanenburg. Het verkeer veroorzaakt geluidsoverlast, luchtverontreiniging en trillingshinder. De geluidsoverlast overschrijdt al enige tijd de wettelijk toegestane normen. Andere geluidsbronnen in Halfweg, zoals de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de luchthaven Schiphol, versterken dit probleem.



*Kruising met fietsers
Oranje Nassau-
straat-N200*

De weg bederft het uitzicht van de woningen die er langs liggen. Tevens fungeert ze als een barrière die Halfweg in tweeën deelt. De N200 is een drukke en brede verkeersweg met 2 x 2 rijstroken. De weg is voorzien van geleiderail en zeer moeilijk over te steken. De gelijkvloerse kruising bij de Oranje Nassaustraat is complex en wordt als onveilig ervaren. Kinderen die via deze brede kruising naar school gaan, hebben moeite de oversteek te maken binnen de korte tijd dat het licht op groen staat. Bovendien komt het regelmatig voor dat automobilisten het rode verkeerslicht negeren. Op de N200 ontstaan regelmatig files doordat het afslaan van de N200 in de Oranje Nassaustraat vastloopt op de smalle brug over de Ringvaart.

Regionale ontwikkelingen

De regio waar Halfweg en Zwanenburg deel van uitmaken is volop in beweging. De uitbreiding van het westelijk havengebied van Amsterdam met de Afrikahaven, de realisatie van nieuwe woningbouwlocaties, de groei van Schiphol en de aanleg van de vijfde parallelle baan, de aanleg van de Hoge Snelheidslijn; het zijn slechts enkele voorbeelden.

Al deze ontwikkelingen veroorzaken een toenemende verkeersdruk.

Berekeningen geven aan dat het verkeer op de N200 tot 2010 met 30% toeneemt ten opzichte van 1992.



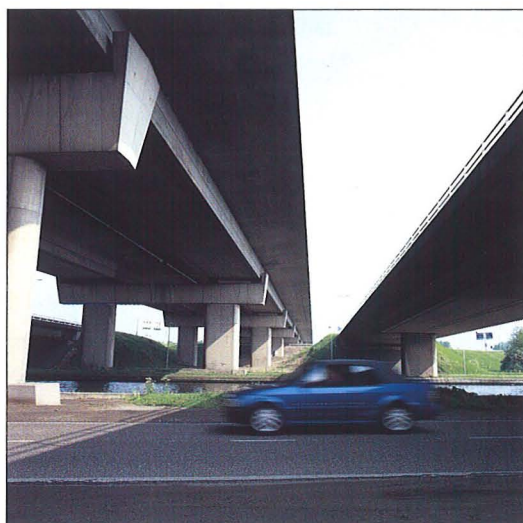
*Westelijke haven-
gebied van
Amsterdam*

Van groot belang voor de toekomstige situatie op de N200 bij Halfweg zijn de lopende tracéwetprocedures rond de aanleg van de Westrandweg en de uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel.

Het besluit over de Westrandweg is al genomen. Het Rijk zal deze weg aanleggen, mits er in het Tracébesluit Coentunnel wordt besloten tot capaciteitsuitbreiding van de tunnel. Wanneer de Westrandweg wordt aangelegd en de Coentunnel extra capaciteit krijgt, neemt het verkeer op de N200 nog eens extra toe met circa 11%.

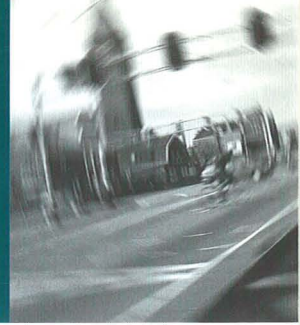
Reden voor Rijkswaterstaat de alternatieven voor de N200 te analyseren in twee scenario's: een scenario met aanleg Westrandweg en uitbreiding Coentunnel en een scenario zonder deze uitbreidingen.

Ook de eventuele uitbreiding van de A9 is van belang voor de N200. Het besluit om de A9 te verbreden tussen het Rottepolderplein-Zuid en het knooppunt Badhoevedorp is al genomen. Dat wordt tegelijk gerealiseerd met de aanleg van de verlengde Westrandweg en knooppunt Raasdorp. Daarnaast studeert Rijkswaterstaat op een verbreding van de A9 tussen de knooppunten Velsen en Badhoevedorp. Deze ingreep zal echter nauwelijks leiden tot toename van verkeer op de N200 en wordt daarom niet apart besproken. Ze komt alleen aan de orde wanneer de verbreding van de A9 duidelijk van invloed is op de situatie rond de N200.



Rottepolderplein-Zuid

Beoordeling in stappen



Voor het oplossen van de problemen rond de N200 is in de Trajectnota/MER een aantal oplossingen geformuleerd. Deze alternatieven komen in het volgende hoofdstuk aan bod. Elk alternatief wordt stapsgewijs beoordeeld aan de hand van de volgende vier criteria.

Stap 1 *bijdrage aan oplossing*

De Trajectnota/MER zoekt een oplossing voor de barrièrewerking, de luchtverontreiniging, de geluids- en trillingshinder, de visuele hinder, de verkeersveiligheid en de problemen op het gebied van de interne bereikbaarheid. De eerste vraag is nu: in hoeverre levert elk alternatief een bijdrage aan het oplossen of verminderen van deze problemen?

Stap 2 *nieuwe problemen*

De alternatieven dienen zo min mogelijk nieuwe problemen te veroorzaken. Nieuwe problemen kunnen betrekking hebben op:

- sluipverkeer;
- de noodzaak om woningen af te breken;
- de lokale economische omstandigheden;
- de bereikbaarheid vanuit Halfweg naar andere plaatsen (met name Haarlem en Amsterdam);
- de sociale veiligheid;
- de aantasting van monumenten;
- de bereikbaarheid en kwaliteit van recreatieve voorzieningen in de directe omgeving.

Ook de realisatie van een oplossing kan hinder veroorzaken, zoals lawaai en verminderde bereikbaarheid.

Ten slotte mogen alternatieven het huidige probleem niet naar elders verplaatsen. In dat kader wordt het verplaatsen van geluidhinder en luchtverontreiniging naar andere gebieden onderzocht.

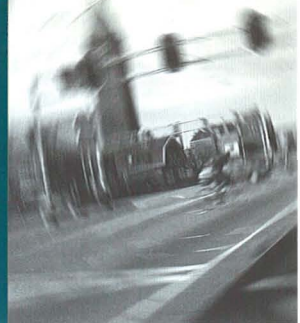
Stap 3 *beleidsdoelstellingen*

Landelijke en regionale overheden hebben beleidsdoelstellingen geformuleerd op het gebied van verkeer en vervoer, natuur en milieu, economie en ruimtelijke ordening. Bekeken wordt in hoeverre de oplossingen voor de problemen rond de N200 daarmee strijdig zijn.

Stap 4 *kosten*

Ten slotte wordt per oplossing in beeld gebracht wat de aanlegkosten zijn. Het gaat om reële schattingen, die in dit stadium van planvorming nog een relatief grote mate van onzekerheid kennen.

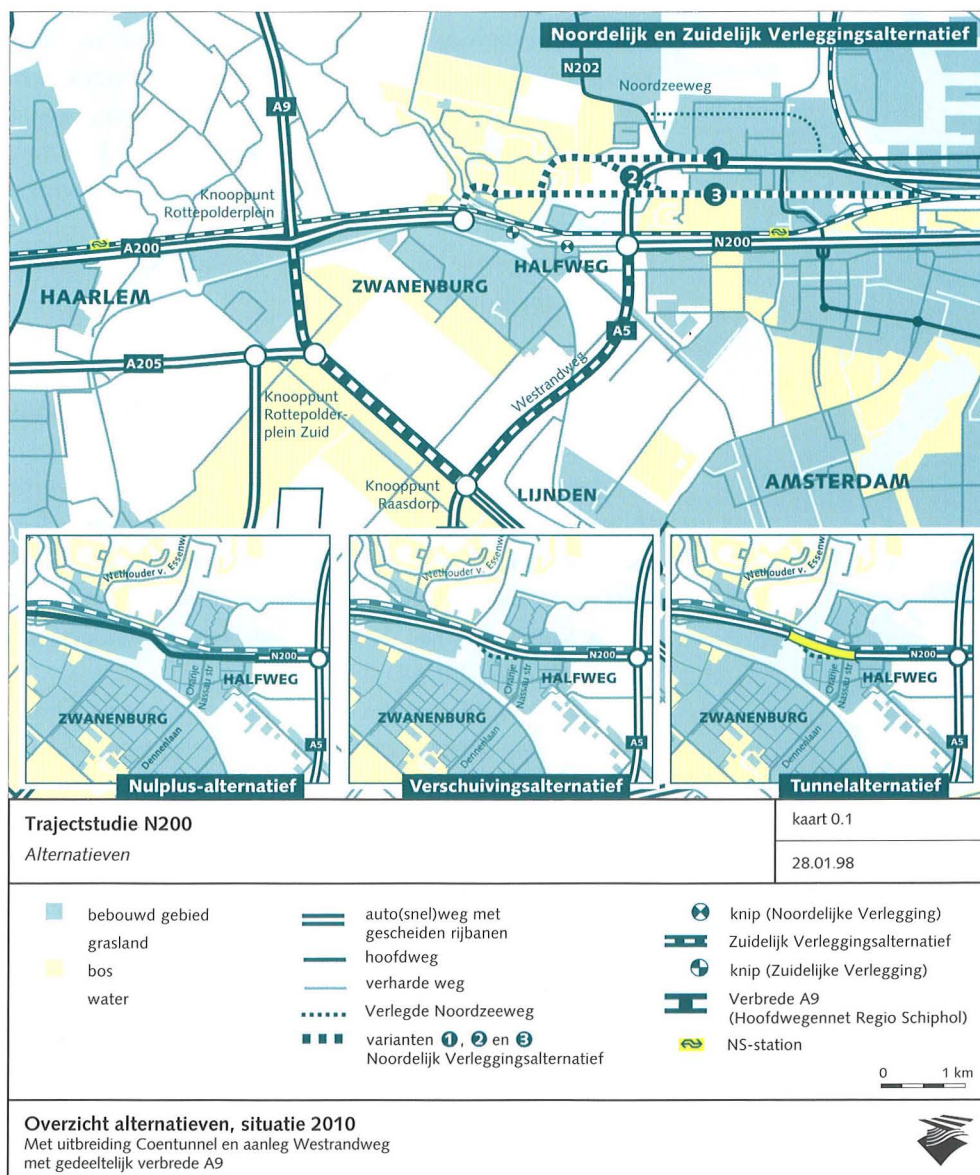
Mogelijke oplossingen



Rijkswaterstaat heeft een achttal 'mogelijke oplossingen' geformuleerd, de zogenaamde alternatieven.

Het Nulalternatief

De Wet milieubeheer schrijft voor dat er een autonome ontwikkeling bestuurd wordt in het *Nulalternatief*. De situatie in het jaar 2010 is hier het uitgangspunt. Er worden geen andere maatregelen genomen dan die in het SVV-II zijn voorgesteld. Het Nulalternatief wordt als referentie gebruikt. Aan de hand van de resultaten van dit alternatief kan worden afgeleid in welke mate de andere alternatieven de problemen oplossen.



Het Nulplus-alternatief

Vanuit beleidsmatige overwegingen is het *Nulplus-alternatief* voorgesteld. Hierin ligt het accent op het beperken van autoverkeer en het bevorderen van openbaar vervoer. In dit alternatief wordt het aantal rijstroken voor autoverkeer teruggebracht tot 2 x 1 rijstrook. De resterende rijstroken zijn voor het openbaar vervoer bestemd. Het terugbrengen van de hoeveelheid verkeer in dit alternatief is cruciaal om te komen tot verbetering van de leefbaarheid in Halfweg. Daarom is ervoor gekozen het economisch verkeer niet toe te laten tot de doelgroepenstroken.

Noordelijk Verleggingsalternatief

In 1991 stelde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat voor een noordelijke omlegging verder uit te werken, wat resulteerde in het *Noordelijk Verleggingsalternatief*. De N200 wordt verlegd naar een tracé ten noorden van Halfweg. De weg wordt uitgevoerd als een autoweg met 2 x 2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en gelijkvloerse kruisingen voor het overige verkeer. Het Noordelijk Verleggingsalternatief heeft drie varianten.

De doorgang voor autoverkeer op de oude N200 wordt aan de oostkant van Halfweg afgesloten.

Zuidelijk Verleggingsalternatief

Bij het *Zuidelijke Verleggingsalternatief* kan gebruik worden gemaakt van het bestaande hoofdwegennet.

Het doorgaande verkeer op de N200 door Halfweg wordt geweerd en om Halfweg heen geleid via de A9 en de eventueel aan te leggen Westrandweg. Het verkeer dient dan verzekerd te zijn van een goede doorstroming, waarvoor de A9 dan aangepast zal worden. Op voorhand is duidelijk dat een dergelijke aanpassing van de A9 niet los kan worden gezien van het nog te nemen Tracébesluit A9.

Op de oude N200 worden voorzieningen voorgesteld om doorgaand verkeer door Halfweg tegen te gaan en tegelijkertijd woonwijken en bedrijventerreinen voldoende bereikbaar te houden.

Verschuivingsalternatief

Een van de lokale oplossingen is het *Verschuivingsalternatief*.

De N200 krijgt een nieuw tracé, vlak langs de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Ze wordt op palen aangelegd, op gelijke hoogte met het spoor. De N200 zal dan de Oranje Nassastraat niet meer gelijkvloers kruisen. Verkeer uit de richting Amsterdam met bestemming Halfweg of Zwanenburg, verlaat de N200 via de afrit 'Industrie Halfweg' en rijdt via de parallelweg terug.

Vereenigde
Binnenpolder



Verdiepte Liggingsalternatief

Een andere lokale oplossing is het *Verdiepte Liggingsalternatief*.

Ook verschillende varianten van een verdiepte ligging zijn overwogen. Aan het alternatief kleven echter grote bezwaren met betrekking tot de uitvoerbaarheid en de verkeersveiligheid, terwijl het de problemen slechts zeer ten dele oplost. Besloten is daarom dit alternatief niet verder te onderzoeken.

Tunnelalternatief

Op dit lokale alternatief is hetzelfde tracé van toepassing als het Verschuivingsalternatief. De tunnel gaat vóór de uitwateringssluissjes ten westen van Halfweg onder de grond en komt iets voorbij de Oranje Nassastraat weer boven.

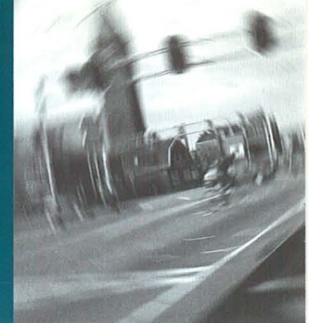
Meest Milieuvriendelijke Alternatief

In het kader van de Wet Milieubeheer is het voorschrift een Meest *Milieuvriendelijk Alternatief* te ontwikkelen. Hierin staat het beperken van de schade aan het milieu centraal. Uit de hierboven genoemde alternatieven selecteert Rijkswaterstaat een oplossing die op dit gebied het beste scoort. Vervolgens wordt getracht door extra maatregelen als het aanbrengen van geluidsschermen of faunatunnels, de natuur- en milieukwaliteiten van het alternatief verder te verbeteren.

In de Trajectnota/MER zijn de volgende oplossingen voorgesteld:

- Nulalternatief
- Nulplus-alternatief
- Noordelijk Verleggingsalternatief
- Zuidelijk Verleggingsalternatief
- Verschuivingsalternatief
- Tunnelalternatief
- Verdiepte Liggingsalternatief
- Meeste Milieuvriendelijk Alternatief

Beoordeling van de alternatieven



In dit hoofdstuk worden de alternatieven met elkaar vergeleken. Eerst wordt uitgegaan van het scenario met aangelegde Westrandweg en uitbreiding Coentunnel. Daarbij is aangenomen dat de A9 is verbreed tussen het Rottepolderplein-Zuid en het knooppunt Badhoevedorp. Daarna wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor de alternatieven als Westrandweg en Coentunnel niet worden aangelegd respectievelijk worden uitgebreid.

Vergelijking alternatieven

Tabel 1 geeft een overzicht, waarin de zeven alternatieven met elkaar worden vergeleken aan de hand van de vier beoordelingsstappen zoals die in hoofdstuk 4 beschreven zijn.

		Stap 1 bijdrage aan oplossing	Stap 2 nieuwe problemen	Stap 3 beleids- doelstellingen	Stap 4 kosten (in mln g.)
I = beste uitkomsten					
II = minder goede uitkomsten					
III = slechtste uitkomsten					
Nulalternatief		III	I	I	n.v.t.
Nulplus-alternatief		III	II	I	15
Noordelijk	1	II	II	III	194
Verleggingsalternatief	2	II	II	III	294
	3	II	III	III	263
Zuidelijk Verleggingsalternatief*		I	II	I - (II)*	14 (p.m.):**
Verschuivingsalternatief		II	III	II	102
Tunnelalternatief		II	III	II	273
Meest Milieuvriendelijk Alternatief					
(Zuidelijk Verleggingsalternatief)		I	II	I	p.m.**
*) De beste score (I i.p.v. II) geldt indien de A9 wordt aangepast op basis van Tracébesluit A9. **) Dit bedrag heeft betrekking op de herinrichting van de N200. Voor de ingrepen aan de A9 zijn hogere bedragen nodig, aangegeven met p.m. Het deel ten laste van de Zuidelijke Verlegging kan echter alleen nauwkeurig worden gegeven in het kader van het Tracébesluit A9					

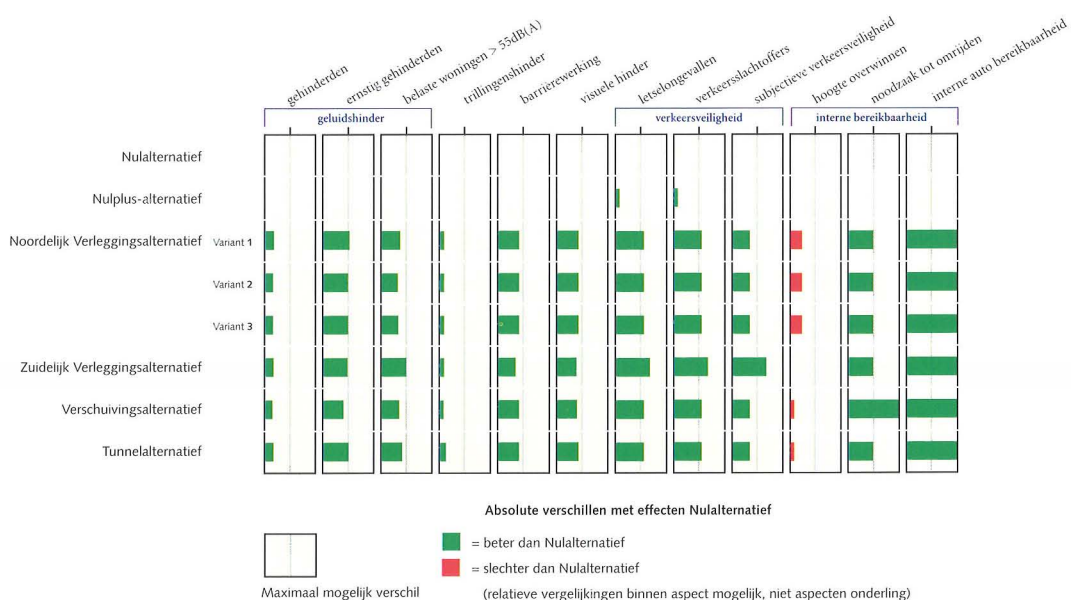
Tabel 1

beoordeling alternatieven (scenario met uitbreiding Coentunnel en aanleg Westrandweg)

Tabel 1 wordt toegelicht aan de hand van de figuren 1, 2 en 3, die een weergave zijn van de stappen 1, 2 en 3. Beoordelingsstap 4, de kosten, is reeds weergegeven in tabel 1.

Stap 1 bijdrage aan oplossing

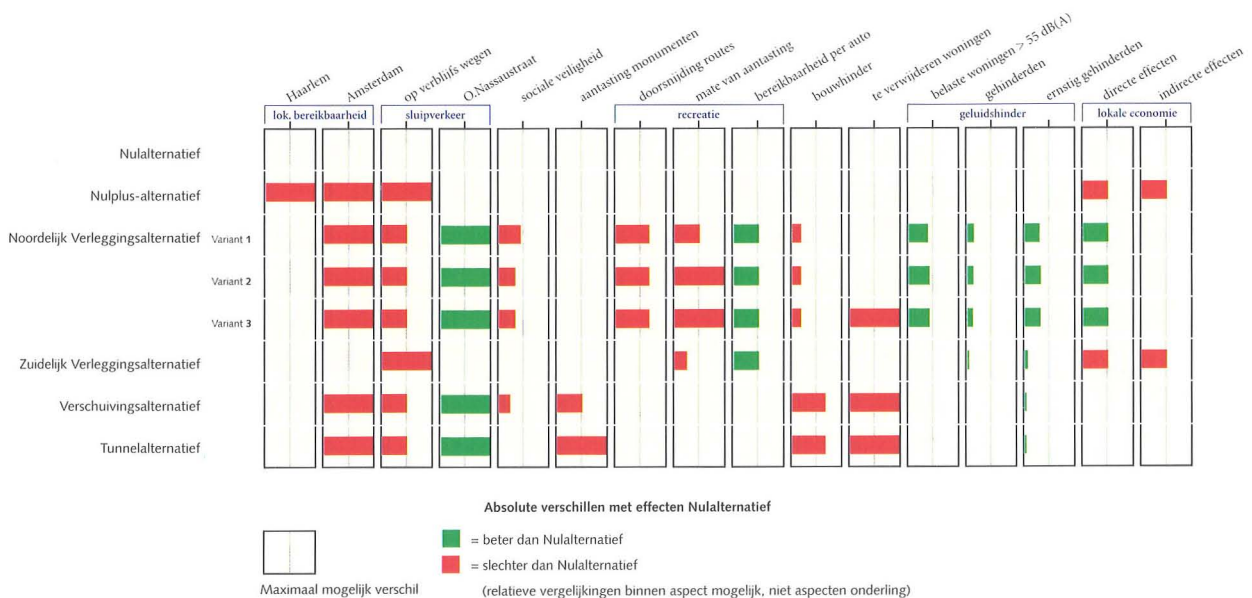
Hier blijkt dat, alle alternatieven op het Nulplus-alternatief na, in bepaalde mate een oplossing bieden voor de problemen. Geen enkel alternatief is echter in staat de problemen geheel weg te nemen. Het Zuidelijk Verleggingsalternatief scoort het best, maar de onderlinge verschillen tussen de alternatieven zijn gering.



Figuur 1 Weergave stap 1 bijdrage aan oplossing

Stap 2 nieuwe problemen

Alle alternatieven leiden in enige mate tot nieuwe problemen in het kerngebied. Het Nulplus-alternatief brengt een kleine verslechtering van de bereikbaarheid met zich mee en veroorzaakt enig sluipverkeer. Het Noordelijk Verleggingsalternatief heeft nadelige gevolgen voor de sociale veiligheid en de lokale bereikbaarheid. Daar staat tegenover dat het alternatief een gunstiger uitwerking heeft op de lokale economie. Het Zuidelijk Verleggingsalternatief brengt een hogere kans op sluipverkeer met zich mee. Verder pakt deze oplossing iets minder goed uit voor de lokale economie. In zijn totaliteit scoren deze drie alternatieven minder slecht dan de andere. Het Verschuivingsalternatief en het Tunnelalternatief brengen de meeste nieuwe problemen met zich mee, onder andere door de hinder van het bouwverkeer en de noodzaak woningen af te breken.

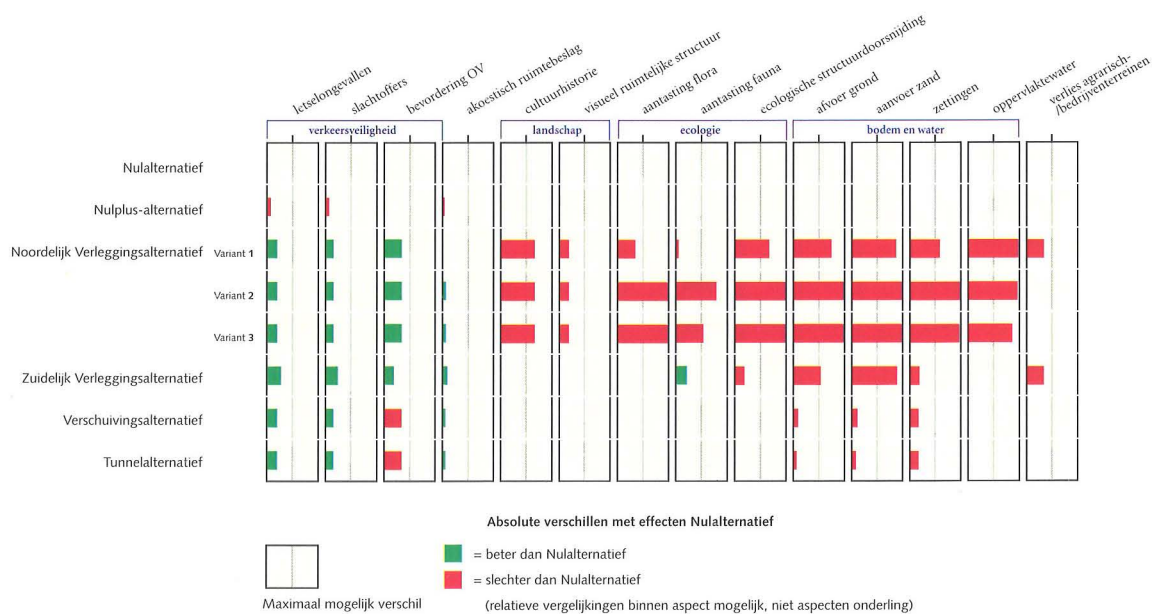


Figuur 2 Weergave stap 2 nieuwe problemen

Stap 3 beleidsdoelstellingen

Hier zijn de verschillen tussen de alternatieven veel groter dan bij de vorige twee stappen. Het Nulplusalternatief komt het meeste tegemoet aan regionale en landelijke beleidsdoelstellingen. Het Noordelijk Alternatief scoort het slechtst vanwege de aantasting van natuur en landschap. Het Zuidelijk Verleggingsalternatief en Tunnel- en Verschuivingsalternatief nemen een tussenpositie in.

Voor het Zuidelijk Verleggingsalternatief geldt een bijzondere omstandigheid. Hiervoor dient de A9 extra capaciteit te krijgen, een ingreep die nadelen met zich meebrengt voor bodem en waterhuishouding. Mocht echter naar aanleiding van de Tracéwetprocedure A9 worden besloten tot extra capaciteit, dan komen die nadelen niet meer ten laste aan het Zuidelijk Verleggingsalternatief. In dat geval scoort dit alternatief het beste.



Figuur 3 Weergave stap 3 beleidsdoelstellingen

Stap 4 kosten

De cijfers in tabel 1 spreken voor zich. De kosten voor het Zuidelijk Verleggingsalternatief ten bedrage van 13 miljoen gulden behoeven echter een toelichting. Het bedrag heeft betrekking op de herinrichting van de N200 in Halfweg. Voor de ingrepen aan de A9 zijn uiteraard hogere bedragen nodig. Hoe hoog die bedragen worden en welk deel daarvan ten laste van het Zuidelijk Verleggingsalternatief komt, kan pas nauwkeurig worden aangegeven zodra er een Tracébesluit voor de A9 genomen is.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Bij alle alternatieven zijn mogelijkheden aanwezig om eventuele nadelige milieueffecten te beperken. Vooral bij de Noordelijke Verlegging kan zo enige reductie worden bereikt voor de in stap 3 geconstateerde nadelen op natuur- en milieugebied. Voorbeelden zijn geluidwerende voorzieningen en fauna-passages.

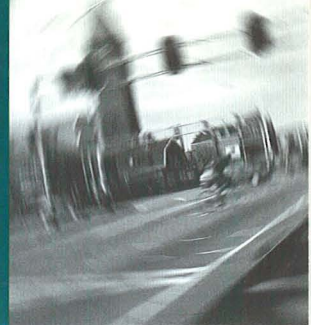
Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In dit scenario komt het Zuidelijk Verleggingsalternatief in aanmerking voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Er zijn in dit alternatief mogelijkheden voor extra maatregelen om de ongewenste milieueffecten te beperken.

Scenario zonder aanleg Westrandweg en uitbreiding Coentunnel

Als de Westrandweg niet wordt aangelegd en de capaciteit van de Coentunnel niet wordt vergroot, zal het verkeer zich op een andere manier over de regio verdelen. Zo zal de hoeveelheid verkeer op de N200 met circa 11% verminderen ten opzichte van het scenario mét uitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg. Het gevolg hiervan is dat de uitkomsten van beide scenario's verschillen. Wat de onderlinge vergelijking en rangorde van de verschillende alternatieven binnen de scenario betreft verandert er bijna niets. De Zuidelijke Verlegging is in deze situatie geen alternatief, omdat de Westrandweg als wezenlijke schakel ontbreekt.

De verdere gang van zaken



Studies als die voor de N200 naar uitbreiding van het hoofdwegennet zijn gebonden aan strikte regels. Deze zijn vastgelegd in de in 1994 van kracht geworden Tracéwet. De wet beschrijft onder meer welke mogelijkheden men heeft om te reageren op de studieresultaten en welke termijnen daarvoor staan, en hoe de overheid met de inspraakreacties moet omgaan.

Wat vooraf ging

De projectstudie N200 bij Halfweg is van start gegaan toen de minister van Verkeer en Waterstaat in 1991 Rijkswaterstaat de opdracht gaf om oplossingen te zoeken voor problemen die de N200 met zich meebrengt. In 1993 bracht Rijkswaterstaat de Startnotitie uit. Hierin staan de alternatieven vermeld en de effecten van de alternatieven die Rijkswaterstaat gaat onderzoeken. De Startnotitie heeft ter inzage gelegen en de mogelijkheid is geboden erop te reageren. Eveneens in 1993 heeft de minister van Verkeer & Waterstaat de Richtlijnen bekendgemaakt. Hierin staat aangegeven wat Rijkswaterstaat moet onderzoeken.

Na de bestudering van de oplossingen en hun effecten heeft Rijkswaterstaat in 1997 de eerste concept Trajectnota openbaar gemaakt. Onderdeel hiervan is een Milieueffect Rapport (MER), waarin de effecten van de alternatieven voor het milieu in kaart zijn gebracht. Om iedereen in de gelegenheid te stellen te reageren op de conceptnota, heeft Rijkswaterstaat informatiemarkten en andere voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Op basis van deze reacties is de definitieve tekst van de Trajectnota/MER samengesteld.

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben de Trajectnota/MER geaccepteerd en toestemming gegeven voor de ter visie legging.

Op dit moment

De ter visie legging is de officiële start van de formele inspraakprocedure, die acht weken duurt. Gedurende die termijn ligt de nota ter inzage bij betrokken gemeenten en in bibliotheken. In die periode organiseert Rijkswaterstaat een voorlichtingsbijeenkomst. Vervolgens vindt een officiële hoorzitting plaats, waar de aanwezigen mondeling kunnen reageren. Schriftelijk reacties kunt u gedurende de inspraakperiode zenden aan onderstaand adres:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
N200 Halfweg
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Het vervolg

Op basis van deze Trajectnota/MER en van de reacties van belanghebbenden in deze inspraakprocedure (aangevuld met reacties van lokale overheden en enkele adviesorganen) spreken de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM zich in de zogenoemde Standpuntbepaling uit voor één alternatief. Rijkswaterstaat werkt dit alternatief uit tot een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het OTB wordt ter inzage gelegd en opnieuw bestaat de mogelijkheid om schriftelijk en mondeling te reageren. Ten slotte nemen de beide ministers het definitieve Tracébesluit. Hiertegen is alleen nog beroep mogelijk bij de Raad van State.

Tracéprocedure N200 Halfweg

