

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

# Ontwerp Tracébesluit en Milieueffectrapport Spitsstrook

# A2

St. Joost – Urmond zuidelijke rijrichting  
incl. maatregelen op knooppunt Kerensheide

**UW MENING TELT!**

REAGEER VÓÓR

**11 APRIL 2007**

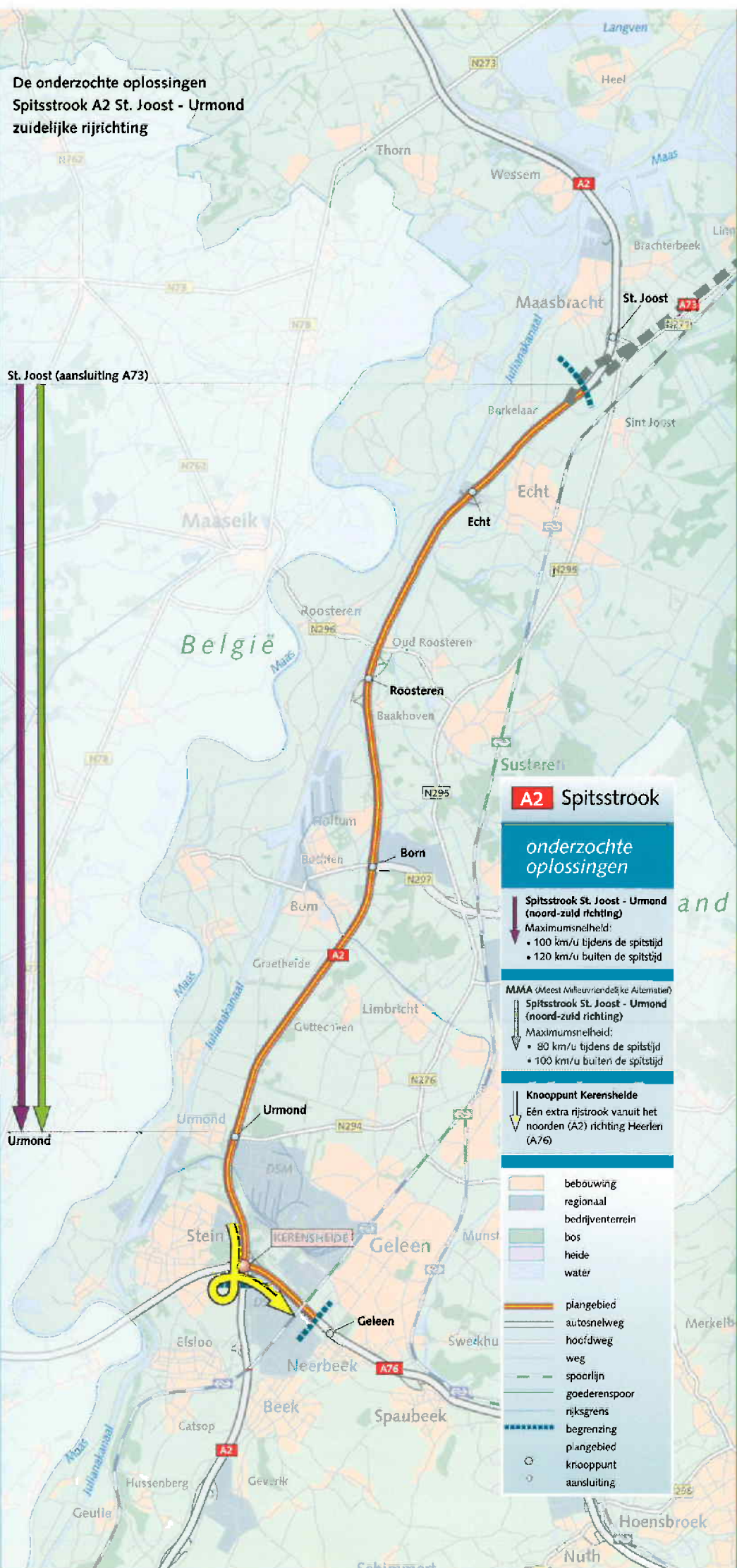
1616-18

SAMENVATTING

De onderzochte oplossingen  
Spitsstrook A2 St. Joost - Urmond  
zuidelijke rijrichting

St. Joost (aansluiting A73)

Urmond



**A2 Spitsstrook**

*onderzochte oplossingen*

**Spitsstrook St. Joost - Urmond (noord-zuid richting)**  
 Maximumsnelheid:  
 • 100 km/u tijdens de spitsijd  
 • 120 km/u buiten de spitsijd

**MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief)**  
**Spitsstrook St. Joost - Urmond (noord-zuid richting)**  
 Maximumsnelheid:  
 • 80 km/u tijdens de spitsijd  
 • 100 km/u buiten de spitsijd

**Knooppunt Kerensheide**  
 Eén extra rijstrook vanuit het noorden (A2) richting Heerlen (A76)

- bebouwing
- regionaal bedrijventerrein
- bos
- heide
- water
- plangebied autosnelweg
- hoofdweg
- weg
- spoorlijn
- goederenspoor
- rijksgrens
- begrenzing plangebied
- knooppunt
- aansluiting



**H**et wordt steeds drukker op de wegen. Ook op de 'Limburgse' A2, tussen Maasbracht en Geleen. Rijkswaterstaat wil voorkomen dat de route dichtslibt. Een aantal maatregelen op de korte termijn moet er voor zorgen dat weggebruikers beter en veiliger over deze weg kunnen reizen. Maar ook met de verdere toekomst zijn we al bezig.



### **A2: steeds vaker een knelpunt**

De A2 is de laatste jaren steeds vaker een knelpunt voor met name het doorgaande verkeer. In Limburg gaat het vooral om het traject tussen St. Joost en Urmond. De verwachting is dat de problemen nog groter gaan worden door de nieuwe aansluiting (eind 2007) van de A73-Zuid op de A2 bij St. Joost.

In zuidelijke richting zal er dan een 'trechtereffect' ontstaan; méér auto- en méér vrachtverkeer in kortere tijd. Ook het knooppunt Kerensheide – waar de A2 en A76 (Antwerpen/Heerlen/Aken) elkaar kruisen – wordt steeds drukker.

### **Belangrijke verkeersader**

De A2 is een belangrijke internationale verkeersader. Zowel voor regionaal, nationaal als internationaal verkeer. De toch al grote verkeersdruk neemt de komende jaren alleen maar toe. De doorstroming van het verkeer verloopt daardoor steeds moeizamer. Ook de verkeersveiligheid komt hierbij in het geding. Bij een blokkade op de A2 lopen bovendien de wegen in de regio vast.

Door de grote drukte zoeken weggebruikers alternatieve routes via de sluiptwegen. Ook hier neemt daardoor de verkeersonveiligheid toe. Omwonenden hebben bovendien veel last van het groeiende verkeer in hun woonomgeving. De regio wordt minder goed bereikbaar, en de reistijd in de regio neemt toe.

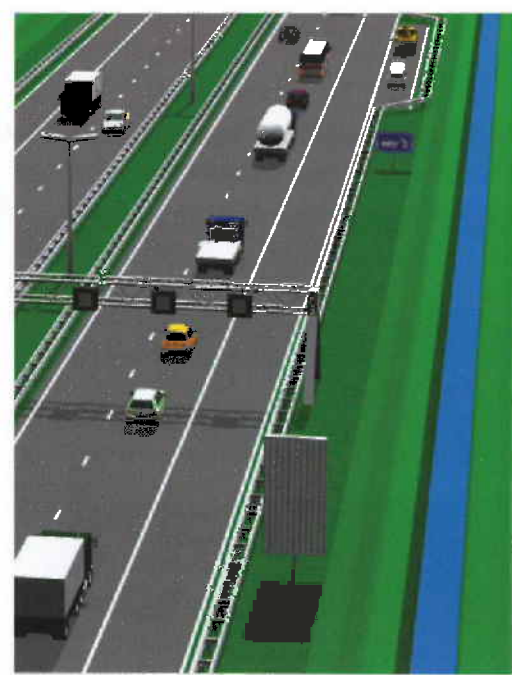
### **Problemen vooral in zuidelijke richting**

Onderzoek wijst uit dat de problemen op de A2 vooral in zuidelijke richting (Eindhoven richting Heerlen en Maastricht) optreden. Om deze problemen in ieder geval tot het jaar 2015 het hoofd te kunnen bieden, moet de doorstroming op de A2 verbeteren. Daarom wil Rijkswaterstaat een spitsstrook tussen St. Joost en Urmond aanleggen.

Daarnaast is onderzocht hoe de capaciteit op het knooppunt Kerensheide kan worden vergroot. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit te bereiken. Deze alternatieven zijn allemaal goed bekeken.

### **'Nulalternatief'**

Om de gevolgen van de verschillende alternatieven te kunnen inschatten, is het goed om uit te gaan van het zogenaamde 'nulalternatief'. Dat is de situatie zoals die zich ontwikkelt als er geen verbeteringen op de A2 worden aangebracht. Bij het inschatten van de gevolgen wordt gekeken naar zaken als verkeersintensiteit, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidshinder en de gevolgen voor de economie. Door de uitkomsten van de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken, wordt duidelijk wat de beste oplossing is.



Spitsstrook gesloten

## Verschillende oplossingen

Er zijn drie mogelijke oplossingen onderzocht om de verkeersproblemen op de A2 op korte termijn aan te pakken.

- a) Een spitsstrook in zuidelijke richting met verdubbeling van de verbindingslus op knooppunt Kerensheide, afrit Heerlen (A76). Maximumsnelheid 120 km/uur als de spitsstrook gesloten is en 100 km/uur als de spitsstrook geopend is.
- b) Een spitsstrook in zuidelijke richting met verdubbeling van de verbindingslus op knooppunt Kerensheide. Maximumsnelheid 100 km/uur als de spitsstrook gesloten is en 80 km/uur als de spitsstrook geopend is. Dit alternatief is het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).
- c) Een spitsstrook in zuidelijke richting. Maximumsnelheid 120 km/uur als de spitsstrook gesloten is en 100 km/uur als de spitsstrook geopend is. De verbindingslus op het knooppunt Kerensheide wordt vervangen door een fly-over (viaductconstructie).

## Welke keuze?

De gevolgen van al deze oplossingen zijn uitgebreid met elkaar vergeleken. Uiteindelijk is gekozen voor de aanleg van een spitsstrook tussen St. Joost en Urmond, waarbij de maximumsnelheid 120 km/uur bedraagt bij een gesloten spitsstrook en 100 km/uur wanneer deze is geopend. Dit betekent dus dat het aantal rijstroken op dit gedeelte tijdens de spitsperiodes wordt uitgebreid van

2 naar 3 stroken. De spitsstrook wordt opengesteld als er op de A2 of op het toekomstige knooppunt A2/A73-Zuid dreigt te ontstaan. De maximumsnelheid wordt dan verlaagd naar 100 km/uur. Op het traject worden verder 13 pechhavens aangelegd. Omdat de vluchtstrook verdwijnt, zijn deze pechhavens nodig voor de verkeersveiligheid in geval van pech of andere calamiteiten. De verbinding Eindhoven – Heerlen op het knooppunt Kerensheide wordt tenslotte verbeterd door het verdubbelen van de verbindingslus.

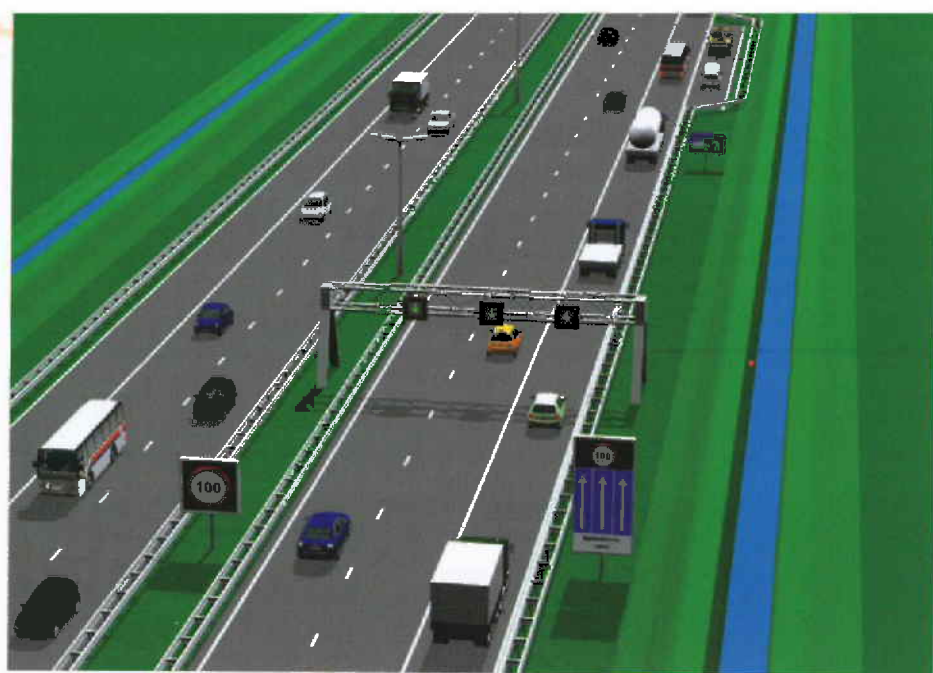
## Openstelling spitsstrook

De spitsstrook wordt opengesteld als er file op de A2 of op het toekomstige knooppunt A2/A73-Zuid dreigt te ontstaan. Dit is het geval als er meer dan 3000 voertuigen per uur in zuidelijke richting passeren wat voornamelijk tijdens de ochtend- en avondspits gebeurt. Er komen elektronische verkeersborden waarop opening en sluiting van de spitsstrook staan aangegeven. Het huidige systeem dat files meldt, wordt uitgebreid met camera's. Zo kan snel worden ingegrepen bij incidenten, zoals aanrijdingen of pechgevallen.

## Het beste alternatief

Bij de keuze voor bovenstaande oplossing zijn verschillende zaken tegen elkaar afgewogen. Door de 120/100-kilometerregeling zal het sluipverkeer op de provinciale wegen veel minder zijn dan wanneer er een 100/80 km per uur-regeling geldt.





Spitsstrook open

Bij een dergelijke snelheidsverlaging zouden meer automobilisten naar de provinciale wegen uitwijken. De 100/80 km per uur-variant is bovendien slechts een klein beetje gunstiger voor het milieu. De gekozen oplossing is tenslotte aanmerkelijk goedkoper dan de optie om bij knooppunt Kerensheide een fly-over aan te leggen. De kosten van de fly-over zijn zo'n 42 miljoen euro extra terwijl de doorstroming van het verkeer in beide gevallen even goed verloopt.

## Milieu-effectrapport

Alle alternatieven zijn onderzocht in het zogenaamde milieueffectrapport (MER). Daarin is vastgelegd wat de gevolgen zijn op het gebied van geluidshinder, de luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap, archeologie/cultuurhistorie en bodem & water. De aanpassing van de A2 heeft geen nadelige gevolgen voor de externe veiligheid. Voor wat betreft de luchtkwaliteit: deze verbetert vergeleken bij de situatie dat er niets aan de A2 gedaan wordt. Dicht langs de route is er wel sprake van een licht verhoogde concentratie stikstofdioxide, maar dit blijft binnen de wettelijke normen. Daarnaast hoeven er maar beperkte maatregelen te komen om extra afstromend wegwater te verwerken. Voor natuur en landschap en cultuurhistorie is er geen sprake van een extra verstoring.

Bij de aanleg of aanpassing van een weg is mogelijke geluidshinder een belangrijk punt van aandacht. Via een akoestisch onderzoek is vastgesteld dat zonder extra maatregelen bij een aantal woningen langs het tracé sprake is van overschrijding van de geluids-

normen. Hiervoor worden geluidsreducerende maatregelen getroffen. Zo komen er op een deel van het traject geluidsschermen en wordt op een gedeelte 'extra stil' asfalt (dubbellaags zoab) aangebracht.

## Realisatie / aanleg

De aanleg van de spitsstrook en de extra rijstrook bij de verbindingsslus op knooppunt Kerensheide zal naar verwachting medio 2008 starten, als de procedures zijn afgerond. De aanpassing van de A2 heeft voor zowel omwonenden als weggebruikers hinder tot gevolg. Denk aan een beperkte bereikbaarheid, overlast door bouwverkeer en afsluitingen van rijstroken. Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd de overlast te beperken. Zo blijven overdag tenminste twee rijbanen per richting gehandhaafd. 's Avonds en 's nachts kan er sprake zijn van één rijstrook per richting en van het tijdelijk afsluiten van toe- en afritten. Weggebruikers en omwonenden zullen tijdig worden geïnformeerd over de verschillende werkzaamheden.

## Groot onderhoud

Vooruitlopend op de aanleg van de spitsstrook in 2008 wordt in de 2<sup>e</sup> helft van 2007 op dit gedeelte van de A2 regulier onderhoud uitgevoerd. Bij dit regulier onderhoud wordt het asfalt vernieuwd en worden de rioleringen en geleiderails vervangen. Daar waar nodig worden ook onderhoudswerkzaamheden verricht aan bruggen en viaducten.



