



Nieuwsbrief | Nummer 1 | november 2009

Nieuwsbrief A2 Midden-Limburg

Inhoud

We gaan voor totale bereikbaarheid |
Creatieve smeerolie | Limburg profiteert
van spoedaanpak | Samen pakken we
de files in Limburg aan | Renovatie stalen
bruggen | Wat doet Rijkswaterstaat? |

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Waarom deze nieuwsbrief?

Er gebeurt van alles op en rond de A2 in Midden-Limburg. Rijkswaterstaat heeft verschillende projecten op het traject in Midden-Limburg in voorbereiding. Bijvoorbeeld de planvorming en realisatie van twee spitsstroken tussen St. Joost en Urmond, de aanleg van een fly-over bij knooppunt Kerensheide en de renovatie van de Scharbergbrug bij Stein en de Boogbrug bij Beek. Die projecten staan niet op zich, maar hangen nauw met elkaar samen. Uiteindelijk doel: een betere doorstroom op de A2.

Rijkswaterstaat wil burgers, bedrijfsleven, belangenorganisaties en overheden structureel informeren over de projecten in Midden-Limburg. De website www.rijkswaterstaat.nl/A2 bevat actuele informatie over voortgang, wegafsluitingen en inspraakmogelijkheden. Met deze nieuwsbrief wil Rijkswaterstaat betrokkenen informeren over de achtergrond van projecten. Waarom wordt een project voorbereid en waarom op deze manier? Wie zijn erbij betrokken? En wat is de samenhang met andere werkzaamheden? Rijkswaterstaat laat hiervoor onder meer projectleiders, bouwers, experts en vertegenwoordigers van belangengroeperingen aan het woord.

Meer weten?

Kijk op www.rijkswaterstaat.nl/A2 of bel met de Landelijke Informatielijn 0800-8002.



Projecten A2 Midden-Limburg

- Onderhoudswerkzaamheden tussen aansluiting Kelpen (40) en Wesseme (42)
- Spitsstrook St. Joost - Urmond (in zuidelijke richting)
- Spoedaanpak Maasbracht - Geleen
 - Spitsstrook in noordelijke richting
 - Uitbreiding knooppunt Kerensheide
- Renovatie stalen Boogbrug bij Beek (A2)
- Renovatie Scharbergbrug A76)



We gaan voor totale bereikbaarheid

Gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat werken samen aan betere doorstroming

Rijkswaterstaat is niet de enige wegbeheerder in Limburg. De provincie is verantwoordelijk voor het beheer van provinciale wegen, de gemeenten voor lokale wegen. Een veilige en vlotte verkeersdoorstroming is belangrijk voor alle partijen. Goede samenwerking is dan ook van groot belang. In Midden-Limburg gaat dat nu haast vanzelf. “We denken over heel veel zaken hetzelfde.”

“De rijksweg A2 is de aorta van Midden-Limburg”, stelt Tessa Peters, verkeerskundige bij de provincie Limburg. “Als het verkeer op de A2 stilstaat, slibt binnen een oogwenk de hele regio dicht. Provincie en gemeenten vinden daarom ook dat er snel iets moet gebeuren. Met de komst van de A73 is de verkeersintensiteit in Midden-Limburg verder toegenomen, zowel op de A2 als op provinciale en lokale wegen. Verbreding van de A2 is voor het verkeer zonder meer de beste oplossing. Eerst met een spitsstrook en in een later stadium structureel. Maar verbreding is een zaak van lange adem. Ook op korte termijn moeten er oplossingen komen voor een betere doorstroming. Sinds een paar jaar kijken we niet alleen naar bouwoplossingen, maar ook naar verkeers- en mobiliteitsmanagement. Dat betekent dat we als wegbeheerders samen nadenken over manieren om het verkeer snel en goed over het regionale netwerk te leiden

en over mogelijkheden van alternatieve vormen van vervoer.”

Specifieke maatregelen

Voor de bovenregionale wegen – de doorgaande wegen – is een gezamenlijke aanpak vastgesteld, in de vorm van regelscenario's. Dit zijn specifieke maatregelen die in bepaalde situaties worden ingezet. Bijvoorbeeld het verlagen van de maximumsnelheid op snelwegen bij grote drukte. Als iedereen 80 kilometer per uur rijdt, stroomt het verkeer veel beter door dan wanneer de een 120 en de ander 90 kilometer per uur rijdt. Een ander scenario is het tijdelijk opheffen van het inhaalverbod voor vrachtwagens om zo invoegend verkeer de ruimte te geven. Ten slotte worden calamiteitenroutes vastgesteld, routes waarlangs het verkeer wordt omgeleid bij ongelukken. “De calamiteitenroutes zijn wellicht in de toekomst ook bruikbaar tijdens de spits”, oppert Tessa Peters.

Minder Hinder

De samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten verloopt goed. “We denken over veel dingen hetzelfde. Bijvoorbeeld over leefbaarheid. Er komt steeds meer verkeer en de wegbeheerders willen de overlast voor omwonenden, bedrijven en de natuur zoveel mogelijk beperken. Daarom zorgen we voor een goede afstelling van verkeerslichten, voor ongelijkvloerse kruisingen en voor geluidswallen.” Wegwerkzaamheden worden in goed onderling overleg uitgevoerd. “Als Rijkswaterstaat op de A2 aan de slag gaat, zorgen wij ervoor dat niet op hetzelfde moment ook een belangrijke provinciale weg open ligt. En de provincie denkt mee over alternatieve vormen van vervoer tijdens wegwerkzaamheden, zoals de Minder Hinder Pas. In Limburg kijken de wegbeheerders verder dan onze eigen wegen, in Limburg gaan we voor totale bereikbaarheid.”

Van links naar rechts op de foto: Dhr. Guyt (Sittard - Geleen), Dhr. Winten (Rijkswaterstaat), Mevr. Peters (Provincie), Dhr. Clermonts (Provincie), Dhr. Kersten (Provincie), Dhr. Walraven (Echt - Susteren), Dhr. Wierikx (Beek), Dhr. van Kruisbergen (Rijkswaterstaat) en Dhr. Bocken (Echt - Susteren)

Creatieve smeeroilie

Omgevingsmanager Tamara Vannuys stelt zich voor

“Sinds oktober vorig jaar werk ik als omgevingsmanager voor de aanleg van de spitsstrook in zuidelijke richting op de A2, tussen St. Joost en Urmond. Hiervoor was ik communicatieadviseur bij Rijkswaterstaat. Ook in mijn huidige functie is communicatie een belangrijk speerpunt. Maar het werk omvat veel meer. Ik ben de smeeroilie tussen de omgeving en het project. Ik zorg dat de vergunningen op tijd komen, dat omwonenden geïnformeerd worden wat er in hun omgeving gebeurt en dat er ook gekeken wordt naar het minimaliseren van de verkeershinder.

De aanleg van de spitsstrook is nodig omdat het verkeersaanbod door de aanleg van de A73, zeker in de spits, is toegenomen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dit uiteraard aan zien komen. De spitsstrook zal een deel van de druk verlichten. Het is overduidelijk dat het project voordelen heeft voor weggebruikers, namelijk een betere doorstroming. Omwonenden daarentegen worden geconfronteerd met meer verkeer en dus meer geluidsoverlast. Rijkswaterstaat treft maatregelen om de geluidsbelasting binnen de normen te houden. De spitsstrook krijgt bij de woonkernen dubbellaags ZOAB, waardoor de overlast vermindert. Bij Roosteren lukt dat niet, omdat daar een proefvak ligt met een bepaald soort asfalt. Omwonenden gaven aan dat ze op dat traject dan graag een grondwal zouden zien. Aan mij als omgevingsmanager de taak om ervoor te zorgen dat een dergelijke creatieve oplossing binnen de wettelijke kaders ook gerealiseerd kan worden.

‘Ik ben de smeeroilie tussen de omgeving en het project’

Natuurlijk heb ik niet de illusie dat ik het iedereen naar de zin kan maken. Het gaat om ‘een algemeen belang voor een grote groep waarbij het individuele belang vaak ondergeschikt wordt geacht’. Maar ondergeschikt betekent niet van tafel. Juist dan is een luisterend oor en een creatieve geest een groot goed. Ik hoop dat ik beide heb en dat ik die voor de realisatie van de spitsstrook langs de A2 kan inzetten.”

Tamara Vannuys



Limburg profiteert van spoedaanpak

De A2/A76 tussen Maasbracht en Geleen is een van de dertig knelpunten die met het landelijk Programma Spoedaanpak wegverbreding versneld worden aangepakt. Rijkswaterstaat is daarom in Limburg een project gestart om de doorstroming van de belangrijke verkeersader aanzienlijk te verbeteren. Namelijk de aanleg van een spitsstrook tussen Urmond en knooppunt Het Vonderen én de toekomstvaste verbreding van het weggedeelte Urmond - Geleen inclusief de aanleg van een fly-over op knooppunt Kerensheide.

De spitsstrook in noordelijke richting tussen Urmond en knooppunt Het Vonderen is een voorlopige oplossing tot de toekomstige, definitieve verbreding van dat gedeelte van de A2 die – afhankelijk van de groei van het verkeer – vanaf 2016 gepland staat. Over een lengte van zo'n achttien kilometer zal de huidige vluchtstrook tijdens perioden van grote drukte als rijstrook worden gebruikt. Daarvoor zijn eerst diverse aanpassingen nodig. Er wordt extra signalering aangebracht en om de circa 1000 meter worden pechhavens aangelegd om de veiligheid te waarborgen. Omgevingsmanager Jos van Kruisbergen van Rijkswaterstaat (rechts op de foto): "Spitsstroken zijn een relatief eenvoudige manier om tijdelijk het bestaande asfalt efficiënter te

benutten. Zo kunnen we op korte termijn de doorstroming voor het verkeer sterk verbeteren." De nieuwe strook naar het noorden wordt 'een broertje' van de spitsstrook die al eerder voor hetzelfde traject in zuidelijke richting is bedacht. Voor deze strook zijn de benodigde besluiten al genomen en deze zal dan ook als eerste worden gerealiseerd.

Knooppunt Kerensheide

De verminderde doorstroming die het verkeer op het knooppunt Kerensheide richting Geleen ondervindt vanuit A2 (Eindhoven) richting A76 (Heerlen) is een bekend probleem. De krappe lus is een ware flessenhals. In de spoedaanpak wordt de planprocedure doorlopen om





het weggedeelte Urmond - Geleen te verbreden, inclusief de aanleg van een fly-over in het knooppunt Kerensheide voor de richting Eindhoven - Heerlen. In omgekeerde richting zal de capaciteit ook meteen worden vergroot door verbreding van de afslag Heerlen - Eindhoven naar twee rijstroken. In totaal komen er dan vier rijstroken beschikbaar voor Eindhoven - Heerlen en vice versa. Hierdoor ontstaat een toekomstvaste en duurzame situatie.

‘Hierdoor ontstaat een toekomstvaste en duurzame situatie’

Van Kruisbergen: “Anders dan bij de spitsstroken brengt deze verbreding wel extra asfalt met zich mee. Daar staat tegenover dat deze oplossing duurzaam is en definitief.” De bouw van de fly-over en de verbreding kan versneld worden aangelegd dankzij de zogenaamde spoedwet. “De spoedwet vereenvoudigt en versnelt de procedures om deze verbreding te kunnen realiseren, zonder dat dit ten koste gaat van de zorgvuldigheid” aldus de omgevingsmanager. Parallel aan de planprocedure wordt ook al met de voorbereiding van de realisatie gestart. Een onderdeel daarvan is het nu reeds selecteren van de opdrachtnemer. Op die manier is het mogelijk om, na afronding van de planprocedure, sneller tot aanleg over te gaan. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat al een referentieontwerp van de fly-over gemaakt. Marco Boot, manager techniek planstudie (links op de foto): “In het referentieontwerp hebben we aangegeven waar de boog precies komt en hebben we de horizontale en verticale lijnen bepaald. Daarmee is duidelijk geworden dat de fly-over haalbaar is. Zo heeft de opdrachtnemer alvast een basis om verder

Spoedaanpak voor dertig knelpunten wegverkeer

Het kabinet wil tempo maken met de verbetering van de doorstroming op de Nederlandse snelwegen. Daarom is op 31 maart 2009 de wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten aangenomen. Die wet maakt de weg vrij voor een versnelde aanpak van dertig knelpunten op de Nederlandse wegen. Deze wet is een aanpassing van de al langer bestaande Spoedwet Wegverbreding en Tracéwet. Bij de spoedaanpak gaat het niet om de bouw van nieuwe snelwegen, maar om wegverbredingen, zoals de aanleg van een spitsstrook of plusstrook. Met de spoedaanpak wordt het mogelijk om de besluitvorming en realisatie te versnellen, via kortere en eenvoudiger procedures. De aanpassing houdt met name in dat de onderzoeken voor luchtkwaliteit en milieueffectrapportages efficiënter worden georganiseerd. Daarnaast zal ook per project zoveel mogelijk tijdswinst worden geboekt door sneller aan te besteden en door snellere uitvoeringsmethodes te benutten.

uit te werken. In het verdere traject worden alle gegevens nog gedetailleerd uitgewerkt.”

Druk op de ketel

De versnelling van de spoedaanpak betekent ook voor Rijkswaterstaat zelf dat de druk op de ketel blijft. Het projectteam heeft iets meer dan vier jaar de tijd voor de planvorming en realisatie. Dat is een uitdaging. De tijdswinst in de procedures wordt vooral geboekt in de manier waarop bijvoorbeeld milieurapportages georganiseerd worden. Van Kruisbergen: “Er is afgesproken dat de luchtkwaliteit niet meer apart per project wordt onderzocht, maar in een collectief landelijk programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dat betekent een verlichting van de onderzoekslast per project, terwijl de zorgvuldigheid gewaarborgd blijft.” Rijkswaterstaat hoopt in diverse fasen van het project nog meer tijdswinst te kunnen boeken met slimme aanbestedings- en bouwmethoden.

‘Samen pakken we de files in Limburg aan’



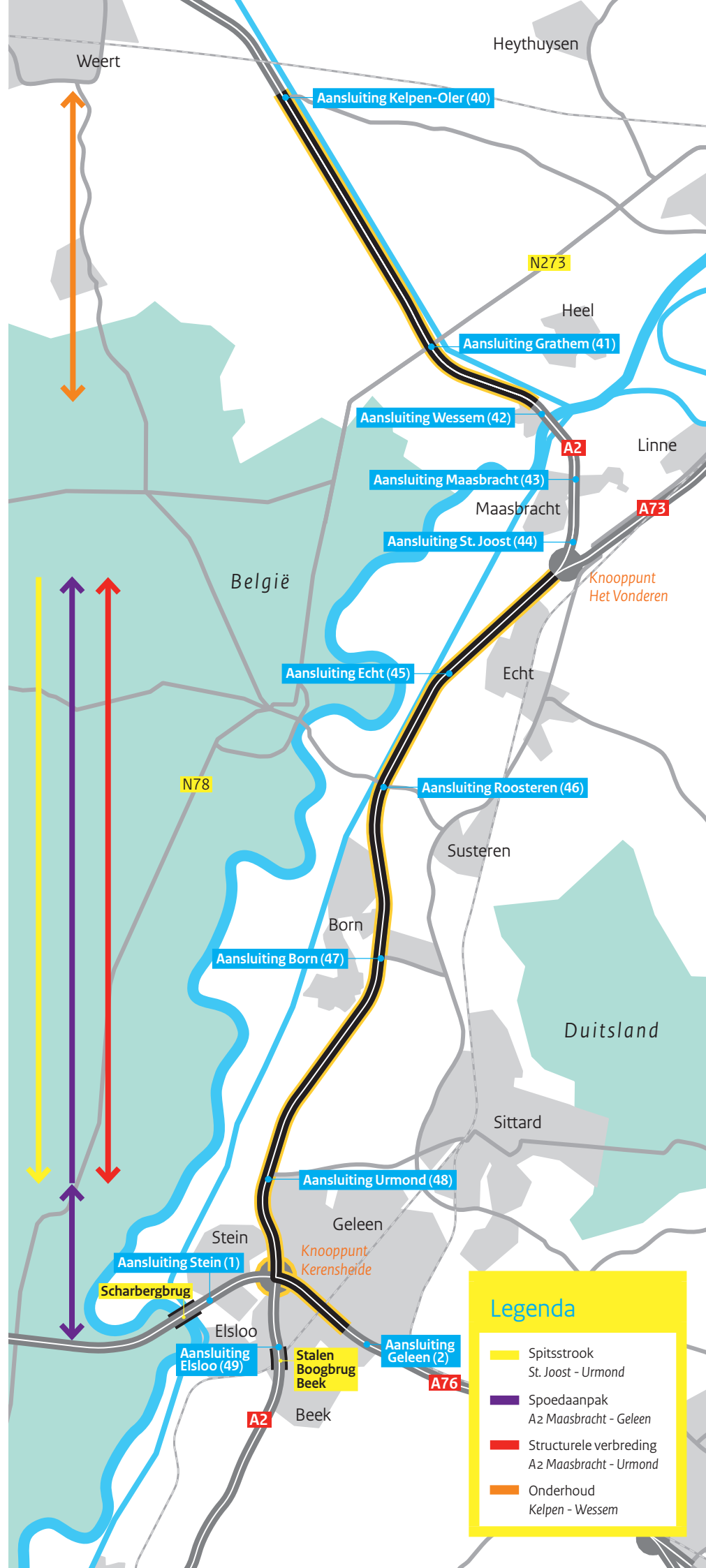
De verkeersdruk op de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide is sinds de openstelling van de A73 flink toegenomen. Rijkswaterstaat, de provincie Limburg en betrokken gemeenten hebben besloten om samen op te trekken. We willen gezamenlijke beslissingen nemen over het pakket aan verkeersmaatregelen dat nodig is om de doorstroming op het traject zoveel mogelijk te optimaliseren.

Dankzij de Spoedaanpak kan binnen afzienbare tijd worden begonnen met de aanleg van spitsstroken in zuidelijke en noordelijke richting. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat stuurt aan op openstelling van de spitsstrook in zuidelijke richting in 2010 en de spitsstrook in noordelijke richting in 2011. De structurele uitbreiding van knooppunt Kerensheide – met een fly-over vanuit de richting Eindhoven naar Heerlen en een extra rijstrook van Heerlen naar Eindhoven – wordt in 2013 gerealiseerd.

Prachtige uitdagingen voor ons allemaal!

Ik ben ervan overtuigd dat we deze uitdagingen aankunnen door een goede en intensieve samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Bert Kersten
Gedeputeerde, verantwoordelijk voor programma ‘Bereikbaar en duurzaam Limburg’





Boogbrug bij Beek



Scharbergbrug bij Stein

Renovatie stalen bruggen

Twee Limburgse stalen bruggen worden in 2010 gerenoveerd. Het gaat om de Boogbrug (A2) en de Scharbergbrug (A76). De werkzaamheden worden uitgevoerd met zo min mogelijk hinder voor weggebruikers.

De renovatie van de twee Limburgse bruggen maakt deel uit van een landelijk project, waarbij veertien stalen bruggen gerenoveerd of vervangen worden. “Deze stalen bruggen kampen met vermoeiingsverschijnselen, doordat er meer en zwaarder verkeer overheen rijdt dan de verwachte verkeersgroei bij de bouw”, vertelt omgevingsmanager Piet Bartels.

Hoge Sterkte Beton

De twee Limburgse bruggen – de Boogbrug bij Beek (A2) en de Scharbergbrug (A76) – worden daarom versterkt met zogenaamd Hoge Sterkte Beton (HSB). “Hierbij wordt de asfaltlaag van de brug verwijderd, waarna de staalconstructie wordt gerepareerd. Daarna wordt het rijdek voorzien van HSB.” De werkzaamheden aan de twee bruggen brengen gevolgen met zich mee voor weggebruikers. “Maar”, zo verzekert Bartels, “we proberen ervoor te zorgen dat het verkeer hier zo min mogelijk hinder van heeft. Dat is trouwens ook een van de uitgangspunten bij de renovatie van alle stalen bruggen.”

Boogbrug

De werkzaamheden aan de Boogbrug bij Beek staan gepland voor de periode september tot begin december 2010. Bartels: “Het lastige aan deze brug is dat het om een brug over het spoor gaat. Er zijn dus ook gevolgen voor het treinverkeer; dat wordt gedurende zes weekenden stilgelegd. Heel vervelend natuurlijk, maar we houden rekening met grote evenementen en bieden alternatief vervoer aan.” Ook het verkeer over de weg zal het nodige merken van de werkzaamheden. Rijkswaterstaat doet hier op dit moment onderzoek naar. “Het verkeer zal in elk geval langzamer moeten rijden; de rijstroken worden versmald. Zeker is dat

er per rijrichting twee rijstroken beschikbaar blijven. Daarnaast blijven de toe- en afrit zo veel als mogelijk open. Maar soms zullen afsluitingen onvermijdelijk zijn.”

Scharbergbrug

De werkzaamheden aan de Scharbergbrug worden op dezelfde manier aangepakt als bij de Boogbrug. Het voordeel is dat Rijkswaterstaat bij deze brug niet met een spoorlijn onder de brug te maken heeft. Maar: deze brug grenst aan België, waardoor er qua voorbereidingen een extra dimensie bijkomt. “We moeten veel afstemmen met de Belgen, want verkeersmanagement houdt niet op bij de grens.” Rijkswaterstaat streeft er ook hier naar om tijdens de werkzaamheden steeds twee rijstroken per rijrichting open te houden. Bartels vertelt dat op dit moment nog niet duidelijk is wanneer de werkzaamheden van start gaan. “Ergens in 2011 en dus in ieder geval niet tegelijk met de Boogbrug, zoveel is zeker.”



Piet Bartels

Wat doet Rijkswaterstaat?

Rijkswaterstaat werkt aan een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, aan een veilig en schoon watersysteem en aan bescherming van ons land tegen overstromingen. Daarvoor beheert en ontwikkelt Rijkswaterstaat 3.260 kilometer aan rijkswegen, 1.686 kilometer aan rijkswaterwegen en een landelijk watersysteem van 65.250 vierkante kilometer.

Rijkswaterstaat Limburg

Rijkswaterstaat Limburg is een van de tien regionale diensten van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat Limburg beheert de hoofdvaarwegen (de Maas) en de snelwegen in Limburg. De A2 is een van de oudste en drukste snelwegen van Nederland en doorkruist de hele provincie Limburg. Het verbeteren van de doorstroming op de A2 is een belangrijke uitdaging voor Rijkswaterstaat Limburg. Andere belangrijke speerpunten voor de komende jaren zijn de realisatie van de nieuwe snelweg A74 tussen Venlo en de Duitse grens en de ondertunneling van de A2 Maastricht.



Dit is een uitgave van **Rijkswaterstaat**
Kijk voor meer informatie op www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002 (ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

Fotografie: Smile Fotografie

november 2009 | LB1109ZH006