

# verkeersontwikkeling

## „laura-project“ belangrijke schakel



Volgens deze maquette-foto zal binnen enkele jaren de situatie nabij de steenberg van de mijn Laura er zo uitzien. In het midden de Schaesbergerweg. Rechts de spoorlijn Heerlen-Haanrade. Het viaduct dat weg en spoorlijn overspant bevindt zich op 20 meter hoogte en heeft een lengte van 100 meter. Aan de voet van de steenberg loopt het Hopelervoetpad. Om verwarring te voorkomen: de grijze strook op de voorgrond is de rand van de maquette.

De woningnood in ons land, is niet langer volksvijand nummer één. Deskundigen zijn namelijk van oordeel, dat het verkeersprobleem thans eerder op deze weinig benijdenswaardige titel aanspraak kan maken.

De dagelijkse balans van het aantal verkeersslachtoffers vormt in deze een even duidelijke, als trieste indicatie. Aan deze toestand is het menselijk falen van de weggebruikers voor een deel debet, maar beslist niet uitsluitend. Een ander deel moet op rekening van het weggennet worden geschreven. De aanleg van nieuwe en de verbetering van bestaande wegen heeft immers geen gelijke tred gehouden met de ontwikkeling van het verkeer, dat een stormachtige groei heeft doorgemaakt en nóg altijd doormaakt.

Alleen al in Limburg gaven de laatste tien jaar een verdrievoudiging van de verkeersdruk te zien.

Met de zoëven aangestipte problematiek wordt de overheid, op nationaal, provinciaal en lokaal niveau, vrijwel dagelijks geconfronteerd. Zeer speciaal is dit het geval met die organen, die met de uitvoering van overheidsbesluiten inzake verkeersvoorzieningen belast zijn.

Wat het Rijk betreft is dit de Rijkswaterstaat, met als provinciale tegenhanger: de Provinciale Waterstaat.

Vanwege de waarlijk spectaculaire ontwikkeling van het wegverkeer, zijn beide instituten dé „wegbouw bureaus“ van het Rijk, resp. van de Provincie geworden. In tegenstelling tot vroeger, toen hun voornaamste taak bestond in het uitvoeren van waterstaatkundige werken. Daarvandaan de thans wat vreemd aandoende naam „waterstaat“.

### 1600 beken

Zeker wat de Provinciale Waterstaat Limburg betreft. Toegegeven, ook deze instelling moet zich meer dan eens bezig houden met de waterhuishouding in Limburg – wist U dat onze vaak met „water-arm gewest“ betitelde provincie niet minder dan 1600 beken telt? – maar dit neemt niet weg, dat de belangrijkste tak van dienst de afdeling: Wegen en Verkeer is.

De personeelsbezetting van de verschillende afdelingen van de Provinciale Waterstaat, is in dit verband bijzonder illustratief. „Wegen en Verkeer“ telt ruim 170 functionarissen, terwijl de drie overige afdelingen: Cultuurtechnische, Algemene en Interne Zaken, het werk af kunnen met hooguit 65 personeelsleden.

Hiermee is overigens niet gezegd, dat de drie laatstgenoemde afdelingen geen belangrijk werk in dienst van de provincie zouden vervullen. Integendeel, daar de afdeling cultuurtechnische zaken te maken heeft met kwesties als waterlossingen, zuivering van afvalwater, luchtverontreiniging, rioleeringen, ruilverkavelingen, afgravingen, aanvulling grintgaten, agrarisch-plaologische aangelegenheden en opslagplaatsen. De afdeling Algemene Zaken houdt zich o.m. bezig met de provinciale verordeningen inzake reclames, wind- en watermolens en monumenten, terwijl de interne afdeling borg blijft voor een goed functioneren van de totale dienst, die Provinciale Waterstaat heet.

# eist ingrijpende voorzieningen

## in nieuwe ontsluitingsweg voor oude mijnstreek

### wegen en verkeer

Met deze summiere opsomming van de werkzaamheden van drie afdelingen van de zoëven genoemde instelling, menen wij in het bestek van dit artikel te kunnen volstaan. Gezien het grote belang van de verkeersproblematiek, komt het ons gewenst voor om speciale aandacht te schenken aan de meest belangrijke afdeling van de Provinciale Waterstaat: Wegen en Verkeer. Hoewel een groot gedeelte van het Limburgse wegennet aan de zorgen van de Rijkswaterstaat is toevertrouwd – onder deze instelling vallen de zgn. primaire of Rijkswegen – blijft er voor de Provinciale Waterstaat nog werk genoeg over. Allereerst zijn daar de zgn. secundaire of provinciale wegen, met een totale lengte van meer dan 207 kilometer. Het beheer en het onderhoud hiervan berust bij de Provinciale Waterstaat. Vervolgens staat deze instantie op alle mogelijke wijzen de verschillende Limburgse gemeenten bij, inzake het beheer, het onderhoud of de financiering van de derde categorie wegen: het zgn. tertiaire wegennet met een lengte van circa 750 kilometer.

### wegennet onvoldoende uitgebouwd

De afdeling Wegen en Verkeer van de uit 1882 daterende Provinciale Waterstaat Limburg, heeft zich de laatste jaren in hoofdzaak bezig gehouden met de verbetering en het onderhoud van secundaire en tertiaire wegen. Aan de aanleg van complete nieuwe wegen viel niet te denken.

Onder de drang der omstandigheden, niet op de laatste plaats in verband met de dringend noodzakelijke herstructurering van de Mijnstreek, zal in deze situatie weldra danig verandering komen. De bepleitte herindustrialisatie van onze streek is immers niet weinig gebaat met goede verkeersontsluitingen. Met industrieterreinen alleen komt men er niet. Toekomstige bedrijven verlangen goede aan- en afvoerwegen, met name voor het zgn. as-voervoer. Bij de mijnen was deze eis in veel mindere mate aanwezig, omdat de kolen in hoofdzaak per trein en boot werden en worden afgevoerd.

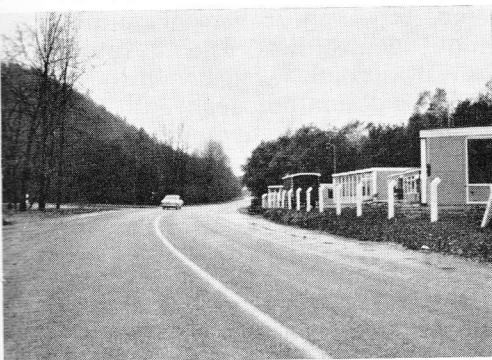
Aan deze specifieke wijze van kolentransport is het te wijten, zo vertelde ons onlangs nog een Limburgse mijn-directeur, dat het wegennet van de Mijnstreek onvoldoende is uitgebouwd. Met name ontbreekt een snelle doorgaande verbinding, welke het industriegebied van Kerkrade – Eygelshoven enerzijds met het Duitse achterland verbindt en anderzijds met het westen van ons land. In dit gemis hoopt de Provinciale Waterstaat op korte termijn (vóór 1970) te voorzien, door de aanleg van de nieuwe oostelijke noord-zuid-verbinding, Schinveld–Brunssum–Nieuwenhagen–Eygelshoven–Kerkrade–Duitse grens. Het besluit tot deze voor de oude Mijnstreek zeer belangrijke verbinding is niet door de Provinciale Waterstaat, maar door het provinciaal bestuur (gedeputeerde én provinciale staten) genomen, omdat, we merkten dit reeds terloops op, de provinciale waterstaat nu eenmaal geen beleidsinstantie, maar een uitvoerend orgaan is. Derhalve zijn vaak gehoorde verwijten als

„die waterstaat ontplooit geen activiteiten en neemt nog minder initiatieven!” volkomen misplaatst. Althans aan het adres van de Provinciale Waterstaat, die als uitvoerend orgaan directieven van hogerhand moet afwachten. De geplande noord-zuid-verbinding, met de aanleg waarvan bereids een begin is gemaakt, vormt voor de afdeling Wegen en Verkeer, op dit moment het meest spectaculaire object. Om meer dan één reden, dunkt ons. Vooreerst is daar het feit, dat de provinciale waterstaat al geruime tijd geen complete nieuwe wegverbetering meer heeft aangelegd en voorts de omstandigheid, dat aan de realisatie van de geprojecteerde weg, heel wat kunstwerken te pas komen. Met name nabij de mijn Laura. Dit bedrijf is zó nauw bij de nieuwe provinciale weg nummer 26 betrokken, dat de cijferaanduiding de ingewijden veel minder zegt dan de naam „Laura-project”.

### deskundige hulp

Op grond van de vele en ingewikkelde berekeningen, welke aan het vastgestelde wegtracé ten grondslag liggen, kunnen we ons levendig voorstellen, dat de naam „Laura” voor menige planmaker van de waterstaat een beruchte klank heeft. Tegelijkertijd evenwel ook een vertrouwvolle, getuige deze uitspraak van een van de provinciale technici: „mede dankzij de deskundige hulp van staffunctionarissen van de Laura zijn we er uitgekomen”. Deskundigheid op velerlei terreinen was bij de planning van het „Laura-project” geboden. Rekening houdend met de eis van het moderne verkeer: kruisingsvrije wegen, zagen de ontwerpers van het „Laura-project” zich immers voor de noodzaak geplaatst om in hun plannen kostbare kunstwerken op te nemen.

Daar, waar de nieuwe verbinding de huidige verkeersweg Eygelshoven–Schaesberg kruist, moet een 20 meter hoog viaduct worden gebouwd met een lengte van 100 meter. Vanaf dit



Ter vergelijking plaatsen wij hierbij een foto zoals de Schaesbergerweg er momenteel uitziet. Rechts staan reeds de bouwketen. Ter hoogte van de personenauto ziet men links nog vaag het Hopelervoetpad, dat op deze weg uitloopt.

# (vervolg) Laura-project

viaduct voert de nieuwe auto-snelweg over de steenberg van „de Laura“, hetgeen impliceert, dat deze berg moet worden afgeknot. Maar liefst 25 meter, de helft van de totale hoogte, dient daartoe te worden afgegraven. In het verlengde van de steenberg moet een dam, met een hoogte van 25 meter worden opgeworpen.

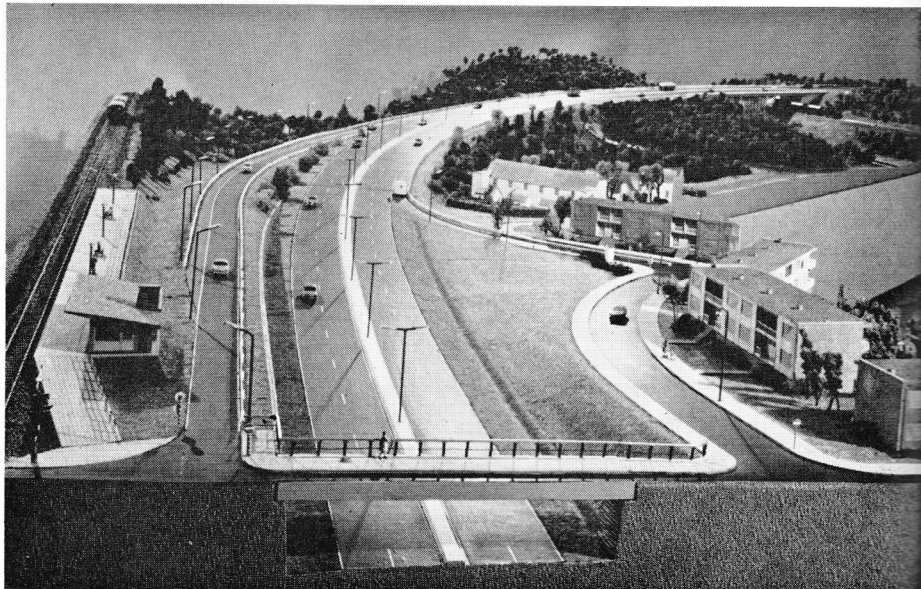
Terwille van deze dijk behoort de pas uit 1958 daterende waterzuiveringsinstallatie in de buurtschap Hopel te verdwijnen, evenals een aldaar gelegen speeltuin plus enkele huizen. Bovendien is een overkluizing van de Strythagerbeek en de Anselderbeek noodzakelijk en alsof dit alles nog niet genoeg is, moet de nieuwe weg ook nog onder de Strythagerweg nabij de huidige N.S.-halte Eyselshoven worden doorgevoerd om uiteindelijk via de Vink en Chèvremont het Rolduckerveld te Kerkrade (Pastoor van der Heijdenlaan) te bereiken. Daar zal de autosnelweg op het Duitse wegennet worden aangesloten.

Een en ander is gauwer gezegd dan gedaan. De betrokken functionarissen van de provinciale waterstaat beamen dit tenvolle.

## speciale eisen

Zij dienen met tal van problemen rekening te houden. Niet op de laatste plaats van mijnbouwkundige aard. Zij denken hierbij o.a. aan de terreinverzakkingen, als gevolg van de afbouw van de kolenlagen nabij de bekende Feldbiss-storing, aan de watertoevoer bij het graven van sleuven en het daarmee gepaard gaande gevaar dat drijfzand de sleuven weer dicht, aan de gronddruk, welke de overkluizingen van de beken dienen te trotseren, alsmede aan terreinzettingen, de draagkracht, de stabiliteit en de vorstgevoeligheid van de mijnsteen.

Deze en andere omstandigheden stellen speciale eisen aan de constructie van viaducten, duikers en dijken. Het landschapsschoon vereist eveneens bepaalde voorzieningen. Daarvandaan moeten de kunstwerken zo esthetisch



Het Laura-project zal ook het gebied nabij het station Eyselshoven (Hopel) belangrijk veranderen zoals uit bijgaande foto blijkt.

mogelijk worden uitgevoerd. Afgaande op de imposante maquette van het „Laura-project“, menen wij te mogen concluderen, dat de toekomstige autosnelweg aan alle opgesomde eisen voldoet. Het viaduct aan de Schaesbergerweg, rustend op tientallen ranke pijlers, wordt bepaald een magnifiek werkstuk. Beslist een bezienswaardigheid.

De kosten van de nieuwe noord-zuidverbinding vormen een hoofdstuk apart. De totale weg vergt ettelijke miljoenen, temeer daar het gedeelte tussen Eyselshoven en Kerkrade op vier miljoen per kilometer begroot wordt. De bekende spoorverbinding „het miljoenenlijntje“, komt zijn „duurte-suprematie“ aan de nieuwe autosnelweg aan 't afstaan.

## belangrijke schakel

De enorme investeringen mogen intussen als welbestede overheidsuitgaven worden bestempeld, daar de nieuwe noord-zuidverbinding voor de oostelijke mijnstreek van vitaal belang is. Het „Laura-project“ vormt

immers een belangrijke schakel in de totale verbinding tussen het Duitse industriegebied, de oude mijnstreek en de bestaande rijksweg door het vroegere Drostamt Tüdderen (Schinveld-Koningsbosch). Deze weg wordt doorgetrokken van Koningsbosch naar het verkeersplein bij Maasbracht, het zgn. „ei van St. Joost“.

Aldaar geeft de noord-zuidverbinding aansluiting op de grotendeels gerealiseerde Rijksweg 75 van Limburg via Eindhoven naar het westen des lands. De wat wij zouden willen noemen toekomstige Laura-autosnelweg – bestaande uit twee banen met elk twee rijstroken –, zal stellig niet de laatste grootse onderneming van de Limburgse waterstaat zijn. Rapporten over verkeersstellingen van de sinds kort bestaande onderafdeling voor verkeersonderzoek, wijzen duidelijk in de richting, dat Limburg nog maar aan het begin van een gigantische verkeersontwikkeling staat, welke geen halve, maar hele maatregelen vraagt. Derhalve voorzieningen à la het „Laura-project“.

cor bertrand