

VERKEER

Files, ongelukken, vertraging: de A76 blijft de meest problematische snelweg van Limburg. Wat maakt de situatie op het stuk asfalt van 27 kilometer tussen België en Duitsland zo hachelijk? Een rit met verkeerskundige Nordine Bouchiba, die een analyse maakt.

door **Wiel Beijer** en **Vikkie Bartholomeus**
foto's **Harry Heuts** en **Luc Lodder**



Vergeten bottleneck A76

Eigenlijk is het een retro snelweg. Vintage asfalt. De A76 is aangelegd volgens de infrastructurele mode van de fifties. De „eerste Limburgse autostrada” kondigde het *Limburgs Dagblad* in 1952 trots de opening aan van de autoweg tussen Geleen en Nuth, door „een van de liefste landschappen van het Zuiden”. Maar 64 jaar na dato blijkt juist die ligging in het Heuvelland funest voor de snelweg. „Je ziet duidelijk dat het een oud ontwerp is. Het bochtige tracé-ontwerp is eigenlijk kenmerkend voor het verkeersbeleid van toen; zo zouden we dat nu niet meer doen. Deze weg is gewoon meegegroei met de situatie zonder dat er structurele maatregelen zijn genomen.” Nordine Bouchiba van adviesbureau Nordinfra uit Maastricht rijdt geregeld over de A76. „Het belang van deze snelweg voor Limburg is niet te onderschatten. Bij de verscherpte grenscontroles na de aanslagen in Brussel stond de file tot in Genk. En bij die gekantelde vrachtwagen met gevaarlijke stoffen in februari ontstond er een verkeersinfarct tot ver in Duitsland. Als hier iets gebeurt, staat het in no time dicht.” Veel vrachtverkeer tussen België en Duitsland maakt gebruik van deze route. En eigenlijk is een groot deel van de A76 prima snelweg, vindt Bouchiba. Het eerste stuk bij Duitsland is royaal, overzichtelijk en rustig. En de nieuwe fly-over bij de aansluiting met de A2 bij Kerensheide is prima uitgevoerd. „Dat heeft Rijkswaterstaat heel goed opgelost.” Het problematische deel is het stuk tussen Kerensheide en Ten Esschen. Het oudste

stuk, zeg maar, een traject met veel op- en afritten die vlak na elkaar volgen en die drukte soms vol staan. „Invoegend en uitvoegend verkeer geeft turbulentie in de verkeersstroom en is dus een potentieel gevaarpunt”, zegt hij terwijl we met 120 over het tracé gaan. Automobilisten die niet bekend zijn op de weg, moeten zich goed concentreren op de overvloed aan verkeersborden. Maar vooral de vele bochten brengen extra gevaar met zich mee. Bouchiba wijst in de bocht bij Nuth op de gehavende vangrail. „Je ziet dat ze met extra reflecterende borden de alertheid proberen te vergroten. Maar je zag ook de deuken in de vangrail. Dat zegt genoeg.” Bij Ten Esschen en Kerensheide komen vier rijstroken bij elkaar en gaan op korte afstand terug tot twee rijstroken. „Weer een potentieel veiligheidsrisico en kans op file.” De ligging van de weg werkt ook niet echt mee. In het voor- en najaar staat de zon geregeld zo dat bestuurders behoorlijk verblind worden. „Dat is ook een oorzaak die bijdraagt aan mogelijke files.” Vlak bij Spaubeek, uit de richting Geleen, verschijnt plots een trits rode remlichten. „We rijden nu honderd, honderdvijf. Het is vier uur 's middags, we zitten nog niet eens in de spits en je kunt toch

niet de maximale snelheid rijden. Mensen hebben niet genoeg overzicht. Er wordt geremd in de bocht en er zal waarschijnlijk niets aan de hand zijn, maar je hebt meteen langzaam rijdend verkeer. En dan rijdt het weer. Tot de volgende bocht.” Je zou de A76 kunnen beschouwen als een vergeten bottleneck. Problemen bij alle andere snelwegen in de provincie zijn opge-



lost of worden binnenkort aangepakt. De A2 wordt deels verbreed, het asfalt op de A79 wordt vernieuwd, de A67 wordt eveneens deels verbreed en ligt onder de loep van minister Melanie Schultz van Haegen van verkeer. Maar de problemen op de A76 heeft Schultz voorlopig naast zich neer gelegd. Geen nationaal knelpunt, stelt ze. Terwijl ze wel erkent dat de filedruk fors is toegenomen; vorig jaar met maar liefst 44 procent volgens haar. Schultz' voorganger Tineke Netelenbos vond de problemen op de A76 wel

urgent. In 2002 nam het kabinet het besluit om de weg te verbreden naar twee keer drie rijstroken omdat er te veel files zouden zijn en omdat er toen zo procent meer ongelukken gebeurden dan gemiddeld op een Nederlandse snelweg. De geplande verbreding bedreigde wel het voortbestaan van een aantal monumentale huizen, zoals hoeve Cultura in Schinnen, hoe-

ve Terlinden bij Ten Esschen en vooral de Dael in Nuth. Uiteindelijk belandde het plan om de A76 te verbreden in de ijskast, onder meer omdat er een nieuwe aansluiting met de Duitse B56n bij Nieuwstadt naar Heinsberg op komst was, die verlichting zou kunnen bieden. De B56n heeft echter veel langer dan gedacht op zich laten wachten; volgend jaar gaat de weg pas open. „Ik verwacht wel dat dat in beperkte mate wat ontlasting biedt, maar het zal niet ineens heel veel ruimte geven op de A76.” De aanleg van een zogeheten turbo-ronde - formeel turboverkeersplein - voor de aansluiting van de Buitenring zal wel enige verlichting geven, verwacht Bouchiba. Nuth en Schinnen worden via de turbo-ronde op de snelweg aangesloten, waardoor er per saldo minder op- en afritten op de A76 zullen overblijven. Een spitsstrook zou volgens Nordine Bouchiba een behoorlijke oplossing kunnen zijn voor de A76. Tijdens de spits wordt de vluchstrook dan opengesteld, zodat er bij drukte toch twee keer drie rijbanen benut kunnen worden. „Een spitsstrook zou aardig wat lucht kunnen creëren. Maar dan hou je natuurlijk dat bochtige tracé, daar moet je realistisch in zijn. Er zijn landen waar ze een weg gewoon recht doortrekken, maar dat doen we hier in Nederland niet zo gemakkelijk.” Bij Kerensheide schiet vlak voor ons een Duitser over het verdrijvingsvlak nog snel even naar links richting de Belgische E314. Bouchiba schudt zijn hoofd. „Gedrag he, dat speelt meestal een rol. Een file of ongeluk is altijd een samenspel van factoren. Het ligt nooit alleen aan de weg.”

