



Algemene beschrijving

In dit format wordt aangegeven waar zich door de komst van de BPL, in de directe omgeving, knelpunten worden verwacht en op wat voor wijze deze opgelost kunnen worden. Op een aantal van deze kruisingen en wegvakken op het onderliggend wegennet zullen aanpassingen noodzakelijk zijn. Hieronder worden de meest essentiële knelpunten genoemd:

Kruising Patersweg/Allee

De verkeersaantrekkende werking van de aansluiting Allee veroorzaakt verhoogde intensiteiten op de Akerstraat Noord door verkeer dat vanuit Heerlen de BPL wil bereiken. De Patersweg en de Trichterweg kennen juist een verlaging in intensiteiten doordat het daar aanwezige verkeer voor een deel via de BPL afgewikkeld gaat worden. Door deze veranderingen in intensiteiten krijgt de kruising Akerstraat Noord – Allee/Trichterweg - Patersweg te maken met andere verkeersstromen. Om die reden is de kruising opnieuw doorgerekend. Uit de resultaten van deze berekeningen blijkt dat aanpassing van de kruising in de toekomst noodzakelijk is. Een nieuwe VRI-geregelde kruising is echter moeilijk inpasbaar doordat deze 5 rijstroken nodig heeft op de Akerstraat noord. Twee in zuidelijke en drie in noordelijke richting. Daarnaast is het vrijwel onmogelijk voldoende opstelcapaciteit te realiseren voor de opstelstroken vanaf de Allee. Uit berekening met het programma MRV blijkt dat de kruising ook vormgegeven kan worden door middel van een turbotronde. Aandachtspunt op deze rotonde is het fietsverkeer. Volgens de CROW-richtlijnen is het aan te bevelen dat fietsverkeer een turbotronde ongelijkvloers kruist. Hier kan in voorkomende gevallen afgeweken worden indien ongelijkvloers kruisen onmogelijk blijkt te zijn en omleiden van de route niet mogelijk is. Voor gelijkvloerse kruisingen is het vervolgens noodzakelijk voldoende aandacht te besteden aan attentieverhogende maatregelen.

Wegvak Allee

De sterkste toename doet zich voor bij de Allee, ten noorden van de BPL vanuit de richting Hommerter Allee. De verkeerstoename op de Allee aan de noordzijde in beide richtingen bedraagt ongeveer 64 % tot een totaal van 20.300 mvt/etm. Het wegvak kan dit verkeer op basis van de intensiteiten uit het verkeersmodel en de kruispuntberekeningen van de aansluiting met het huidige 2x1-profiel afwikkelen. Aanvullende maatregelen die de verkeersintensiteit verder naar beneden kunnen brengen zijn wenselijk. Dit komt namelijk de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid ten goede. Een geschikte maatregel om dit te bereiken is een verlaging van het snelheidsregime van 50 naar 30 km/uur. Verder zou deze aanpassing aangevuld kunnen worden met fysieke snelheidsremmende maatregelen. Uit onderzoek is gebleken dat met een dergelijke maatregel een reductie van de verkeersintensiteit kan worden verkregen tot ongeveer 11.300 mvt/etm.

Verkeersdruk op rotonde Schinveld

Door de verkeersaantrekkende werking van de BPL en de B56n in Duitsland, nemen de verkeersintensiteiten op de N274 toe. Uit rotondeberekeningen blijkt dat de enkelstrooksrotonde bij de Brunsummerweg in Schinveld deze verkeersintensiteiten niet kan afwikkelen. Een ei- of turbotronde zou de verwachte verkeersdruk wel aan kunnen (Bijlage 14). Hetzelfde geldt voor de rotonde bij de Jabeekerstraat. Ook in de autonome situatie zonder de aanleg van de BPL waren deze capaciteitsverhogende maatregelen waarschijnlijk al noodzakelijk.

Wegvak N274 (Echterbaan)

Het verkeer op de N274, het wegvak ten noorden van de BPL richting Brunsummerweg neemt fors (43%) toe tot een niveau waarbij de IC-waarde de kritieke grens van 0,8 overschrijdt. Dit heeft te maken met het feit dat in de huidige situatie de weg nog bestaat uit 2x1 rijstroken. Aangezien de aansluiting met de BPL voldoende opstellengte en de toekomstige rotonde meerdere voorsorteerstroken nodig heeft is een weg met 2*2 rijstroken ook daarom wenselijk. Ook voor het wegvak richting de Jabeekerstraat zal een dergelijke uitbreiding noodzakelijk zijn.

Oostelijk deel van de Hamstraat

Het oostelijke deel van de Hamstraat, tot aan de rotonde Stationstraat, zal ook te maken krijgen met een sterke toename van het verkeer. De verkeersintensiteit stijgt van ongeveer 16.000 naar 30.900 mvt/etm. Een toename van 94%. De IC-waarde van 0,73 nadert hier de kritieke grens van 0,8. Hierbij zijn capaciteitsverhogende maatregelen noodzakelijk. De vorm hiervan is mede afhankelijk van de inpassing van de toekomstige B258n. Ook de rotonde bij de Stationstraat zal aangepast moeten worden.