



## Verlagen van de maximumsnelheid op de A2 ter hoogte van de A2 Kruisberg bij Maastricht (km 248,6 – km 252,2)

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

### Overwegingen ten aanzien van het besluit

#### 1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

#### 2. Achtergrond en doel

Sinds 1 september 2012 geldt op grond van artikel 21 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV) op autosnelwegen een maximumsnelheid van 130 km/u. Op 19 december 2019 is besloten de maximumsnelheid op alle autosnelwegen van 06:00 uur tot 19:00 uur te verlagen naar 100 km/uur.

Op het traject van rijksweg 2 (A2) tussen km 248,6 en km 252,2 is de maximumsnelheid 100 km/uur tussen 6.00 en 19.00 uur en 130 km/uur tussen 19.00 en 6.00 uur (volgende dag).

Door de openstelling van de Koning Willem Alexandertunnel (KWA-tunnel) in de A2 in december 2016 is de verkeersintensiteit op dit wegvak toegenomen en is het verkeersbeeld gewijzigd. Het aantal ongevallen op het wegvak is toegenomen.

Dit was aanleiding voor een gedetailleerd onderzoek door Rijkswaterstaat. Uit het onderzoek (*Rapport Royal Haskoning DHV: "A2 tracé Kerensheide-Kruisdonk Onderzoek verkeersveiligheid en doorstroming" d.d. 14 februari 2019*) is gebleken dat het vanuit verkeersveiligheid onwenselijk is om op het gedeelte van de A2 ter hoogte van de Kruisberg een maximumsnelheid van 130 km/uur te hanteren.

Naar aanleiding van deze conclusie zijn op dit traject reeds tijdelijke borden geplaatst met een advies-snelheid van 100 km/uur, waarschuwingen voor filevorming en is in september 2019 een inhaalverbod voor vrachtverkeer ingesteld.

#### 3. Omgevingseffecten besluit

##### 3.1. Geluid

Het verlagen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de A2 zal evident niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van geluid.

##### 3.2. Lucht

Het verlagen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de A2 zal evident niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit.

##### 3.3. Natuur

Het verlagen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de A2 zal evident niet leiden tot negatieve effecten op de natuur.

##### 3.4. Verkeersveiligheid

Het traject A2 tussen knooppunt Kerensheide en knooppunt Kruisdonk heeft 2x2 rijstroken. Dit deel van de A2 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een lange helling (ca. 3 km) van ca. 5% op de Kruisberg. Richting noord (bergop) is er over enige afstand (ca. 2 km) een extra rijstrook (klimstrook).



Sinds de opening van de KWA-tunnel in de A2 in december 2016 (en daarmee het weghalen van een belangrijk knelpunt: de VRI's in/bij Maastricht) is de verkeersintensiteit sterk gegroeid van ca. 70.000 mvt/etmaal naar zo'n 100.000 mvt/etmaal.

Tussen 2014 en 2018 (in vijf jaar tijd) is het aantal ongevallen op het onderzochte wegvak verdrievoudigd; van ruim 20 per jaar naar ruim 60 per jaar (bron: Royal Haskoning DHV, rapport februari 2019). De opening van de tunnel in december 2016 lijkt het grootste effect te hebben gehad op het gewijzigd verkeersbeeld en daarmee de stijging in ongevallen. In 2018 is de sterke groei in het aantal ongevallen afgevlakt en lijkt het aantal ongevallen iets te stabiliseren. Bovenstaande cijfers gelden voor het gehele etmaal, maar de toename in ongevallen doet zich ook voor in de avond en nacht; vooral in noordelijke richting.

De oorzaak van de ongevallen is gelegen in een combinatie van factoren in het wegontwerp en rijgedrag:

1. De rijstrookbeëindiging bij km 248,6 is door de combinatie van horizontale en verticale bogen onvoldoende tijdig zichtbaar.
2. Op de klimstrook kan het personenautoverkeer bergop op de meest linkse rijstrook versnellen tot 130 km/uur. Verkeer op meest rechtse rijstrook heeft een (veel) lagere snelheid.
3. Het traject bergaf heeft twee vrij scherpe bochten. Automobilisten rijden met (te) hoge snelheid de bocht in en kunnen uit koers raken.
4. Auto's met aanhanger worden al jaren geadviseerd ter plaatse niet sneller dan 70 km/uur te rijden. Hierdoor kunnen de snelheidsverschillen bergaf in de nacht oplopen tot 60 km/uur.

Deze factoren leidden vóór de opening van de KWA-tunnel niet tot opvallende ongevalsconcentraties. De oorzaak van de toename in ongevallen ná de opening van de KWA-tunnel is gelegen in een significant ander wegbeeld, waardoor de al aanwezige ongunstige factoren in het wegontwerp zijn versterkt. Royal Haskoning DHV adviseert daarom om de maximumsnelheid op dit traject aan te passen naar 100 km/uur gedurende het hele etmaal.

#### **4. Belangenafweging**

Verkend is welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid op dit traject van de A2 te verhogen. Dit zijn enerzijds maatregelen die betrekking hebben op het wegontwerp, zoals het verlengen van toeritten, het plaatsen van verkeerssignalering en het aanpassen van verlichting e.d.

Deze maatregelen zijn echter kostbaar en uit een oogpunt van verkeersveiligheid onvoldoende. Om op korte termijn de weg aan de verkeersveiligheidseisen te laten voldoen, is besloten de maximumsnelheid terug te brengen naar 100 km/uur.

Daarom dit besluit om de maximumsnelheid op de A2, tussen km 248,6 en km 252,2 in beide richtingen gedurende de avond en nacht te verlagen naar 100 km/uur. Met dit besluit tot aanpassing van de maximumsnelheid naar 100 km/uur op dit traject wordt direct aangesloten op de maximumsnelheid van 100 km/uur op de A2 bij/onder Maastricht (die begint/eindigt op km 252,2).

Motivatie van dit verkeersbesluit geschiedt uit het oogpunt van:

- artikel 2, lid 1, sub a, Wvw, te weten het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- artikel 2, lid 1, sub b, Wvw, te weten het beschermen van weggebruikers en passagiers.

Door de maatregelen wordt van de belangen genoemd in artikel 2 van de Wvw er één geschaad, namelijk het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (artikel 2 lid 1 sub d). Omdat met de maatregelen de verkeersveiligheid in belangrijke mate wordt verbeterd, weegt het met dit besluit gediende belang zwaarder.

#### **5. Gevolgde procedure**

Door mij is de reguliere voorbereidingsprocedure op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gevolgd. Reden hiervan is dat de Wvw niet voorschrijft dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb moet worden gevolgd en ik ervan uit ga dat er geen belanghebbenden zijn die onevenredig in hun belangen geschaad worden.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Afdeling Infrastructuur van de Politie Eenheid Limburg.

Dit besluit zal bekendgemaakt worden door publicatie in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit bezwaar aantekenen zoals weergegeven onder "mededelingen".

#### **BESLUIT**



Door het plaatsen borden A1 en borden A1 met onderbord van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op rijksweg 2 (A2) in beide richtingen tussen km 248,6 en km 252,2 in de tijdsperiode tussen 19.00 uur en 06.00 uur te verlagen naar 100 km/uur.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

namens deze,

Het hoofd van de afdeling Vergunningverlening van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

P.A.M. Smeets

### **Mededelingen**

Publicatie van dit verkeersbesluit vindt plaats in de Staatscourant van 22 december 2020. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Dit is tot en met 2 februari 2021.

Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, t.a.v. Rijkswaterstaat Zuid Nederland, Postbus 2232, 3500 GE Utrecht, onder vermelding van "Bezwaarschrift verkeersbesluit Verlagen maximumsnelheid A2 Kruisberg - RWS-2020/55769".

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

### **Voorlopige voorziening**

Gelijktijdig met of na het indienen van het bezwaarschrift kan – bij een spoedeisend belang – een verzoek worden gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank binnen het rechtsgebied waarin de woonplaats gelegen is van degene die het verzoek doet. Bij het verzoek dient een afschrift van het bezwaarschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit worden toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Het verzoek om een voorlopige voorziening moet zijn ondertekend en tenminste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen. Stuur bovendien een kopie van het bezwaarschrift mee.

Voor de behandeling van het verzoek om voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De griffier van de rechtbank zal daar na de indiening op wijzen en berichten over de hoogte van het bedrag en binnen welke termijn en op welke wijze het bedrag moet worden voldaan.

### **Nadere informatie**

Bel de Landelijke Informatielijn of kijk op [www.rijkswaterstaat.nl/maximumsnelheid](http://www.rijkswaterstaat.nl/maximumsnelheid). Hier kunt u eveneens overzichtskaarten vinden van de na dit besluit geldende maximumsnelheden op het autosnelwegennet onder beheer van het Rijk.