

## Bijlage 3

# Onderbouwing afgevallen maatregelen

Van alle verzamelde mogelijke oplossingen is door een groep experts bepaald of deze bij kunnen dragen aan het verminderen van de problemen op en rondom de A2 tussen Weert en Eindhoven. Wanneer dat het geval is, zijn ze namelijk interessant om mee te nemen in een maatregelenpakket. Een aantal maatregelen worden in het MIRT-onderzoek niet verder onderzocht omdat het onvoldoende bijdraagt aan het oplossen van de problematiek op en rondom de A2.

De afgevallen maatregelen zijn samengevoegd in deze bijlage met een onderbouwing.

Maatregel	Onderbouwing onvoldoende probleemoplossend vermogen
Wegontwerp aanpassen aan moderne auto's en technieken	Wegontwerp wordt continue aangepast aan de nieuwste richtlijnen. Deze maatregel past echter niet als probleemoplossende maatregel bij dit MIRT-onderzoek. Nieuwe richtlijnen als gevolg van moderne auto's en technieken zijn echter wel belangrijk om bij eventuele reconstructie rekening mee te houden.
Muziekwegdek stimuleert rijden met een bepaalde snelheid	Een dergelijke maatregel heeft een negatief effect op verkeersveiligheid. Markering of groeven doorstaan de toets van een Road Safety Audit waarschijnlijk niet. De verkeersveiligheid van met name motorrijders is een zorgpunt. De geluidsproductie zal door een zingende weg met zo'n 7 tot 10 dB toenemen waardoor er een akoestisch probleem in de omgeving ontstaat. De kosten voor aanleg, beheer en onderhoud zullen bij realisatie van een zingende weg waarschijnlijk hoger uitvallen.
Ander ontwerp van aansluitingen (i.p.v. Haarlemmermeeraansluitingen)	De vormgeving van de huidige aansluitingen zijn niet de oorzaak van de congestieproblemen op de A2. De maatregel heeft voor de doorstroming op de A2 geen oplossend vermogen.
Matrix borden afsluiten (=weghalen)	Op het overgrote deel van de A2 tussen Weert en Eindhoven staan geen matrixborden. Matrixborden veroorzaken overigens geen files. Matrixborden reageren middels meetlussen in de weg op een lage snelheid van het verkeer op de A2. Niet andersom. Het verwijderen van de matrixborden zorgt dus niet voor minder congestie.

Maatregel	Onderbouwing onvoldoende probleemoplossend vermogen
Tankstations dicht of verplaatsen in verband met sluipverkeer via tankstations	Sluipend verkeer voegt na het tankstation in wat verstoring geeft. De congestie neemt door dit gedrag verder toe. Tankstations zijn echter gesitueerd op het hoofdwegennet op een bepaalde afstand van elkaar. In de directe omgeving zijn geen alternatieve locaties waar het tankstation naartoe kan worden verplaatst.
Inhaalverbod op de A2	Een algeheel inhaalverbod zorgt voor minder verstoring op de A2 waardoor de kans op files afneemt. Het idee van een autosnelweg is echter dat er meerdere rijstroken zijn zodat voertuigen elkaar kunnen inhalen. Als voertuigen niet van rijstrook mogen wisselen, is sprake van een ongelijke verdeling over de rijstroken en geeft dat problemen bij het in- en uitvoegen.
Inhaalverbod vrachtwagens	Het inhaalverbod voor vrachtverkeer is al van kracht op de A2 maar moet wellicht beter gehandhaafd worden. Inhalende vrachtauto's zijn overigens niet de oorzaak van de files op de A2. Enerzijds kan inhalend vrachtverkeer zorgen voor verstoring door abrupt remgedrag. Anderzijds rijdt het verkeer door inhalend vrachtverkeer met constantere snelheden. Wel wekken inhalende vrachtwagens irritatie op bij overige weggebruikers.
Scheiding maken tussen personenverkeer en vrachtverkeer	Het aandeel vrachtverkeer in de spits is aanzienlijk lager dan het aandeel personenautoverkeer. Het scheiden van deze verkeerssoorten leidt tot inefficiënt gebruik van capaciteit. Het vrachtverkeer kan dan probleemloos doorrijden terwijl op de rijstrook voor personenautoverkeer lange files ontstaan.
Vrachtovervoer beter plannen en vrachtwagens niet laten rijden in de spits	Door vrachtverkeer buiten de spits te houden neemt de intensiteit af en verbetert de doorstroming. Dit wordt vanuit bedrijfseconomisch oogpunt echter al veel mogelijk gedaan door transporteurs. Het plannen van transport is overigens een ingewikkeld proces en er zijn talrijke factoren waarmee men al rekening moet houden. Het is niet de rol van de wegbeheerder om deze puzzel nog complexer te maken.
Vrachtverkeer (overnachtend) vóór 6:00 uur op snelweg	Door al het vrachtverkeer verplicht vóór 6:00 uur de snelweg op te laten rijden, neemt de intensiteit in de drukke spits af. Dit heeft een positief effect op de doorstroming op de A2. In de praktijk kan dit echter leiden tot vrachtverkeer op ongewenste routes. Ook wordt het planningsproces voor de transporteurs moeilijker gemaakt.
Tijdslot voor verschillende soorten bedrijven en instellingen (in Eindhoven)	Dit lijkt op een vorm van spitsmijden maar dan verplicht voor een selectieve groep bedrijven. Dit is een vergaande maatregel die het bereik van dit MIRT-onderzoek overstijgt. Wanneer een grote groep kan worden bereikt, heeft dit in potentie een groot effect op de A2. Mogelijk is dit inzetbaar in het kader van Smart Mobility in SmartwayZ.NL.
LED-volgvlichting; auto's volgen de snelheid van de verlichting	Dit zorgt mogelijk voor betere visualisatie en opvolging van de adviesnelheid. Het is wel een extra wegkantstelsel wat als minder duurzaam wordt gezien dan bijvoorbeeld incar-systemen zoals de head-up display. De effecten van de maatregel zijn niet bekend en het toepassen van de maatregel zorgt mogelijk voor afleiding van de weggebruiker.

Maatregel	Onderbouwing onvoldoende probleemoplossend vermogen
Gekleurde verkeersborden per landsdeel. Zo zie je sneller welke strook je moet volgen	Qua verkeersborden zijn we gebonden aan het RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens). De maatregel moet over heel Nederland worden uitgerold om het probleem op de A2 op te lossen.
Sluipverkeer om kernen Heeze/Leende/Sterksel via de Centrale As	De maatregel heeft geen effect op de A2 en op sluipverkeer omdat de centrale as geen logische alternatieve route is. Verkeer richting Eindhoven moet alsnog door Heeze rijden waarna het (in de bestaande situatie) in de file op de A67 terecht komt.
Doseersysteem voor sluipverkeer bij afrit	Doseren bij afrit kan leiden tot terugslag op de snelweg wat nadelig is voor verkeersveiligheid en doorstroming. Verderop op het onderliggend wegennet kan het wel zinvol zijn.
Afsluiten afrit Maarheeze / Soerendonk vanuit Weert om sluipverkeer tegen te gaan	Het afsluiten van die afrit zal ervoor zorgen dat sluipverkeer al eerder (vanaf Weert-Noord) door het gebied gaat sluipen. Daardoor kunnen juist meer wegen last van sluipverkeer ervaren.
Sluiten Ring Eindhoven (compleet rond maken)	Er ligt een besluit om de ring juist niet te sluiten (Noordoostcorridor). In het kader van het MIRT-onderzoek A2 is het niet mogelijk om dit besluit terug te draaien.
Verkeer leiden naar wegen die beter geschikt zijn als overlooprout	In theorie een mogelijkheid maar daarvoor moeten eerst wegen worden aangelegd of geschikt worden gemaakt. De N266 als mogelijk alternatief wordt overigens als zinvolle maatregel meegenomen.
Verbeteren van het onderliggend wegennet en 'legale' sluiproute creëren	Door de capaciteit op het onderliggend wegennet te verhogen, wordt een alternatief geboden voor de A2. Door de experts wordt dit echter gezien als 'de omgekeerde wereld' en moet verkeer zoveel mogelijk via wegen van een hogere orde worden afgewikkeld.
Vrachverkeer in België mijdt tolwegen	Is een constatering en geen maatregel. In de spitsperiode zitten overigens relatief weinig vrachtauto's op de A2 tussen Eindhoven en Weert. Het aantal vrachtauto's op de A2 dat de tolwegen in België mijdt, is in de spits naar verwachting klein.
Rekeningrijden in de spits of tolheffing voor vrachverkeer tussen 7:00 en 9:00 uur	Wanneer men moet betalen om in de spits over de A2 te rijden, vermindert de verkeersdruk. De doorstroming verbetert hierdoor maar rekeningrijden is binnen dit solitaire MIRT-project niet te regelen. Het zou dan een landelijke maatregel moeten zijn.
Verkeerslichten bij Leenderheide vervangen door fly-overs	In de huidige situatie vormen de verkeerslichten nog geen probleem en zijn niet de oorzaak van de files op de A2 tussen Weert-Noord en Valkenswaard. We brengen wel de effecten op dit knooppunt van een verbeterde doorstroming op de A2 en A67 in beeld.
Carpoolen op vluchtstrook/spitsstrook (min 3 personen)	Carpoolen zorgt voor minder verkeer op de snelweg. Toelaten op de vluchtstrook kan de verkeersveiligheid echter negatief beïnvloeden en is juridisch niet mogelijk. Omdat de A2 niet overal een vluchtstrook heeft die als rijbaan kan dienen, is de maatregel bovendien niet overal toepasbaar.
Smartphones in auto terugdringen en automatische afsluiter mobiele telefoon bij snelheid > 20 km/u	Het verkeerd gebruik van smartphones leidt tot onoplettendheid en een verhoogd risico op ongevallen. Dit is een landelijke maatregel/discussie en niet een van de oorzaken van de slechte doorstroming op de A2. Smartphones kunnen echter ook op een slimme manier de rijtaak ondersteunen.

Maatregel	Onderbouwing onvoldoende probleemoplossend vermogen
Digitale rijstrookmarkering	Bedoeling hiervan is om op het huidige asfalt tijdens drukke momenten drie stroken te maken in plaats van twee. De A2 is echter op een aantal plekken onvoldoende breed om dit te realiseren waardoor alsnog extra asfalt nodig is. Digitale rijstrookmarkering betreft het inzetten van een <i>andere techniek</i> bij een spitsstrook en wordt daarom niet afzonderlijk onderzocht.
Groene golf op de snelweg door middel van matrixborden	Niet duidelijk hoe dit in de praktijk toegepast kan worden. Geen toegevoegde waarde.
Bus op rails die over de weg heen rijdt	Dit is een zeer creatieve oplossing maar de realisatie van een dergelijk futuristische maatregel is op de A2 niet mogelijk. Bovendien loopt parallel aan de A2 een goed alternatief in de vorm van een spoorverbinding.
Verbreden Willemsvaart voor minder vrachtverkeer, vrachtverkeer via de binnenvaart	In theorie kan dit werken maar de logistieke ketens zijn niet zodanig ingericht dat dit op de A2 een oplossing gaat bieden. Oplossend vermogen van deze maatregel is te beperkt.