

# LAURAPROJECT

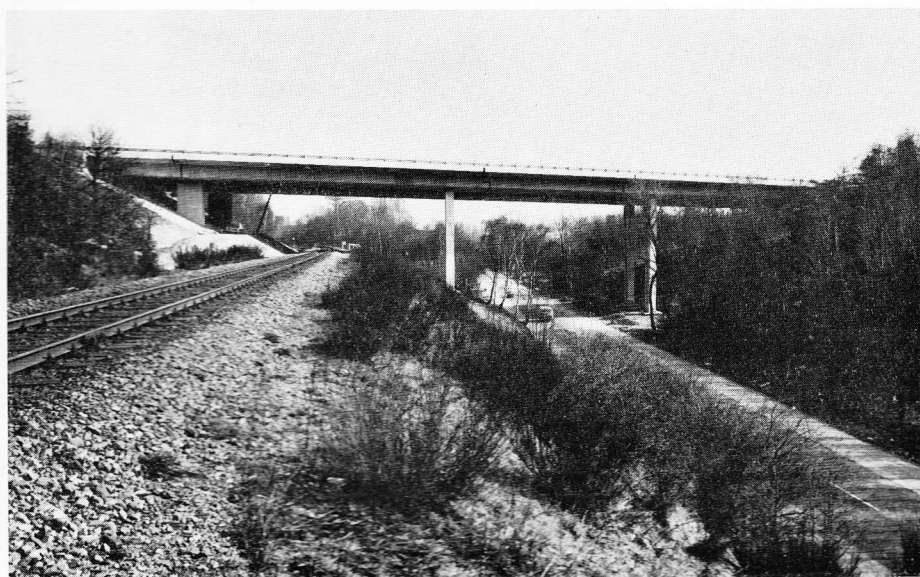
## belangrijke schakel



zo was de situatie medio maart. Links de flank van de oude steenberg van de mijn Laura, in het midden het viadukt over de Schaesbergerweg. De auto op de voorgrond bevindt zich op de afrit naar de Strijthagerweg.

Bij de dringend noodzakelijke verkeersontsluiting van het herstructureringsgebied, de oostelijke Mijnstreek, speelt het zgn. Lauraproject, een zeer voorname rol. Het vormt immers een onmisbare schakel in de nieuwe noord-zuid-verbinding, van Kerkrade via Schinveld en Roermond naar Venray. Deze provinciale weg, welke het karakter krijgt van een autoweg, brengt het industriegebied in onze omgeving dichterbij dat van midden- en noord-Limburg en bevordert tevens de regionale en zelfs internationale communicatie tussen dichtbevolkte centra.

het viadukt over de Schaesbergerweg, dat tevens de spoorlijn Heerlen-Haarlem overspant, heeft een lengte van 100 meter en een hoogte van 20 meter.



In de toekomst geeft deze weg namelijk aansluiting op het Duitse autobanennet. Een aansluiting is voorzien nabij Eschweiler. Juister nog bij het bij automobilisten overbekende verkeersknooppunt van Verlautenheide, waar het gemotoriseerde verkeer letterlijk van alle kanten in oostelijke richting op kan. In westelijke richting zal de Laura-project-weg aansluiting geven op de op Nederlands territorium reeds grotendeels gereed gekomen E-9, de noord-zuid-verbinding bij uitsteking, welke een rechtstreekse verbinding zal vormen tussen Genua en Amsterdam en thans Limburg reeds in nauwer en sneller contact gebracht heeft met Eindhoven en het noord-westen van ons land. De aansluiting op de E-9 is voorzien in de buurt van Maasbracht.

# in regionaal en internationaal wegennet

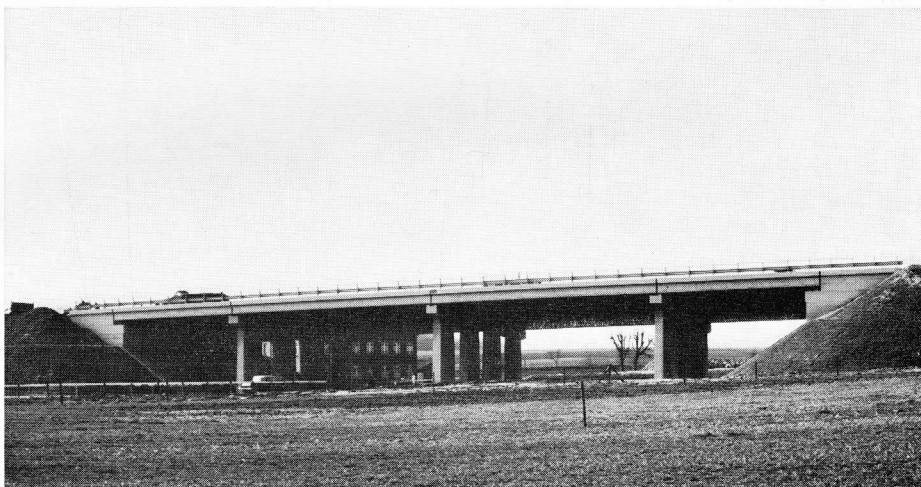
In vakkringen bekend als het „ei van St. Joost“. Andere perspectieven zijn, dat de nieuwe weg onze omgeving gaat verbinden, via de bestaande Zelfkantweg, met Roermond, met Venlo en met Venray en vandaar met het Brabants-Limburgse Peelgebied, dat evenals de Mijnstreek hard aan ontsluiting toe is. In Venlo geeft de „Lauraweg“ over enige tijd aansluiting op de in voorbereiding zijnde verbetering van de verbinding met Nijmegen. Op Duits gebied mag niet onvermeld blijven, dat het verkeer uit onze omgeving vanaf Verlautenheide, ook gemakkelijk de E-5 kan bereiken. De snelle autobaan tussen Aken en Luik om de bevolkingsconcentratie Zuid-Limburg heen. Met de aanleg van de duidelijk als doorverbindingen met het buitenland bedoelde ontsluitingswegen van het herstrukturingsgebied, logenstrafte de Provinciale Waterstaat duidelijk de veelgehoorde stelling, als zou ons land geen rekening houden met de plannen, welke in de ons omringende buurlanden op verkeersgebied bestaan. Een andere voor onze streek belangrijke weg, Schinveld—Nuth wordt ook doorgetrokken tot in Duitsland, aangezien de agglomeratie Düsseldorf behoefte heeft aan een snelle verbinding met Zuid-Limburg, alsmede aan een aansluiting op het Nederlandse wegennet. Duitsland heeft er belang bij om in Nuth de E-39 route van Heerlen naar Geleen en in de toekomst naar Antwerpen te kunnen bereiken en in Kerensheide op de E-9 te kunnen komen. Luik is erg geporteed voor doortrekking van de weg Schinveld—Nuth naar Valkenburg, waar een aansluiting voorzien is op de nieuwe provinciale autoweg Heerlen—Maastricht. Zodoende zou Luik op snelle wijze de oostelijke Mijnstreek kunnen bereiken. Jammer is, dat het internationale overleg niet al te soepel verloopt, zodat de geprojecteerde aansluitingen op de verschillende wegennetten minder gauw te realiseren zijn dan menigeen wel zou wensen. Zo bijvoorbeeld is nog niet concreet te zeggen, wanneer de „Lauraweg“ doorgetrokken zal zijn tot in Duitsland. De plaats, waar de weg de Duitse grens zal kruisen en waar een ruime douane-akkommodatie is voorzien, maakt nog punt van onderhandelingen uit. Vermoedelijk zal de nieuwe verbinding nabij de Holz de grens gaan passeren. Op Nederlands gebied komt „de Lauraweg“ nog dit jaar tot de Hopel, nabij

het huidige N.S. station Eyselshoven, gereed. De Provinciale Waterstaat heeft goede hoop, dat dit rond Pinksteren het geval zal zijn en dat daarna de nodige spoed betracht kan worden met de aanleg van de verbinding tussen de Hopel en de Pietersstraat in Chèvremont. De realisatie van dit onderdeel is in 1970 gepland.

## opmerkelijke prestatie

Ook zonder dat de complete oplevering van de weg Venray-Schinveld-Eyselshoven-Kerkrade-Duitsland al in zicht is, kunnen de wegenbouwers over enige tijd toch al met voldoening terugzien op een in menig opzicht unieke prestatie. De voltooiing namelijk van het Lauraproject, waaronder de Provinciale Waterstaat het weggedeelte vanaf de Rötcherweg in Nieuwenhagen tot de spoorbaan bij de Hopel, verstaat. Deze schakel in de

steenbergrug van de Laura, welke van zijn hoogste top moest worden ontdaan, alsmede tussen de afgegraven steenberg en het dal van de Streijthagerbeek, waar ophogingen nodig zijn. Rekening moest verder worden gehouden met het geologisch gegeven, dat bekend is als de Feldebiss-storing. Nagegaan diende te worden, welke verschuivingen van de aardlagen door deze storing veroorzaakt worden. Zij bleken uiterst gering te zijn, maar mochten desondanks niet verwaarloosd worden. Van nog meer belang waren de grondbewerkingen tengevolge van de afbouw van de kolenlagen in het gebied van de mijn Laura. Nog een andere in dit verband belangrijke kwestie, vormde de draagkracht van de mijnsteen. Dit gegeven moest nauwkeurig bekend zijn voor de bouw van het viadukt aan de Schaesbergerweg, dat aan een zijde rust op de afgegraven steenberg. Hetzelfde gegeven



hier wordt de laatste hand gelegd aan het viadukt over de Schanserweg op de grens van de gemeenten Nieuwenhagen en Ubach over Worms.

nieuwe noord-zuid-verbinding heeft namelijk de bouw van maar liefst twaalf kunstwerken gevergd, in de vorm van viadukten, dammen en duikers. Het meest spektakulaire viadukt is dat over de spoorlijn en de Schaesbergerweg te Eyselshoven. Van bijzondere aard zijn ook de duikerwerken gebleken als overkluizing van de Streijthager- en de Anseldebeek en de aanleg van dammen in de Hopel. Het unieke van de tot het Lauraproject behorende kunstwerken schuilt in tal van plaatselijke omstandigheden. Hoogteverschillen van 42 meter en meer, o.a. tussen de Schaesbergerweg en de

speelde ook een rol bij de benutting van de af te graven mijnsteen als ophoogmateriaal. (200.000 m<sup>3</sup>). Bij de ingewikkelde berekeningen, waaraan tal van instanties en de hulp van een computer te pas zijn gekomen, heeft de Provinciale Waterstaat enorm veel medewerking ondervonden van Laura en Vereniging, hetgeen de staffunctionarissen van deze provinciale instelling met dankbaarheid vaststellen. Naast de geologische omstandighe-

lees verder op volgende pag.

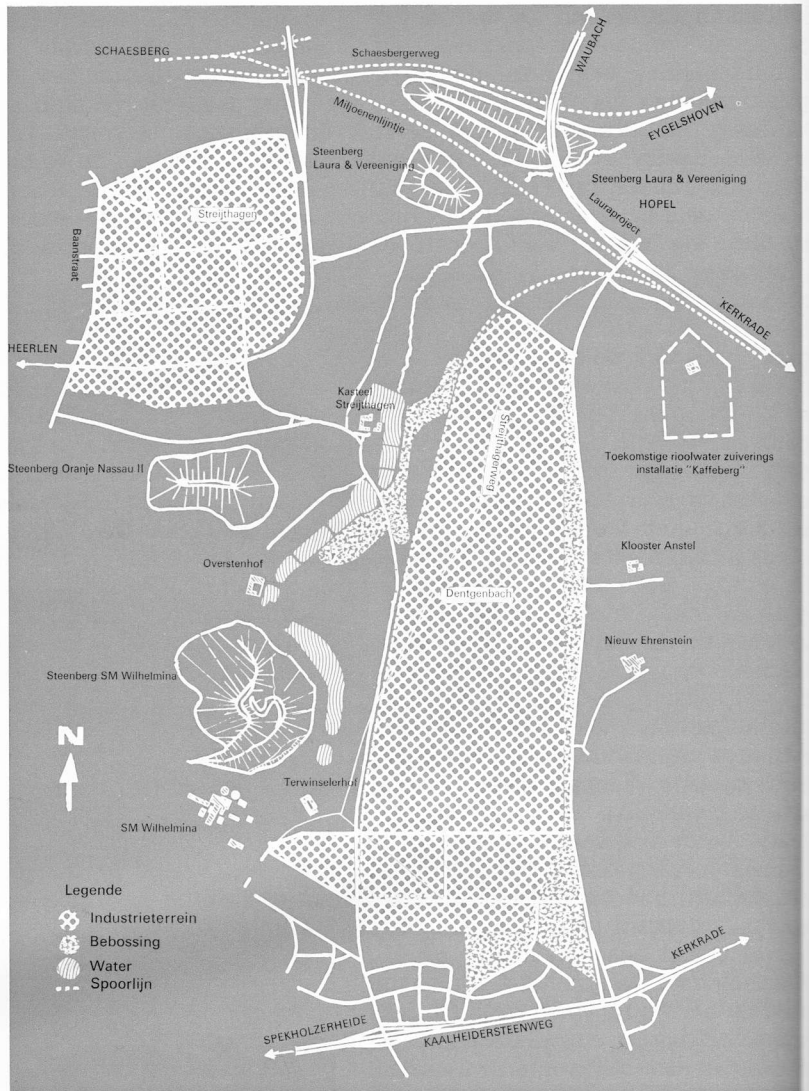
## verkeersontsluiting

den, meer speciaal de mijnverzakkings en de kwestie van de draagkracht van mijnsteen, welke nooit eerder bij de aanleg van wegen in ons land zo'n voorname rol hebben gespeeld als in dit geval, is ook de wijze, waarop de weg is uitgevoerd uniek te noemen. Om zoveel mogelijk gebruik te kunnen maken van de technische kennis van wegenbouwbedrijven en aannemersfirma's, alsook om de vereiste snelheid bij de uitvoering te kunnen betrachten, heeft de opdrachtgever met de uitvoerende bedrijven een zgn. raamcontract afgesloten.

Dank zij een dergelijk contract was de continuïteit bij de uitvoering het best gediend. Na een bepaald gedeelte te hebben afgewerkt, behoeften de aannemers niet tot het ontslag van speciaal aangetrokken wegenbouwers over te gaan. Zij konden de werkkrachten weer inschakelen bij de uitvoering van andere onderdelen.

### miljoenen-affaire

Met meer recht dan de spoorlijn Schaesberg-Kerkrade-Simpelveld zou men de Laura-weg een „miljoenenlijn“ kunnen noemen. Alleen al de uitvoering van het Lauraproject heeft een investering gevraagd van bijna twintig miljoen. Ongeveer de helft van dit bedrag is gemoeid met de bouw van de genoemde twaalf kunstwerken. Voor het karakter van het viadukt over de Schaesbergerweg, dat de Provinciale Waterstaat niet voor niets als het meest spektakulaire onderdeel betitelt, pleit in dit verband het hoge bedrag van bijna vijf miljoen. De hoge kosten hebben bij de vaststelling van het tracé voor de nieuwe weg uiter-



links: in onze onmiddellijke omgeving zijn reeds een aantal kunstwerken gereed gekomen. Zoals hier het viadukt over de Nieuwenhagerheidestraat te Ubach over Worms. Rechts de oprit naar de autoweg; rechts: het viadukt over de Haanweg te Ubach over Worms.



## oostelijke mijnstreek in volle gang

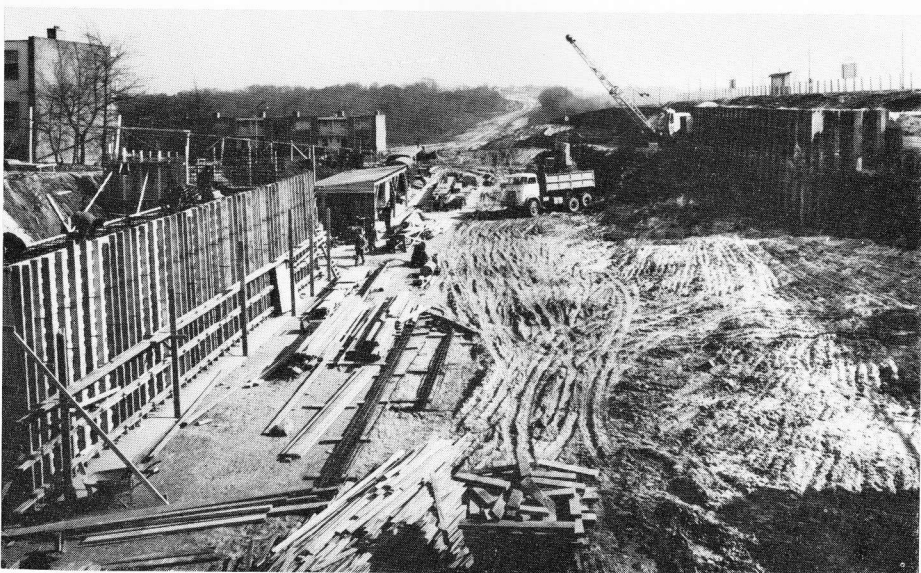
aard een belangrijk punt van overweging uitgemaakt. Zo bijvoorbeeld is aanvankelijk gedacht aan een weg vlak langs de Duitse grens, nabij de mijn Julia, die dan wellicht bij uitvoering Julia-project gedoopt zou zijn. Dit tracé, dat ook de bouw van kunstwerken vereist zou hebben, is niet gekozen, omdat de ligging van „de Julia-weg” aan de uiterste rand van het herstrukturingsgebied niet voldeed aan de eis om een zo goed mogelijke ontsluiting van het oostelijk mijngebied te garanderen.

De mijnstreek, aldus de verkeersdeskundige van de Provinciale Waterstaat, ir. F. Knols, heeft op verkeersgebied een achterstand in te lopen. Stellig een gevolg van het feit, dat het vervoer van de kolen grotendeels per spoor is geschied. Voor de nieuwe industrieën is het vervoer over de weg, ook wel het asvervoer genaamd, van veel meer betekenis dan het railverkeer. Een kwestie van bereikbaarheid. Daarom zal de Lauraweg goede aansluitingen krijgen op de verschillende industrieterreinen. In de onmiddellijke omgeving van de Laura-weg zijn dit de industrieterreinen: het Strijthagerveld te Schaesberg; Abdissenbosch nabij Nieuwenhagen en Ubach over Worms; Kling-Rodebeek te Brunssum en in de toekomst ook het reserve-industrieterrein van Schinveld. In noordelijke richting maakt de zuid-noord-ontsluitingsweg tevens een snelle bereikbaarheid mogelijk van het industrieterrein van midden-Limburg, onder de gemeente Mellick-Herkenbosch, dat qua oppervlakte met recht de titel: „grootste industrieterrein van Limburg” mag voeren. Voor zover de Lauraweg niet pal naast de industrieterreinen loopt, zijn verbindingswegen geprojecteerd of reeds in uitvoering. Via de bestaande weg Kerkrade-Heerlen geeft de Lauraweg indirect ook aansluiting op de wegen naar de industrieterreinen Dentgenbach, Beitel, en Spekholzerheide. De geplande weg Schinveld-Nuth ontsluit de industrieterreinen, welke in beide plaatsen gelegen zijn.

Toch, zo meent ir. Knols, is een weg er niet primair voor de industrie, maar voor de mens. De bevolking van een streek produceert verkeer. Met de aanwezigheid van meer of minder inwoners in een bepaald gebied neemt de verkeersintensiteit toe of af. Aan de hand van verkeersstellingen kan hij dit duidelijk aantonen. Bijzonder illustratief in deze, is een kaart van de ver-

rechts: duizende tonnen leem en zand zijn nodig voor de ophoging van de weg. Deze grondstof wordt gewonnen door de afgraving van de enorme berg nabij de voormalige bruinkoolgroeve Anna te Haanrade. De berg ontstond toen in de vijftiger jaren deze groeve werd gedolven;

hieronder: in de nabijheid van het station Eygelshoven: links reedse een gedeelte van de bekisting van het viadukt dat hier over de autoweg komt te liggen. Duidelijk zichtbaar is hoe de weg in de richting Vink wordt aangelegd.



keersintensiteit in Limburg, waaruit af te leiden valt, dat Heerlen beduidend meer verkeersstromen te verwerken krijgt dan het te excentrisch gelegen Maastricht. Geen wonder trouwens, aldus ir. Knols, daar Heerlen het centrum vormt van een gebied met rond 250.000 inwoners en Maastricht van een streek met amper de helft van het zo even genoemde aantal. Voor de leefbaarheid van stad en streek is een goed wegennet een noodzakelijkheid van de allerhoogste orde. Ir. Knols vergelijkt de wegen terecht met de menselijke bloedsomloop. Zodra je een gedeelte van het bloedvatennet afsluit, sterft het lichaam ter plaatse af. Zonder goede wegen is een streek eveneens tot afsterven gedoemd. Ten koste van hoge bedragen wil de rijk- en provinciale overheid dit voorkomen. Daarom kan de Mijnstreek niet gelukkig genoeg zijn met het ontworpen wegennet, waarvan de verbinding

Venray-Schinveld-Kerkrade de oostelijke ontsluitingsweg is; Schinveld-Nuth-Valkenburg de noordelijke en Kerkrade-Bocholtz (over de uitvoering van deze weg valt thans nog niets met zekerheid te zeggen) de zuidelijke verbinding vormt. Temidden van deze drie wegen bevindt zich de hartslagader van de Mijnstreek, de E-39 van Aken via Heerlen en Geleen naar Antwerpen. Wanneer deze verbindingen voorsnelverkeergereed zijn, is daarmee aan een van de voornaamste voorwaarden voor de infrastructuur voldaan. Het welslagen van de herstructurering zal niet kunnen afstuiten op het wegennet van de Mijnstreek.