

Achterhoek Raad

Raadsvoorstel 'Onderzoek en doorontwikkeling 2^e fase N18'

Datum : 5 oktober 2020
Agendapunt : 3 (bijlage 3.1)
Onderwerp : Onderzoek en doorontwikkeling 2^e fase N18

Concept besluit

De Achterhoek Raad besluit:

- in te zetten op de realisatie van het eindbeeld N18 2x2 ongelijkvloers met 100 kilometer per uur in 2040;
- in te stemmen met een gefaseerde doorontwikkeling van de N18, waarbij medio 2021 een concreet voorstel tot stapsgewijze uitwerking en realisatie van het eindbeeld aan de Achterhoek Raad wordt voorgelegd.

Inleiding

De N18 is een belangrijke verkeersader voor de Achterhoek. De weg ontsluit diverse kernen en bedrijventerreinen in de Achterhoek, bundelt de doorgaande verkeersstromen van en naar het provinciaal wegennet en verbindt de regio met Enschede en de stadsregio Arnhem – Nijmegen (via de A18/A12). Daarnaast maken de regionale busverbindingen Doetinchem – Varsseveld - Enschede en Winterswijk – Enschede gebruik van de N18.

In de Achterhoek Visie 2030 staat de ambitie om de N18 op te waarderen naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 km/uur. In opdracht van de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid is door ingenieursbureau Antea Group onderzoek verricht naar het realiseren van deze ambitie. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in een mogelijk eindbeeld. Op hoofdlijnen zijn de consequenties van de Achterhoek Visie 2030, zowel in kansen als in (op te lossen) knelpunten daarmee duidelijk geworden. Tevens biedt het onderzoek een indicatie van de kosten, alsmede de mogelijkheden tot fasering.

In dit voorstel worden de bevindingen en conclusies van het onderzoek gedeeld en worden vervolgstappen voorgesteld om de doorontwikkeling van de N18 verder vorm te geven.

Bevindingen onderzoek

In 2017 is reeds een verkenning naar een 2e fase N18 uitgevoerd. Aanvullend op dat onderzoek zijn in 2019 de mogelijkheden van een regionale stroomweg verder verkend op basis van schetsontwerpen. De schetsontwerpen geven een indicatie van het gewenste eindbeeld met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Realisatie van dat eindbeeld betekent dat de huidige weg tussen Varsseveld en Groenlo, die is vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg met 80 km/uur, ingrijpend moet worden verbouwd. Het tracé van Groenlo tot en met Haaksbergen is sinds 2018 al een regionale stroomweg, maar om aan het eindbeeld te voldoen is per rijrichting een extra rijstrook nodig.

Het uitgevoerde onderzoek maakt inzichtelijk dat de doorontwikkeling van de N18 tot regionale stroomweg een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De N18 gaat functioneren als regionale stroomweg conform het 'Functioneel Kader Wegennet Gelderland'. Dit heeft een groot positief effect op het woon- en vestigingsklimaat in de Achterhoek. Een weg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen biedt naast meer capaciteit ook meer comfort en de mogelijkheid om langzamer verkeer in te halen. Het huidige reistijdverlies vervalt en de verkeersveiligheid neemt toe. De uitgewerkte schetsontwerpen geven daarbij nader inzicht in de verkeerskundige effecten, de ruimtelijke impact, de verwachte kosten, alsmede de mogelijkheden tot fasering.

➤ *Verkeerskundige effecten*

In het onderzochte eindbeeld krijgt de N18 tussen Varsseveld en Groenlo zes ongelijkvloerse aansluitingen in plaats van de huidige twaalf aansluitingen. Daarnaast worden diverse tunnels (of viaducten) gerealiseerd, met name voor het langzaam verkeer. De maatregelen leiden tussen Varsseveld en Groenlo tot een gemiddelde reistijdwinst van 4,5 tot 6,5 minuten. Buiten de spits is de reistijdwinst beperkter.

Door het ontstaan van inhaalmogelijkheden leidt het verbreden van het recent gerealiseerde 100 km/uur tracédeel tussen Groenlo en Haaksbergen naar 2x2 rijstroken tot een extra reistijdwinst van ca. 1,5 minuut.

De bereikbaarheid van enkele gebieden in de directe nabijheid van de N18 neemt af door een vermindering van het aantal aansluitingen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat de fijnmazige bereikbaarheid in het gebied rond de N18 een kwaliteitsimpuls krijgt door realisatie van nieuwe en veilige ongelijkvloerse kruisingen.

Belangrijke kanttekening is dat de N18 als regionale stroomweg interessanter wordt voor bovenregionaal verkeer tussen Enschede en Arnhem, als alternatief voor de route A1-A50. Dit kan leiden tot een aanzienlijke toename van het verkeer met bijkomende milieu- en verkeerskundige effecten. Deze effecten moeten verder worden onderzocht

➤ *Ruimtelijke impact*

Het ruimtebeslag tussen Varsseveld en Groenlo neemt toe als gevolg van de verbreding van de weg en de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Ook dient op diverse wegvakken de bestaande weg te worden verlegd om de vereiste ruimere boogstralen bij een snelheid van 100 km/uur mogelijk te maken.

Ter hoogte van Groenlo is een ingrijpende verlegging van het bestaande tracé noodzakelijk. Dit leidt tot doorsnijding van bebouwing, particuliere percelen en landschappelijk gebied.

Tussen Groenlo en Haaksbergen kan de verbreding gerealiseerd worden binnen het huidige wegprofiel, indien er langs het gehele tracé aan de buitenzijde een geleiderail wordt geplaatst. Wel dienen de bestaande kunstwerken te worden aangepast.

➤ *Kosten*

De kosten van de maatregelen tussen Varsseveld en Groenlo worden ingeschat op ca. 215 miljoen euro. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

| | |
|--|---------------------|
| Maatregelen ter hoogte van Varsseveld: | ca. 40 miljoen euro |
| Maatregelen Varsseveld – Harreveld: | ca. 35 miljoen euro |

| | |
|---|---------------------|
| Maatregelen ter hoogte van Lichtenvoorde: | ca. 85 miljoen euro |
| Maatregelen Lichtenvoorde - Groenlo: | ca. 55 miljoen euro |

De kosten van de maatregelen tussen Groenlo en Haaksbergen, voor de aanleg van extra rijstroken, plaatsing geleiderail en aanpassing kunstwerken, worden ingeschat op ca. 55 miljoen euro.

In totaal leidt het onderzochte eindbeeld tot een financieringsopgave van 270 miljoen euro. Gezien de vroege planfase wordt daarbij uitgegaan van een bandbreedte van ca. 35%.

➤ *Fasering*

Gelet op de omvang en impact van het eindbeeld zijn tevens de mogelijkheden voor fasering beschouwd. Het onderzoek maakt inzichtelijk dat het opwaarderen van de huidige N18 een logische keuze is. Wel vormt de aanpassing bij Groenlo een aandachtspunt. Dit kan aanleiding geven om alternatieve tracés (om Groenlo heen) te verkennen. Het is echter onzeker of dit tot meer geschikte tracés met minder impact zal leiden. Samengevat kunnen de volgende conclusies worden getrokken over een gefaseerde uitvoering:

- Quick-wins in de vorm van parallelroutes en ongelijkvloerse kruisingen in combinatie met afsluitingen van kruisingen zijn mogelijk, mits het wegvakken betreft die in het eindbeeld geen ingrijpende verlegging van het tracé behoeven.
- Een gefaseerde realisatie van het onderzochte eindbeeld door als eerste stap te komen tot een regionale stroomweg tussen Varsseveld en Haaksbergen met 2x1 rijstrook en / of het verbreden van de huidige weg naar 2x2 rijstroken op basis van 80 km/uur, is om diverse redenen af te raden.
- Een fasering waarbij per deelgebied het eindbeeld wordt gerealiseerd ligt het meest voor de hand. Daarbij moet er wel sprake zijn van lange wegvakken met hetzelfde wegbeeld.

Conclusie: gefaseerd verder bouwen aan de N18

Zoals reeds beschreven blijkt uit het onderzoek dat de doorontwikkeling van de N18 tot regionale stroomweg een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio en tevens past binnen het Functioneel Kader Wegennet Gelderland. Naast verkeerskundige voordelen (minder reistijd en meer capaciteit, comfort en veiligheid) heeft een regionale stroomweg ook een groot positief effect op het woon- en vestigingsklimaat. De kosteneffectiviteit van (onderdelen van) het eindbeeld moet echter nog worden vastgesteld. Ook is er uiteraard sprake van een aanzienlijke ruimtelijke impact.

Vast staat dat de benodigde investeringen grotendeels door het Rijk zullen moeten worden gefinancierd. Daarnaast draagt het Rijk, als wegbeheerder van de N18, ook de verantwoordelijkheid over de weg. Doorontwikkeling van de N18 is momenteel nog niet geagendeerd bij het Rijk (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat). Daarbij is bekend dat het Rijk haar infrastructurele agenda overwegend baseert op de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Deze NMCA brengt de mobiliteitsontwikkeling en de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Op basis van de laatste NMCA (2017) wordt de N18 tot 2040 niet als knelpunt beschouwd. Gelet op deze constatering, de omvang en impact van het eindbeeld en de benodigde voorbereidingstijd, is een succesvolle lobby voor de realisatie van het eindbeeld voor 2040 niet reëel. Een keuze voor fasering ligt daarom voor de hand.

Voorgesteld wordt dan ook om, op basis van de onderzoeksresultaten, concrete verbetermaatregelen voor de korte en middellange termijn (tot 2030) uit te werken.

Deze maatregelen zijn de bouwstenen richting de realisatie van het eindbeeld in 2040. Bij de uitwerking van de bouwstenen tot 2030 worden de Achterhoekse bereikbaarheidsdoelen en verwachte uitvoerbaarheid centraal gesteld.

Bereikbaarheidsdoelen en uitvoerbaarheid als leidraad tot 2030

Zoals in de Visie 2030 benoemd, is een goede bereikbaarheid van de regio een essentiële voorwaarde om economisch te kunnen groeien. Ook draagt een bereikbare regio bij aan de leefbaarheid in het gebied en de aantrekkelijkheid voor (nieuwe) inwoners en toeristen. In de Mobiliteitsagenda 2030 en bijbehorend Uitvoeringsprogramma is een doorstromend hoofdwegennet opgenomen als prioritaire opgave. Op basis van bovengenoemde ambities kunnen de bereikbaarheidsdoelen die centraal staan bij de doorontwikkeling van de N18 als volgt worden omschreven:

- De N18 opwaarderen tot een goede en toekomstbestendige ontsluiting van en verbinding naar (economische) kerngebieden binnen en buiten de regio;
- De verkeersstroom op de N18 homogener maken, gericht op doorrijden. Hierdoor verbetert niet alleen de reistijd, maar vooral ook de beleving op de N18;
- De verkeersveiligheid op de N18 verbeteren;
- De omgeving van de N18 fijnmazig bereikbaar houden.

Met betrekking tot de uitvoerbaarheid wordt voorgesteld om twee criteria centraal te stellen bij het uitwerken van de maatregelen/bouwstenen. Het hanteren van deze criteria, die door de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid zijn geformuleerd, vergroot de kans om tot 2030 in lijn met de bereikbaarheidsdoelstellingen de N18 te optimaliseren en stappen te zetten naar het gewenste eindbeeld.

- *De bouwsteen is kosteneffectief*
Een maatregel is kansrijk indien de kosten zich verhouden tot het effect, bijvoorbeeld in het kader van een MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse).
- *De bouwsteen is passend binnen een gefaseerde doorontwikkeling van de N18*
Bij voorkeur worden maatregelen verkend en uitgewerkt die passen als concrete bouwsteen naar het eindbeeld. Echter, ook maatregelen die direct bijdragen aan de geformuleerde bereikbaarheidsdoelstellingen en in aanloop naar het eindbeeld langdurig in stand kunnen worden gehouden, zijn passend als onderdeel van de fasering.

Vervolg

Het formuleren van concrete bouwstenen tot 2030 start met een verkenning. Voorgesteld wordt om deze verkenning gezamenlijk door de gemeenten, de provincie Gelderland, RWS en de betrokken ondernemers uit te laten voeren in opdracht van de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid. Hiervoor is regionale financiering een voorwaarde. Inzet is om het resultaat van de verkenning een basis te laten zijn voor een lobby tot gezamenlijke planstudie met het Rijk.

Aanknopingspunten voor de verkenning

Het nu uitgevoerde onderzoek dient niet alleen als indicatie voor het eindbeeld, maar heeft ook geleid tot enkele concrete aanknopingspunten voor de mogelijke selectie en prioritering van de bouwstenen:

- Als gevolg van autonome groei en de doortrekking van de A15 neemt het verkeer op de N18 fors toe. Hierdoor is het nodig om bij de selectie van maatregelen nadrukkelijk te kijken naar de benodigde wegcapaciteit op korte en middellange termijn.
Het onderzoek wijst uit dat op het wegvak tussen Varsseveld – Lichtenvoorde (nu 1x2 rijstroken) als eerste een capaciteitsknelpunt dreigt. Dit is een belangrijk argument om te starten met een verkenning voor dit wegvak.
- Het huidige reistijdverlies op de N18 wordt, ten opzichte van het eindbeeld, vooral veroorzaakt door de aanwezigheid van gelijkvloerse kruispunten.
Deze vertraging treedt uiteraard met name op tijdens de spitsen. In de ochtend is de vertraging het grootst richting de A18, in de avond richting de A35. De gemiddelde (extra) reistijd ten opzichte van 'vrije doorstroming' loopt in de spits snel op. Hierdoor is het raadzaam om quick-wins te prioriteren in de vorm van afsluitingen van kruisingen in combinatie met parallelroutes en ongelijkvloerse kruisingen.
- Over ruim 35 kilometer is inhalen op de N18 alleen mogelijk bij enkele gelijkvloerse kruispunten ter hoogte van Varsseveld en Lichtenvoorde. Inhalen is geheel niet mogelijk op het traject tussen Groenlo en Haaksbergen waar 100 km/uur reeds is toegestaan. Bij een gefaseerde uitwerking kan overwogen worden om veilig inhalen te faciliteren. Hiervoor is over een lengte van minimaal 1,5 km een 2x2 profiel (met 100 km/uur) nodig. Het onderzoek kan worden aangewend als basis van het bepalen van geschikte wegvakken om tussentijds meer inhaal mogelijkheden te realiseren of bestaande inhaal mogelijkheden te verbeteren.

Uitvoering MeerVeilig3¹ projecten voortzetten

Met het MeerVeilig3 project Zieuwentseweg/Richterslaan, waarbij de kruising N18 – Zieuwentseweg komt te vervallen en er een fietstunnel wordt gerealiseerd, staat er reeds een maatregel gepland. Deze maatregel past niet binnen het eindbeeld van 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen op de N18, maar draagt wel bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de Achterhoek ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid en fijnmazige bereikbaarheid. Omdat de maatregel tevens al is gefinancierd (5 miljoen euro) en wordt voorbereid, wordt voorgesteld om deze maatregel te prioriteren binnen een gefaseerde doorontwikkeling van de N18. Deze keuze kan worden ondersteund door de bevinding dat realisatie van het eindbeeld ter hoogte van Lichtenvoorde het meest kostbaar is en aanzienlijke ruimtelijke impact heeft. Hierdoor is het zeer aannemelijk dat dit wegvak pas op lange termijn in aanmerking komt voor verbouw naar ongelijkvloerse kruisingen en 100 km/uur, waardoor de al geplande maatregel passend is binnen een gefaseerde ontwikkeling van de N18.

Daarnaast is er tevens een MeerVeilig3 project gepland nabij Lievelede, waarbij een viaduct ter hoogte van de Zwolseweg is gepland. Deze oplossing past verkeerskundig binnen het eindbeeld. Wel moet onderzocht of er aanpassingen aan het ontwerp nodig en wenselijk zijn om het viaduct toekomstbestendig te maken, gelet op ruimtelijke inpassing binnen het eindbeeld. Ook deze maatregel is reeds gefinancierd (3,5 miljoen euro). De gelijkvloerse aansluiting Grolsedijk komt dan te vervallen.

Planning

Na instemming met bovenstaande aanpak is het in beeld brengen van alle bouwstenen tot 2040 de eerste vervolgstap. Op basis van de genoemde criteria wordt aan deze bouwstenen een mogelijke realisatietermijn gekoppeld. Vervolgens kan gestart worden met de uitwerking van de afzonderlijke bouwstenen. De verwachting is dat medio 2021 de Achterhoek Raad over deze uitwerking nader wordt geïnformeerd.

¹ MeerVeilig3 is een nationaal maatregelenpakket, dat beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegenet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties. Het pakket maatregelen is een vervolg op de eerder gerealiseerde pakketten MeerVeilig1 en MeerVeilig2.

Voorzitter en griffier Achterhoek Raad,

de griffier,

mevrouw B. Kortés

de voorzitter,

de heer M. Boumans