

Achterhoek Raad

Informatieve memo 'Voortgang lobby N18'

Aan : Achterhoek Raad
Van : Achterhoek Board
Datum : 23 mei 2022
Agendapunt : 3.2

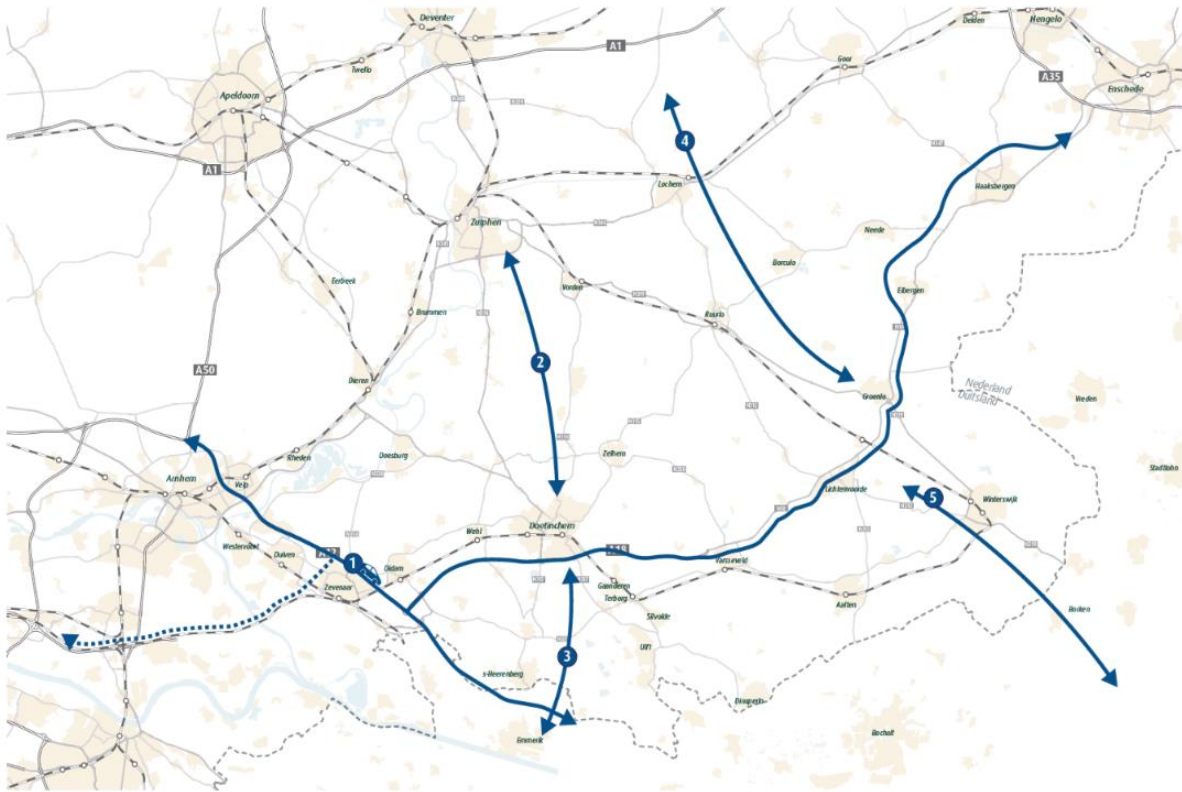
Aanleiding

In oktober 2021 hebben we u toegezegd dat de N18 vast onderdeel is van onze politieke lobby en om u ieder half jaar te informeren over de voortgang. In deze memo informeren we u over deze voortgang.

Inleiding

Zonder een goede verbinding over de weg staat een regio letterlijk en figuurlijk stil. De regionale hoofdinfrastructuur van de regio moet daarom kwalitatief en kwantitatief op orde zijn. Zoals in de Achterhoek 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 visie is een doorstromend hoofdwegennet opgenomen als prioritaire opgave. De A18/N18 en de A12 zijn daarin genoemd als de Achterhoekse hoofdaders voor de regionale ontsluiting via de weg, richting de stedelijke netwerken Arnhem Nijmegen en Twente. In het verlengde daarvan zijn er belangrijke routes via het provinciale wegennet voor regionaal verkeer vanuit de Achterhoek naar het hoofdwegennet van autosnelwegen, alsmede naar de economische kerngebieden in de regio's om ons heen.



Figuur 1: Dit is een schematisch overzicht van diverse opgaven en geen specifieke tracéuitwerking.

Een korte terugblik op uitgevoerde verbeteringen A18/N18 route

De laatste jaren zijn er diverse acties uitgevoerd om deze doorstroming en verbinding rondom de N18 te verbeteren:

- De realisatie van de eerste fase N18 t.h.v. Varsseveld en tussen Groenlo en Enschede (aanleg nieuw tracé 100 km/uur). Het effect is een rijtijdwinst tussen Varsseveld en Enschede/A35 van 15 tot 20 minuten, verbeterde verkeersveiligheid en een einde aan hinder doorgaand verkeer in Eibergen/ Haaksbergen.
- De realisatie van het project N18-Meer veilig2 (Lichtenvoorde), waarmee o.a. de doorstroming op het kruispunt N18 - N313 bij Lichtenvoorde is verbeterd.
- Versterking van de OV-verbinding 74 tussen station Varsseveld en Enschede (zoals het prioriteit geven aan de bus in de verkeersregelingen) met o.a. de ombouw van het busstation Lichtenvoorde tot rurale HUB in 2022.
- Planvorming voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)¹. Dit betreft busvervoer voor het traject Doetinchem-Enschede.
- Ter hoogte van Varsseveld zijn binnen de 1^{ste} fase N18 2x2 rijstroken met fietstunnels ter hoogte van de N330 en de N318 aangelegd.

¹ HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijnsnelheid).

Daarnaast zal in Q4 2022 of voorjaar 2023 worden gestart met de uitvoering van het project N18-MeerVeilig3² (Lichtenvoorde). Hier wordt een tunnel voor (brom)fietsers/voetgangers onder de N18 aangelegd. De Zieuwentseweg wordt omgelegd naar de kruising van de N18 met de Richterslaan. Waar een extra aansluiting wordt gerealiseerd.

Het project N18-MeerVeilig3 (Lievelede) betreft de afsluiting van de oversteken op de N18, waaronder de kruising Grolsedijk met de N18. Door het vervallen van de oversteken, zal een alternatieve verbinding gezocht moeten worden. Dit plan is nog in de planvormingsfase.

Het doel van beide projecten is om de verkeersveiligheid en doorstroming op de N18 te verbeteren.

Onderzoek 2017 naar N18 fase 2

In 2017 is in het kader van de gebiedsagenda Achterhoek 2020 een verkenning naar een 2e fase N18 uitgevoerd. Met als conclusie dat de aanleg van een geheel nieuw N18-tracé tussen Varsseveld en Groenlo niet realistisch en haalbaar is. En verbeteringen van de N18 gezocht moeten worden op het bestaande tracé. Waarvoor 2 varianten zijn uitgewerkt op basis van 80 km p/u en op basis van 100 km p/u.

Stip op de horizon

In de Achterhoek Visie 2030 is opgenomen om van de N18 een toekomstgerichte "Smart N18" met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km p/u te maken. Dit is de 'stip op de horizon' voor de doorontwikkeling van de N18.

Om tot een eerste schetsontwerp te komen van de N18, inclusief een effectbeoordeling heeft de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2019 het ingenieursbureau Antea Group opdracht gegeven onderzoek te doen naar de nodige maatregelen op de korte en middellange termijn, inclusief een kostenindicatie. De 30's aan de Thematafel hebben dit meegefinancierd.

In 2020 heeft Antea Group in het eindrapport inzicht gegeven in de eventuele maatregelen op de korte en middellange termijn. Dit rapport hebben we met u als Achterhoek Raad besproken. Uit het onderzoek kwam o.a. naar voren dat de doorontwikkeling van de N18 tot regionale stroomweg een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio en past binnen het Functioneel Kader Wegennet Gelderland.

De gedeputeerde mobiliteit (Provincie Gelderland) heeft tijdens een informeel en informatief overleg begin 2020 met de Achterhoek Raad, n.a.v. het opgeleverde Antea Group-rapport, aangegeven agendering van het uitgewerkte eindbeeld voor de N18 op de MIRT-agenda van het Rijk naar haar mening nagenoeg kansloos te achten. Bovendien maakt dit de lopende samenwerking met Rijkswaterstaat op een aantal korte/middellange termijn projecten ter optimalisering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de rijksweg onzeker.

Richting de Achterhoek Raad van maart 2020, adviseerde de gedeputeerde ook om het eindbeeld niet vast te stellen als te realiseren doel op zich, maar te zien als stip op de horizon voor op zijn vroegst 2040. Zodoende kunnen we gezamenlijk met elkaar (als regio, provincie en Rijk) knelpunten in de doorstroming en verkeersveiligheid oplossen op een manier die past bij het gewenste eindbeeld (o.a. MeerVeilig3).

Hierop volgend is het Raadsvoorstel '*Onderzoek en doorontwikkeling 2e fase N18*' op 5 oktober 2020 met de Achterhoek besproken en aan het einde van de vergadering vastgesteld. Hierin staan potentiële kansen en koppelingen nader beschreven, oftewel: de bouwstenenaanpak.

² MeerVeilig3 is een nationaal maatregelenpakket, dat beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties. Het pakket maatregelen is een vervolg op de eerder gerealiseerde pakketten MeerVeilig1 en MeerVeilig2

Inhoud Raadsvoorstel “Onderzoek en doorontwikkeling 2e fase N18” van 5 oktober 2020

Het vaststellen van het voorstel door de Achterhoek Raad, heeft de Achterhoek Board en de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid richting gegeven om concrete verbetermaatregelen voor de korte en middellange termijn (tot 2030) nader te kunnen uitwerken. De maatregelen zijn 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. De bereikbaarheidsdoelen die centraal staan bij de doorontwikkeling van de N18 zijn:

- 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 zijn twee criteria centraal gesteld bij het uitwerken van maatregelen/bouwstenen. Het hanteren van deze criteria vergroot de kans om tot 2030 in lijn met de bereikbaarheidsdoelstellingen de N18 te optimaliseren en stappen te zetten naar het gewenste eindbeeld. Deze twee criteria zijn:

1. 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).
2. 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.

Vervolgacties op het Raadsvoorstel

Met name het tweede criteria heeft het verder uitwerken van de bouwstenen lange tijd vertraagd. Zo zien we diverse mogelijkheden die op basis van de bereikbaarheidsdoelen, zoals die hierboven zijn opgesteld, passend zijn maar mogelijk niet volledig in lijn liggen met het eindresultaat dat in 2040 wordt nagestreefd.

De Achterhoek Raad heeft in oktober 2020 ingestemd met het vastleggen van het gewenste eindbeeld als stip op de horizon richting 2040 en tot 2030 te werken aan optimalisatie van de N18 volgens de functie die deze Rijksweg heeft voor de bereikbaarheid van wonen en werken in de Achterhoek. Voor de realisatie van dit eindbeeld zijn echter grote infrastructurele wijzigingen vereist die niet in afzonderlijke bouwstenen op te knippen zijn. Denk hierbij aan het moeten verleggen van een stuk van het tracé (met forse ruimtelijke consequenties), omdat het anders niet kan voldoen aan de 100km p/u norm die hieraan verbonden is.

Er kunnen verbeteringen aangebracht worden op een tracé waar maximaal 80km p/u mag worden gereden, maar dit past vervolgens niet in het eindbeeld van 2040. Ook speelt de kosteneffectiviteit van een bouwsteen een grote rol. De benodigde investeringen zullen namelijk grotendeels door het Rijk moeten worden gefinancierd. Het Rijk, als wegbeheerder van de N18, draagt de verantwoordelijkheid over de weg. Het Rijk baseert haar infrastructurele agenda overwegend 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 gehele eindbeeld voor 2040 niet reëel. Een keuze voor fasering ligt daarom voor de hand. Het Rijk heeft in eerdere ambtelijke gesprekken aangegeven mee te willen denken over concrete kansrijke bouwstenen die aan de criteria voldoen (MeerVeilig3).

In oktober 2021 is de Achterhoek Raad geïnformeerd over de voortgang. Waarbij de kern was dat de weg naar de stip op de horizon die door de Achterhoek is gezet (nog) niet volledig met alle betrokken partners overeenkomt. Het vraagt daarom meer tijd en overleg om tot elkaar te komen.

Leden van de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid zijn vervolgens met de gedeputeerde in overleg gegaan. In dit overleg is besloten de N18-aanpak met elkaar voort te zetten en om samen de kansen in beeld te brengen om deze Rijksweg door te ontwikkelen op basis van de Achterhoekse bereikbaarheidsdoelen tot 2030, zoals ook in het Raadsvoorstel staat vermeld. Vervolgens is besloten een stevige regionale projectgroep op te zetten, waarin gemeenten, ondernemers, RWS en provincie zijn vertegenwoordigd die met deze opgave aan de slag gaat. Deze afspraak is essentieel om met provincie en Rijk aan tafel te blijven en voortgang te boeken. Bij de uitvoering houden we daarbij de stip op de horizon in ons achterhoofd.

Dilemma

Zolang de N18 niet in de NMCA is opgenomen is een succesvolle lobby voor de realisatie van het gehele eindbeeld voor 2040 niet reëel. Aan de andere kant zijn provincie en Rijk bereid om met ons de bouwstenen te verkennen en uit te werken die bijdragen aan onze bereikbaarheidsdoelen. Echter de verbeteringen die aangebracht kunnen worden, kunnen mogelijk conflicteren met het gewenste einddoel/ of betekenen dat er concessies gedaan moeten worden op onderdelen.

Om voortgang te boeken is in ieder geval een hechte samenwerking met het Rijk en de provincie Gelderland nodig. We zien daarbij mogelijkheden in een gebiedsaanpak/corridor aanpak. Dit houdt in dat we samen met het Rijk en de provincie Gelderland integraal naar diverse bouwstenen kijken, om de koppeling met andere opgaven te maken en de haalbaarheid te vergroten.

In de Achterhoek Raad van september willen we graag met u in gesprek over dit dilemma en de keuzes die dit met zich meebrengt.

.....