

# Achterhoek Raad

## Bijlage bij Raadsvoorstel Herziene Visie 2030 - Onderbouwing Board van wijziging N18-passage in Achterhoek Visie 2030

---

Aan : Achterhoek Raad  
Van : Achterhoek Board  
Datum : 26 september 2022  
Agendapunt : 5, bijlage 5.2

---

### 1. Inleiding voor Onderbouwing Board van wijziging N18-passage Achterhoek Visie 2030

Dit document is door de Thematafel Mobiliteit & Bereikbaarheid (TT M&B) en de Achterhoek Board opgesteld om te dienen als onderbouwing van het voorstel: "Herijking Achterhoek Visie 2030" om de passage over de N18 in deze herijkte visie te wijzigen.

In het "Memo Voortgang lobby N18", welke op 23 mei jl. met de Achterhoek Raad is gedeeld, geeft de TT M&B aan dat het niet reëel is voor de regio om - zolang de N18 niet in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is opgenomen - een succesvolle lobby voor de realisatie van het gehele eindbeeld voor 2040 te voeren. Op basis van de laatste NMCA (2017) wordt de N18 tot 2040 namelijk niet als knelpunt beschouwd. De provincie Gelderland en de Rijksoverheid zijn wel bereid om met ons de bouwstenen te verkennen en uit te werken die bijdragen aan onze bereikbaarheidsdoelen. Om concrete vooruitgang te boeken en ervoor te zorgen dat verbeteringen op dit traject niet twintig jaar stil komen te liggen, is een hechte samenwerking met het Rijk en de provincie noodzakelijk.

De Achterhoek Raad heeft in oktober 2020 ingestemd met het vastleggen van het gewenste eindbeeld (2x2, 100km p/u met ongelijkvloerse kruisingen) als stip op de horizon richting 2040. En daarnaast 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 dit gewenste 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) om te kunnen voldoen aan de 100km p/u norm.

Dit houdt in dat we op de korte tot middellange termijn aanpassingen en investeringen zouden kunnen doen, dan wel lobbyen voor investeringen ten behoeve van het realiseren van het eindbeeld 2040, die vervolgens niet passen in datzelfde eindbeeld.

We staan voor de keuze: of blijven lobbyen voor investeringen ten behoeve van het gewenste eindbeeld 2040, met het risico op stilstand. Of de lobby verleggen naar een inzet op verschillende maatregelen en bouwstenen die bijdragen aan betere doorstroom, veiligheid en reistijdwinst. Met de voorgestelde wijziging in de tekst van de Visie 2030 willen we voor dit laatste ruimte creëren, om niet in stilstand te vervallen. Onderstaand vindt u een uitleg van deze bouwstenen.

## 2. Een nadere duiding van het begrip "Bouwstenen"

De Achterhoek Board wil u graag informeren over het begrip "bouwstenen" en enkele randvoorwaarden formuleren die een leidraad vormen voor de uitwerking van herinrichtingsmaatregelen van de N18.

### a) *De doorontwikkeling van de N18 tot regionale doorstroomweg:*

De doelstelling die we hebben geformuleerd is de doorstroomsnelheid op de N18 te verhogen waardoor de reistijd tussen Varsseveld en Enschede wordt verkort. Bestemmingen binnen de Achterhoek kunnen hierdoor sneller worden bereikt en vanuit de Achterhoek neemt ook de reistijd naar omliggende regio's af. Een nadelig gevolg hiervan kan zijn dat (vracht)verkeer de N18 gebruikt als een interessant alternatief voor bovenregionaal vervoer. De verkeersbelasting neemt hierdoor toe terwijl de economische spin-off van deze vervoersstroom beperkt is. De centrale ontwerpogave is daarom om de N18 door te ontwikkelen tot een regionale doorstroomweg die de ontsluiting van en naar de Achterhoek verbetert, maar niet voor (vracht)verkeer dat het slechts voor een snellere doorreis voor buiten de Achterhoek gebruikt.

### b) *Een centrale rol voor de N18 in de verbetering van de OV-bereikbaarheid over de weg:*

De Achterhoek Visie 2030 stelt dat het in 2030 voor iedere inwoner van de Achterhoek mogelijk moet zijn op ieder moment van de dag (24/7) en op een zo duurzaam mogelijke wijze van A naar B te plannen, boeken, betalen en reizen. Momenteel wordt onder andere onderzocht op welke plekken binnen onze regio mobiliteitshubs kunnen worden ingericht. Hub-locaties zorgen ervoor dat aan de reiziger betere over- en opstapmogelijkheden wordt geboden met een groter en gevarieerder aanbod van duurzame en slimme vervoersmodaliteiten. Naast het reguliere OV zijn dit onder andere (elektrische) deelfietsen, elektrische deelauto's en ritdelen.

De buslijn Doetinchem-Enschede verloopt grotendeels al over het N18-tracé. Door de N18 als Hoogwaardig Openbaar Vervoer busverbinding (HOV-verbinding) voor het traject Doetinchem-Enschede in te richten kan de N18 een belangrijke rol in de verbetering van de OV-bereikbaarheid binnen de Achterhoek en van en naar omliggende regio's gaan vervullen. Door de opwaardering van de N18 tot HOV-verbinding te combineren met het inrichten van een aantal hub-locaties kunnen we onze mobiliteitsdoelstellingen op dit vlak realiseren.

### c) *Verbetering verkeersveiligheid:*

We zetten bij de doorontwikkeling van de N18 in op verbetering van de verkeersveiligheid met als doel het verder reduceren van het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet. Dit doen we door een gerichte aanpak van risicolocaties op een manier die past bij het gewenste eindbeeld (zie o.a. MeerVeilig3). Omdat onze lobby tot op heden enkel gericht is geweest op het gewenste eindbeeld 2040 hebben we verbeteringen aan de weg die een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, maar niet in het oorspronkelijke eindbeeld passen, tot dusverre niet kunnen oppakken. Dit terwijl juist hier kansen liggen om de komende jaren aanpassingen aan de N18 te verrichten.

### d) *Inzet op behoud en waar mogelijk versterking van de leefbaarheid:*

Om de leefbaarheid en (economische)vitaliteit van de regio te borgen is het van belang om de omgeving van de N18 fijnmazig bereikbaar te houden en de milieubelasting (lucht en geluid) ten opzichte van leefgebieden te beperken. Doorsnijding van bestaande natuurgebieden en landschapselementen dient zo veel mogelijk te worden voorkomen.

Door een gecombineerde uitvoering van herinrichtingsmaatregelen van de N18 met investeringen in duurzame (deel)mobilitetsoplossingen (waaronder OV), investeringen in natuur- en landschap en in de opwek van duurzame energie, kunnen we integraal de opgaven op en rondom de N18 oppakken. Dit levert mogelijk nieuwe kansen ter verbetering van de bereikbaarheid van de regio op.

## 3. Het voorstel: Een gebiedsgerichte integrale aanpak

De TT M&B en de Achterhoek Board hebben in de gesprekken met de provincie en het Rijk tot dusverre consequent ingezet op het gewenste eindbeeld 2040 met inrichtingsmaatregelen op basis van het beoogde 2x2 100km p/u, met ongelijkvloerse kruisingen. Helaas zonder concrete resultaten en ook tot in ieder geval 2040 zonder uitzicht op verbetering.

Binnen de Achterhoek wordt de N18 nu al als een weg met de nodige problemen en uitdagingen ervaren. Knelpunten die wij de komende jaren willen oplossen en niet pas op langere termijn. Om concrete stappen ter verbetering van de N18 uit te voeren, is een hechte samenwerking met het Rijk en de provincie Gelderland al op korte termijn noodzakelijk. De TT M&B en de Achterhoek Board willen hier vol op in zetten.

Het voorstel is om met een gebiedsgerichte integrale aanpak te kiezen voor het uitwerken van bovengenoemde bouwstenen. We willen gezamenlijk - als regio, provincie en Rijk - inrichtingsmaatregelen uitwerken om daadwerkelijk concrete verbeteringen op dit tracé te kunnen aanbrengen tot 2040. Om de concrete kansen die op de korte en middellange termijn ontstaan ter verbetering van de N18 zal de harde eis van het realiseren van 2x2, 100km p/u N18, met ongelijkvloerse kruisingen komen te vervallen. In het concept van de herijkte Visie 2030 is daarvoor onderstaande passage opgenomen.

*We willen de N18 blijven doorontwikkelen tot een regionale doorstroomweg met een goede ontsluiting van en naar (economische) kerngebieden binnen en buiten de regio. We willen verbeteringen aanbrengen die bijdragen aan doorstroming, verkeersveiligheid en tijdwinst, mede om daarmee op kortere termijn bestaande knelpunten op te lossen. Om onze regio toekomstbestendig te houden koppelen we deze doorontwikkeling nadrukkelijk aan onze woning- en arbeidsmarkt en doelstellingen op gebied van leefbaarheid. Samen met de provincie Gelderland en de Rijksoverheid werken we de komende decennia aan een gebiedsgerichte integrale aanpak om dit te realiseren.*

Met een gebiedsgerichte integrale aanpak wordt de koppeling met de bovengenoemde bouwstenen bedoeld, maar ook een koppeling met de woningbouw, arbeidsmarkt en het natuurbeleid. Met deze brede scope wordt gewerkt aan de algemene opgave die voor ons ligt: het bereikbaar houden van de Achterhoek.

.....