

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 oktober 2009

Met deze brief informeer ik u over het standpunt dat ik, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de wegutbreiding N18 Varsseveld–Enschede heb ingenomen.

Standpunt

In het najaar van 2008 heeft de trajectnota/MER N18 Varsseveld–Enschede ter inzage gelegen. Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede en de ontvangen inspraakreacties, adviezen en de inbreng van de regionale partijen kom ik, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot een keuze voor het Meest Milieuvriendelijke alternatief 80 km/u in combinatie met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief 100 km/u. Deze alternatieven betreffen respectievelijk de aanpassing van de bestaande weg tussen Varsseveld en Groenlo en de aanpassing van de weg tussen Groenlo en Enschede met omléidingen bij Eibergen, Haaksbergen en Usselo.

Met de realisatie van dit standpunt wordt gewaarborgd dat, naast verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, een gelijktijdige verbetering van de bereikbaarheid wordt bewerkstelligd. Eventuele mogelijke toekomstige uitbreidingen van de N18 worden door dit standpunt niet onmogelijk gemaakt.

Het standpunt kent een aantal wijzingen ten opzichte van het MMA 80 km/uur en het MMA 100 km/uur:

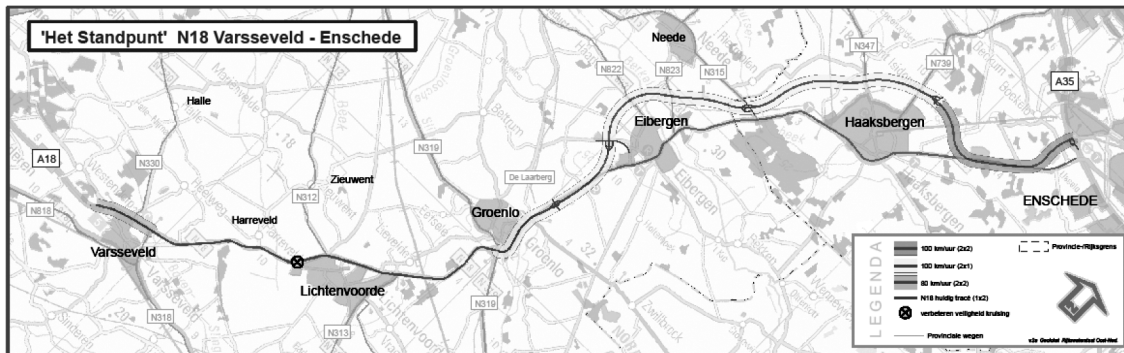
- de geplande aansluiting bij Haaksbergen (tussen Haaksbergen en Enschede) wordt gesitueerd nabij bedrijventerrein Stepelo in plaats van bij de N739 of N347;
- het standpunt volgt tussen Eibergen en Haaksbergen het tracé van het alternatief Varsseveld Enschede 2x1 west en passeert daarmee het sportpark Bijenkamp aan de westzijde in plaats van aan de oostzijde;
- daar waar sprake is van bundeling van de nieuwe N18 met de huidige

N18 (tussen Groenlo en Eibergen en tussen Haaksbergen en Enschede), wordt de huidige N18 afgewaardeerd naar een 60 km/uur weg;

- daar waar geen sprake is van bundeling van de nieuwe N18 met de huidige N18 (tussen Eibergen en Haaksbergen) wordt op de huidige N18 een snelheid van 80 km/uur gehandhaafd.
- in het standpunt is geen aanpassing van de kruisingen Radstake, Lichtenvoorde N312 en Lichtenvoorde N313 voorzien;

Hieronder wordt per deeltraject de wijze waarop de aanpassing en verbreding van de wegen zal plaatsvinden nader beschreven.

Aanpassingen per deeltraject



Aansluiting A18/N18 Varsseveld – N319 Groenlo

De overgang van de A18 naar de N18 blijft een kruising met een verkeersregelinstantie. Er komen op de A18 twee stroken voor rechtsaf in plaats van één in de huidige situatie. De huidige linksafstrook blijft intact, daarmee blijft Westendorp vanaf de A18 en vanuit Varsseveld, via de Doetinchemseweg, bereikbaar. Het traject vanaf de A18 naar de N318 wordt opgewaardeerd tot 2x2 80km/uur. De N330 blijft aangesloten op de N18. Echter in plaats van een kruising, wordt het een T-aansluiting, waardoor het niet meer mogelijk is om vanaf de N18/N330 naar de kern van Varsseveld te rijden. Voor de bus blijft deze mogelijkheid, wel bestaan. Op de kruisingen N18/N330 en N18/N318 wordt voorzien in een ongelijkvloerse fietskruising richting de kern van Varsseveld. Tussen de N318 en de N319 bij Groenlo blijft de N18 in zijn huidige vorm gehandhaafd.

Daar waar een parallelle route beschikbaar is worden op het traject Varsseveld-Groenlo enkele gevaarlijke oversteken opgeheven.

Bij Lichtenvoorde wordt de kruising Lichtenvoorde-Zuid aangepakt ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Er blijft bij Lichtenvoorde-Zuid een aansluiting naar Lichtenvoorde, deze wordt gecombineerd met een voorziening voor het openbaar vervoer (OV-knooppunt). Ook wordt er voorzien in een reconstructie van de kruising en het plaatsen van verkeerslichten.

Bij het opstellen van het OTB zal worden onderzocht of het gehandhaafde tracé tussen Varsseveld en Groenlo voldoet of dat er knelpunten ontstaan.

N319 Groenlo – N315 Eibergen

Vanaf Groenlo/N319 wordt het huidige tracé van de N18 volgens het MMA

100 tracé omgebouwd naar een autoweg 2x1 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen tot aan de N823 met een geleiderail in de middenberm. Er wordt een ongelijkvloerse aansluiting aangelegd nabij bedrijventerrein De Laarberg. De nieuwe N18 gaat westelijk om Eibergen heen volgens het MMA 100 tracé, vanaf bedrijventerrein De Kieft tot aan de N823 bij Eibergen. Er wordt een ongelijkvloerse aansluiting aangelegd ter hoogte van Eibergen-West (Kiefteweg). Vanaf de N823 volgt de nieuwe N18 het tracé westelijk om sportpark De Bijenkamp, waardoor de relatie met Eibergen gehandhaafd blijft, en volgt het tracé van alternatief Varsseveld-Enschede 2x1 tot aan de N315. Hier wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Vanaf N319 tot aan het bedrijventerrein De Kieft wordt een parallelweg systeem aangelegd voor het lokale en langzaam verkeer (60 km/uur).

N315 Eibergen – A35 Enschede

Vanaf de N315 wordt de N18 volgens het tracé Varsseveld–Enschede 2x1 aangelegd als een autoweg 2x1 100 km/u tot aan de N347. Vanaf hier volgt de N18 het tracé van het MMA 100 en gaat westelijk om Haaksbergen met een ongelijkvloerse aansluiting bij Stepelo. Vanaf de aansluiting Stepelo tot Enschede kent het tracé MMA 100 km/u een 2x2 profiel met ongelijkvloerse kruisingen. Tussen Haaksbergen Noord en Usselo wordt een parallelweg systeem aangelegd voor het lokale en langzame verkeer (60 km/u). De N18 sluit ten slotte rechtstreeks aan op de A35 bij de aansluiting Westerval in de vorm van een aansluiting. De bestaande aansluiting wordt aangepast met een 1/4 klaverblad.

Bij het opstellen van het OTB zal worden bekeken of dit voldoet of dat aanpassingen en/of aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn. Tussen Haaksbergen en Enschede wordt de nieuwe N18 gebundeld aan het oude tracé aangelegd.

Planning

Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB)

Het standpunt wordt uitgewerkt in het ontwerp Tracébesluit (OTB). Dit zal conform planning in 2010 ter inzage worden gelegd. In het OTB zullen de effecten van de wegbreiding op onder meer lucht, geluid en natuur opnieuw worden onderzocht. Nadrukkelijke aandacht zal gegeven worden aan de uitwerking van mitigerende en compenserende maatregelen. Het Tracébesluit (TB) kan dan in 2011 worden genomen.

Realisatie

Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, zal de uitvoering van de wegbreiding plaatsvinden in de periode 2012–2016. Daar waar dit mogelijk is wordt, om een snelle realisatie zo veel als mogelijk te faciliteren, geanticipeerd door nu al te beginnen met de voorbereiding van de uitvoering. Er is bijvoorbeeld al een grondverwervingsplan opgesteld. Met de daadwerkelijke grondverwerving zal worden gestart als het standpunt is genomen. Ook wordt momenteel onderzocht welke contractvorm met de uitvoerder het meest geschikt zal zijn.

Tweede fase N18

In het kader van het verlengde MIRT (2020–2028) wordt de Nationale markt- en capaciteitsanalyse uitgevoerd. Hierbij zal voor de N18 de verhoogde ambitie uit de Nota Mobiliteitsaanpak voor 2028 worden betrokken (waaronder de inzet van N – wegen in een robuust wegensysteem). Op basis van deze analyse van onder andere het wegennet

worden de belangrijkste investeringsopgaven op het hoofdwegennet zichtbaar die een basis vormen voor de nadere invulling van het MIRT. Hieruit zal dan de nut/noodzaak voor een verdere uitbouw van de N18 moeten blijken en helder worden of deze overeenkomt met de ambitie van de regio.

Overdracht huidige N18

Voor zover na de realisatie N18 trajecten van de huidige N18 geen deel meer uitmaken van het door het Rijk te beheren landelijk hoofdwegennet, zal het Rijk het eigendom, beheer en onderhoud van deze trajecten overdragen aan één of meer van de andere wegenbeherende partners, die aan deze overdracht medewerking zullen verlenen. De wijze waarop en de voorwaarden waaronder de overdracht zal plaatsvinden zal worden uitgewerkt in de realisatieovereenkomst. Bij de overdracht wordt geen rekening gehouden met extra kosten, zoals het afwaarderen van de huidige N18. Tevens komen de kosten gemoeid met de aanpassing aan en aanleg van het onderliggend wegennet die samenhangen met de realisatie van de N18 voor rekening van de betreffende verantwoordelijke wegbeheerder. Uitgangspunt is dat de overdracht plaatsvindt bij openstelling van de nieuwe N18.

Regionale voorkeursalternatief

De betrokken gemeenten, regio's en provincies hebben mij in januari 2009 op basis van de trajectnota/MER een advies gestuurd. Daarbij gaven ze aan, gezien het huidige budget, een voorkeur te hebben om het gedeelte Groenlo–Enschede al eerste aan te pakken als een 2x1 autoweg, maar daarbij ook de benodigde veiligheid- en doorstromingsmaatregelen op het gedeelte Varsseveld–Groenlo te nemen. De colleges van B&W en GS staan, met uitzondering van het college van Oost Gelre, in het algemeen positief tegenover het voorgestelde voorkeursalternatief. Een en ander onder voorbehoud van instemming van de gemeenteraden/Provinciale Staten. Het voorkeursalternatief heeft daarmee bestuurlijk draagvlak bij de regionale partijen.

Kosten

Het standpunt komt grotendeels overeen met het regionale voorkeursalternatief. De kosten voor het gekozen standpunt, inclusief maatregelen bij Varsseveld en enkele aanpassingen aan de kruisingen tussen Varsseveld en Groenlo en bundeling tussen Haaksbergen en Enschede, bedragen € 311 mln (incl. BTW en incl. € 7 mln BLD), prijspeil 2009, waarvan het rijk € 179 mln heeft toegezegd en de regio € 132 mln. De kosten zijn € 12 mln hoger dan het nu beschikbare budget van € 299 mln. Ik zal de extra kosten inpassen in mijn begroting. Een optimalisatieslag in de OTB-fase kan de kostenraming beïnvloeden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Toelichting standpunt

Ter toelichting op het hiervoor beschreven standpunt het volgende.

Probleemanalyse

In essentie is er sprake van een drietal problemen op en om de N18, te weten, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in relatie tot economische ontwikkeling. Kenmerkend voor de huidige situatie zijn de vele kruisende en langzame verkeersdeelnemers, de gelijkvloerse uitwisseling tussen verkeersstromen en de doorsnijding van de bebouwde kommen door de N18, waardoor veiligheids- en leefbaarheidproblemen zijn ontstaan. De aanwezigheid van landbouwverkeer leidt naast doorstromingsproblemen ook tot veiligheidsproblemen. Problemen met sluipverkeer komen met name voor in Haaksbergen en worden veroorzaakt doordat de N18 bij Enschede niet is aangesloten op de A35, maar aansluit op het onderliggende wegennet. Op het traject einde A18 tot aan de N318 is er sprake van een capaciteitsprobleem. De toename van verkeer in de periode tot 2020 leidt tot meer verkeersonveilige en slechtere leefbaarheidssituaties en een verdere afname van de bereikbaarheid.

Doelstelling

In het licht van de voorspelde verkeersgroei dreigt een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarnaast wordt de huidige vormgeving en inrichting van de N18 gezien als een ernstige belemmering voor het benutten van de economische potentie van de regio. De toekomstige N18 moet hiervoor een adequate oplossing bieden.

Het hoofddoel van het project is:

- het zo goed mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N18;

Het neven doel van het project is:

- het zo goed mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid mede ten behoeve van de regionaal economische ontwikkeling;

Aandachtspunten daarbij zijn dat:

- de oplossingen zoveel mogelijk toekomstvast zijn;
- de negatieve gevolgen voor natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt.

Onderzochte alternatieven

De in de Trajectnota/MER onderzochte alternatieven zijn gebaseerd op de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER. Het proces van alternatiefontwikkeling heeft geleid tot de volgende alternatieven, die te categoriseren zijn als:

Referentiealternatief: de huidige N18 zoals die in 2020 zal zijn inclusief de al vastgestelde maatregelen resp. kleine aanpassingen aan de N18.

De korte omleiding: dit alternatief bestaat uit een pakket maatregelen gericht op een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur. In dit alternatief worden de kernen Eibergen en Usselo ontlast door de huidige N18 in die plaatsen om te leiden. Het gehele bestaande tracé wordt opgewaarderd tot een 1x2 autoweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/h of een 2x1 autoweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/h.

De middellange omleiding: dit alternatief tussen Groenlo en Eibergen loopt aan de westzijde van de huidige N18 en sluit bij Enschede aan op de A35 bij de Westerval met ¼ klaverblad. De middellange omleiding wordt aangelegd als autoweg met ontwerpsnelheid 100 km/h, afhankelijk van de variant 2x1 of 2x2 autoweg.

De lange omleiding: dit alternatief start bij Varsseveld, loopt aan de westzijde van de huidige N18 en sluit aan op de A35 ter hoogte van de aansluiting Westerval. De lange omleiding is het meest autonome alternatief. Er wordt een geheel nieuwe weg aangelegd ten westen van de bestaande N18. Deze weg vormt een doorgaande, regionale route met een beperkt aantal aansluitingen. De varianten onderscheiden zich in de dimensionering van de weg en de mate waarin landschappelijke waarden richtinggevend zijn voor de tracering.

Meest milieuvriendelijke alternatieven: het MMA 80 km/uur is gebaseerd op de ombouwalternatieven 80 km/uur. Deze kennen de minst negatieve leefbaarheidsaspecten. Het MMA 100 km/uur is gericht om tevens een betere bereikbaarheid te bieden met het oog op de regionale economie. Het MMA 100 km/uur moet daarom zo goed mogelijk voldoen aan de eisen van een stroomweginrichting met 100 km/uur en ongelijkvloerse kruisingen zonder ernstige milieueffecten te veroorzaken.

Nota Mobiliteitsaanpak en de Visie op N-wegen in Rijksbeheer

In de Nota Mobiliteitsaanpak is de volgende tekst opgenomen over Rijks N-wegen.

N-wegen van Rijk en decentrale overheden kunnen een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van gebieden, maar ook in de robuustheid van het totale systeem, bijvoorbeeld doordat ze een parallelle structuur vormen. Daardoor kunnen ze in het geval van een ongeluk of bij onderhoudswerkzaamheden als uitwijkroute dienen.

Onderdeel van de gebiedsagenda's is het samen met de provincies, gemeentes en stadsregio's bepalen welke wegen cruciaal zijn voor de bereikbaarheid in het gebied. Deze wegen worden onderdeel van een samenhangend en robuust wegennet. Samen met regio's wordt gekeken of en welke aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Als input voor de uitwerking van deze strategie in de gebiedsagenda's is in de Mobiliteitsaanpak bepaald welke rijks-N-wegen voor het kabinet belangrijke verbindingen in en tussen economische kerngebieden zijn en een parallelle structuur aan snelwegen met bereikbaarheidsproblemen vormen. Dit is onder andere de N18, die een schakel vormt tussen de economische kernen Arnhem-Nijmegen en Twente en een parallelle structuur voor de A1.

Het kabinet heeft de ambitie om de inrichting van deze weg van zodanige kwaliteit te maken dat deze optimaal kan functioneren in een robuust netwerk in 2028. Dat betekent verbetering van de doorstroming en de veiligheid op deze weg, die daarmee een beter alternatief wordt in het wegennetwerk. Bovendien wordt de gevoeligheid van deze weg voor ongelukken en andere verstoringen verminderd. Waar mogelijk kan de N18 zo worden ingericht dat de maximum snelheid omhoog kan naar 100 km/h, met bijpassend veiligheidsniveau van minimaal drie sterren. Volgens de EUROrap-methodiek¹ is één ster onveilig en vier sterren zeer veilig. Gedeelten van de N18 hebben momenteel een score van twee sterren.

¹ Op initiatief van de Nederlandse, Engelse en Duitse automobielvereniging is een methodiek ontwikkeld om de veiligheid van wegen uit te drukken in sterren.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte geeft aan dat verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk dienen te worden gebundeld in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

Daarnaast streeft het kabinet naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Ze wil de bereikbaarheid via het hoofdwegennet over de hele linie verbeteren. Het bundelingsprincipe neemt daarbij een belangrijke plaats in. De groei van de mobiliteit zal op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, hoofdverbindingen worden geconcentreerd. Ook capaciteitsuitbreiding zal zoveel mogelijk daar tot stand komen. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger kosten-batenverhouding bij knelpunten op andere verbindingen.

Kosten en baten

Als onderdeel van de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede is ook een maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Uit de MKBA blijkt dat in alle alternatieven reistijd en verkeersveiligheid de grootste positieve baten zijn. De overige baten spelen niet of in mindere mate een rol. De investeringskosten en ook de kosten voor beheer en onderhoud zijn echter dermate substantieel, dat geen enkel project-alternatief een positieve netto contante waarde heeft. Het alternatief Groenlo-Enschede 100 2x1 scoort verhoudingsgewijs het minst negatief met een netto contante waarde (NCW) van circa minus € 250 mln. Opgemerkt dient te worden dat met name de «leefbaarheidbaten» niet goed zijn meegenomen aangezien de toegepaste methodiek het monetairiseren van deze baten slechts zeer beperkt mogelijk maakt.

Inspraak en advies

Inspraak Nieuwe Stijl

Het proces van de N18 is onderdeel geweest van de Inspraak Nieuwe Stijl. De omgeving is in een vroegtijdig stadium betrokken bij de alternatieven keuze door middel van ontwerpatelier sessies.

Insprekers

Op de trajectnota/MER N18 Varsseveld- Enschede zijn in totaal 547 inspraakreacties ontvangen. Vanuit de inspraak is een zeer divers beeld ontstaan. Meninge n lopen uiteen van het zoveel mogelijk handhaven van de huidige N18 en slechts een aantal kruisingen aanpassen tot het in zijn geheel realiseren van een 2x2 autosnelweg 100 km/uur.

Advies commissie voor de milieueffectrapportage

Om uiteindelijk een Tracébesluit te kunnen nemen dat juridisch stand houdt, is het nodig om de vereiste procedures zorgvuldig te doorlopen. Deze zorgvuldigheid heeft ook betrekking op de wijze waarmee met het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) dient te worden omgegaan. Op 16 december 2008 heeft de commissie m.e.r. haar advies uitgebracht over de Trajectnota/MER N18.

Op basis van het advies van de commissie is door mij besloten een aanvulling op het MER op te stellen, deze zal als bijlage aan het OTB worden toegevoegd.

Keuze

Op basis van de informatie uit de trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik tot een keuze voor de uitbreiding en verbreding van de N18 grotendeels in de vorm van het MMA 100 km/uur alternatief. Het alternatief zal voor wat betreft het ontwerp worden uitgevoerd conform het in de brief omschreven standpunt.

Afwegingen

Het hoofddoel van het project is het zo goed mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N18. Nevendoel is het stimuleren van de economische ontwikkeling door het verbeteren van de bereikbaarheid. Belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn dat de oplossingen zoveel mogelijk toekomstvast zijn en dat de negatieve gevolgen voor natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt.

Uit de Trajectnota/MER volgt dat alle alternatieven aan de doelstelling voldoen betreffende veiligheid en leefbaarheid. Alle alternatieven leiden tot een verbeterde bereikbaarheid van de N18 en, m.u.v. het alternatief Varsseveld–Enschede 2x2, tot een geringe regionale economische ontwikkeling.

Een alternatief 80 km/u op het gehele traject voldoet aan hoofddoelen, maar niet aan de ambitie uit de Mobiliteitsaanpak, daarom is gekozen voor een grotendeels 100 km weg. Deze sluit aan bij de ambitie uit de Mobiliteitsaanpak en de ambitie van de regio.

Vanuit het hoofddoel en de aandachtspunten is een volledige aanleg van een 2x2 niet nodig, een 2x1 profiel voldoet grotendeels aan het hoofddoel, is verkeersveilig en is later uit te bouwen naar 2x2 indien nodig.

Het standpunt gaat uit van zo min mogelijk nieuwe doorsnijdingen van het landschap, natuur, landbouwgebied en het creëren van zo min mogelijk restruimte. Er is gekozen voor zoveel mogelijk bundelen met huidige tracé. De lange omleidingen vallen hierdoor grotendeels af. De korte omleidingen en middellange omleidingen leiden tot verbetering van de leefbaarheid in de kernen.

De effecten ten gevolge van de alternatieven op de Natura 2000 gebieden Buurserzand, Teeselinkven en Korenburgerveen verschillen ten opzichte van elkaar vrijwel niet.

Vanwege budget wordt nu eerst het gedeelte Groenlo–Enschede aangepakt omdat daar de grootste knelpunten liggen. Op het gedeelte Varsseveld–Groenlo kan het huidige tracé met 80 km/u in ieder geval nog goed functioneren tot 2020, mits enkele veiligheidsknelpunten en de overgang A18 naar de N18 worden aangepakt.