

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3739

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Vierbaans N18 waar 100 kilometer mag worden gereden blijft staan als piketpaal»* (ingezonden 7 juli 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 augustus 2022)

Vraag 1

Kent u het bericht «Vierbaans N18 waar 100 kilometer mag worden gereden blijft staan als piketpaal»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

In het bericht wordt gemeld dat in de Achterhoekse Raad de wens is uitgesproken voor uitbreiding van de N18 met ongelijkvloerse kruisingen waar 100 km/uur mag worden gereden.

In 2018 is de N18 tussen Groenlo en Enschede vernieuwd. De vernieuwde N18 vergroot de veiligheid van de weggebruikers doordat op het tracé een rijbaanscheiding is aangebracht. Ook zorgt de nieuwe weg voor de verbetering van de leefbaarheid van verschillende kernen in de Achterhoek en in Twente doordat de weg om de kernen Eibergen, Haaksbergen en Usselo is geleid. Ten slotte geeft de Nieuwe Twenteroute een impuls aan de bereikbaarheid van en de verbinding tussen de Achterhoek en Twente. Daarnaast is de afgelopen jaren geïnvesteerd in verkeersveiligheid op het gedeelte Varsseveld – Groenlo. Zo zijn oversteken opgeheven en kruispunten gereconstrueerd. Op basis van de € 200 miljoen die dit kabinet beschikbaar heeft gesteld voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, wordt de komende jaren verder in de N18 geïnvesteerd. Zoals op 28 juni jl. aan uw Kamer gemeld, wordt het laatste ongeregelde kruispunt op de N18 voorzien van verkeerslichten en

¹ <https://www.gelderlander.nl/oude-ijsselstreek/vierbaans-n18-waar-100-kilometer-mag-worden-gereden-blijft-staan-als-piketpaal-a8b7840e/>

worden op een deel van de N18 bermmaatregelen uitgevoerd.² Daarmee wordt de komende jaren een impuls gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N18. De verbreding van het hele traject naar een 2x2 weg heeft onvoldoende prioriteit, omdat bij de eerdere aanpak van de N18 bleek dat een dergelijke investering onvoldoende baten bracht aan de regionale ontwikkeling van het gebied. Op het gebied van bereikbaarheid zijn er nationaal grotere knelpunten en opgaven.

Vraag 3

Hoe hoog scoort de N18 in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)?

Antwoord 3

In de IMA-2021 zijn voor bereikbaarheid geen netwerkgerichte opgaven voor de N18 in beeld gebracht. De IMA-2021 laat voor de N18 in 2040 in het WLO scenario laag en hoog geen grote knelpunten zien voor bereikbaarheid. De IMA-2021 laat voor 2040 op de N18, net als op andere N-wegen, een relatief hoog gemonetariseerd slachtoffer risico zien. Zie voor een verdere toelichting de beantwoording van vraag 6.

Vraag 4

Wat zijn de variabelen op basis waarvan u bepaalt of een N-weg wel of niet een probleem voor de doorstroming vormt?

Antwoord 4

In de IMA-2021 is de (potentiële) bereikbaarheid van bestemmingen in beeld gebracht aan de hand van de verbetering of verslechtering van de potentiële bereikbaarheid van activiteiten (bijvoorbeeld arbeidsplaatsen). Daarnaast is de reissnelheid in beeld gebracht door restcapaciteit, economische voertuigverliesuren en reistijdverlies in beeld te brengen.

Vraag 5

Wat zijn de variabelen op basis waarvan u bepaalt of een N-weg wel of niet een probleem voor de verkeersveiligheid vormt?

Antwoord 5

In de IMA-2021 zijn per traject de verwachte slachtofferongevallen en de daarmee samenhangende maatschappelijke kosten geschetst. Dit is gedaan op basis van ongevalscijfers en gegevens over wegkenmerken die bepalend zijn voor de verkeersveiligheid. Voor de slachtofferongevallen is zowel het slachtofferongevalsrisico (slachtofferongevallen per miljard voertuig-km, afgezet tegen totaal aantal afgelegde kilometers op een traject) als de slachtoffer-ongevalsdichtheid (slachtofferongevallen per 10 kilometer weglengte) geschetst. Voor de maatschappelijke kosten is een beeld geschetst van het gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico (miljoen euro per miljard voertuigkilometers) en de kosten van verkeersonveiligheid per 10 kilometer weglengte.³

Vraag 6

Hoe hoog zijn de betreffende variabelen voor de N18 in de IMA?

Antwoord 6

De IMA laat in 2040 langs het westelijk deel van de N18 in Gelderland een toename en langs het oostelijk deel van de N18 in Overijssel een afname van potentiële bereikbaarheid van banen te zien. De toe- en afname lijkt niet in de eerste plaats gerelateerd aan een gebrek aan wegcapaciteit. In het WLO laag scenario zijn er geen grote capaciteitsknelpunten. Ook in het WLO hoog scenario zijn er geen ernstige capaciteitsknelpunten. Op het traject treedt geen groot reistijdverlies op.

² Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

³ Een nadere uitleg is gegeven in het Achtergrondrapport Verkeersveiligheid Hoofdwegennet, dat in 2021 als onderdeel van de IMA aan de Tweede Kamer is gestuurd (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328).

De prognoses voor 2040 in de IMA-2021 laten zien dat over de gehele N18 het gemonetariseerd slachtoffer-ongevalsrisico in zowel WLO scenario laag als hoog in de hoogste categorie (>9,5 mln/miljard voertuig-km) valt, net als op een aantal andere Rijks-N-wegen. Voor zowel het slachtofferongevalsrisico als het gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico geldt dat de N18 tussen Varsseveld-Groenlo op positie 7 staat. Het slachtofferongevalsrisico ligt op dit deel van de N18 in Gelderland iets hoger (>29 slachtofferongevallen per miljard voertuig-km) dan op het oostelijke deel in Overijssel (25–27 slachtofferongevallen per miljard voertuig-km). De slachtofferongevals- dichtheid en de kosten van verkeersonveiligheid per 10 kilometer weglengte liggen op de N18 relatief laag t.o.v. andere Rijkswegen.

Vraag 7

Op basis waarvan heeft u bepaald om sommige delen van de N18 twee bij twee banen te maken en niet de hele N18?

Antwoord 7

In 2009 hebben de Ministers van VenW en VROM een standpunt ingenomen over de aanpak van de N18. De hoofddoelstellingen van de vernieuwing van de N18 waren het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en rond de bestaande N18. De Ministers hebben een aantal afwegingen moeten maken. De afwegingen hadden betrekking op de mate waarin projectdoelstellingen worden bereikt, de gevolgen voor het landschap en het beschikbare budget. Vanuit de hoofddoelstelling voor verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid was een volledige aanleg van een 2x2 autoweg tussen Varsseveld en Enschede niet nodig; een 2x1 profiel voldeed grotendeels aan de hoofddoelstellingen. Op het gedeelte Groenlo – Enschede lagen de grootste knelpunten. Er was geen doelstelling om de bereikbaarheid te verbeteren, maar met de aanpassing is de reistijd tussen Groenlo en Enschede tijdens de spits wel met circa 30 minuten verkort. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2 bleek verder dat een verbreding van het hele traject naar een 2x2 weg onvoldoende baten bracht aan de regionale ontwikkeling van het gebied.

Vraag 8

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om de hele N18 twee bij twee banen te maken?

Antwoord 8

Op dit moment zijn er geen gebiedsgerichte of netwerkgerichte knelpunten of opgaven vastgesteld die aanleiding geven om de N18 in het geheel tot een 2x2 weg te verbreden. Er zijn nationaal ernstiger knelpunten. Indien de situatie wijzigt zou dit kunnen leiden tot een andere afweging.