

**Klankbordgroepbijeenkomst 1 N18 traject Lievelede – Groenlo d.d. 23 november 2021****Nagezonden e-mailberichten (anoniem gemaakt)**

“Dank aan jullie beiden voor het organiseren en voorzitten van de vergadering van de Klankbordgroep N18 van vanavond.

Ik was 16 september verhinderd, dus wellicht zijn mijn opmerkingen al eerder gemaakt. Ook vanavond, kwamen enkele zaken voorbij (in de chat) die ook op mijn lijstje stonden.

De N18 is enorm druk geworden. En de verkeersintensiteit zal nog toenemen. Waarschijnlijk sneller dan Rijk en Provincie voorzien. De tellingen in het rapport Goudappel Coffeng stammen uit 2016 en zijn achterhaald. Nieuwe tellingen kunnen dat bevestigen, maar volgens mij toon je dan alleen maar aan wat we al weten. De snel toegenomen drukte op de N18 is als volgt te verklaren.

Tussen 2018 en 2021 is de A1 tussen Deventer en Almelo verbreed. De verkeersshinder daarvan leidde ertoe dat veel (vracht)verkeer de route A12-A18-N18 als vlotte route naar de A35 en Duitse A31 ontdekte. De vernieuwde N18 maakte de route nog aantrekkelijker en hoewel de A1 klaar is, blijft veel verkeer de route A12-A18-N18-A35 gebruiken.

Met de toekomstige aansluiting van de A15 op de A12 bij Zevenaar zal de verkeersintensiteit op de N18 verder toenemen. Opheffen van gelijkvloerse kruisingen met de N18 tussen Lichtenvoorde en Groenlo – de opdracht – is noodzaak (het is inmiddels levensgevaarlijk om de N18 over te steken). En het is verstandig om bij het ontwikkelen van oplossingen uit te gaan van ongelijkvloerse kruising(en) met een N18 met 2 x 2 rijbanen. Kruisingen met een brug – geen tunnel – geeft landbouwverkeer meer ruimte.

Voor fietsers en wandelaars – die tijdens onze sessie ook ter sprake kwamen – vind ik een kruising in de vorm van een vlinderbrug, zoals bij de Nieuwendijk, een mooie en relatief voordelige oplossing

Wat betreft de criteria – zoals ik ook in de chat schreef – bepleit ik onderscheid te maken tussen onderwerpen van permanente en van eenmalige (tijdelijke) aard. Permanent weeg daarbij veel zwaarder. Permanent zijn veiligheid, doorstroming, verkeersintensiteit, verkeerssoort (bestemmingsverkeer, sluipverkeer), geluidshinder en milieuvervuiling.

Ecologie en landschap zijn ook lange-termijn-zaken, maar zijn te compenseren/verplaatsen.

Eenmalig is ongeveer alles wat met de aanleg te maken heeft. Aankoop van onroerend goed, aanpassen infrastructuur (kabels, leidingen). Dat is vaak een geldkwestie.

Inzake toekomstvastheid zou ik, alvorens veel te investeren, toch meer willen weten over een tracéaanpassing van de N18 (ik denk dan A18) ten noorden van Lievelede én de aanleg van een goederenspoorlijn door de Achterhoek, zoals onlangs geopperd door de Rotterdamse havenlobby

(<https://www.gelderlander.nl/doetinchem/volle-goederentreinen-dwars-door-de-achterhoek-zover-zijn-we-nog-lang-niet-de-havenlobby-maakt-een-hink-stap-sprong~aed17def/>).

Het lijken zaken voor na 2040, maar nagaan wat een nieuw kabinet hierover afspreekt lijkt mij verstandig.”

“Naar aanleiding van de digitale vergadering van de klankbordgroep, dd 23 november 2021, enkele opmerkingen:

- Voor verbindingswegen zijn fietspaden/parallelwegen aangelegd uit veiligheidsoverwegingen. Als erfontsluitingswegen door sluipverkeer als verbindingsweg worden gebruikt, zijn er geen aanpassingen getroffen voor langzaam verkeer; bescherming fietsers, wandelaars enz. Daardoor ontstaan gevaarlijke situaties, zoals bij de Gastevelsdijk, waar zowel (vracht) auto's, landbouwverkeer, fietsers en wandelaars gebruik maken van een weg die daarvoor niet toereikend is, waardoor verkeersveiligheid in het geding is.
- Bereikbaarheid: voor noodsituaties is er ontheffing voor brand- politie- en ambulanceverkeer dat gebruik kan maken van een erfontsluitingsweg.

- Een aanvulling t.a.v. de (af)weging: Fietsers zijn de meest kwetsbare groep. Van alle dodelijke verkeersslachtoffers maken fietsers de grootste groep uit. Bovendien is er een toename van het aantal dodelijke fietsongelukken. (bron: site Verkeerskunde)
- Duurzaamheid; betreffende cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden geeft de gemeente Oostgelre aan grote waarde te hechten aan zandwegen. Denk hierbij aan het eerste deel van de Gastevelsdijk tot aan de Grolsedijk. (bron: Biodiversiteitsplan Oostgelre 2021, Hoofdstuk 4/4.1/ item 8: Opstellen actieplan voor zandwegen.)”

“Beste projectgroep n18 Lievelede, misschien zijn delen van mijn ideeën gisteren ook in de chat genoemd, toch wil ik de volgende criteria nog (eens) benadrukken / uitdiepen:

- veiligheid: behalve óp de n18 (opdracht van RWS) óók (en misschien vóoral) ook de veiligheid op het onderliggende wegennet. Dat wordt door afsluiten van alle 5 overwegen extra belast, en is nu al erg belast. Dan komen ook alle diverse verkeersgebruikers bij elkaar op één rijbaan, wat grote risico's veroorzaakt. Dus: voldoende capaciteit, geen onnodige km's creëren: dus 1 oversteek centraal gelegen creëren.. Voldoende parallelweg-structuur (bij Groenlo is die nauwelijks goed aanwezig aan de Oostzijde.

- veiligheid in de kernen Groenlo en Lievelede. Als er geen n18 oversteek mogelijkheid meer is móet alle verkeer (ook landbouwverkeer) dóór de kern Groenlo of Lievelede, waardoor die kernen onveiliger worden. Zeker nu Oostgelre juist van extra verkeer in kernen af wil.

- als gebiedsbewoners vergrijzen + langer thuis blijven wonen: komt er ook meer recreatief verkeer + oudere mensen op fietsen, brommobielen, scootmobiel,... Als er dan een barrière is van 4,5 km zonder goede oversteek zullen aantallen mensen tóch proberen over te steken waar het eigenlijk niet mag (olifantenpaadjes) en dat geeft onveilige situaties.

- als de veiligheid op de n18 iets omhoog gaat en de onderliggende wegennet veel onveiliger zullen er in totaliteit straks méér slachtoffers vallen: want op dit stukje n18 vallen relatief nu nog niet veel slachtoffers, maar als er geen aandacht voor is dan op de onderliggende wegen straks veel meer omdat daar de situaties nu al veel onveiliger zijn (overzicht op de wegen, breedte van de wegen, alle soorten verkeersgebruikers bij elkaar, geen witte lijnen, geen verlichting, veel meer zij-wegen, in-uit-opritten) en door veel meer bewegingen dan nog onveiliger.

- bereikbaarheid van alle bewoners in het gebied + ontsluiting daarvan. Denk ook aan alle bestemmingsverkeer wat bij de woningen moet zijn (incl. landbouw en vrachtverkeer).

- in de nabije toekomstvisie wil Oost Gelre nog eens 650 woningen erbij bouwen: kost ruimte, geeft meer bewoners, meer verkeer - verkeersdeelnemers,....

- toekomstvisie en benodigde ruimte: stel dat er een plan komt voor een 2x2 (autobaan) + daarlangs de beoogde spoorlijn noordtak: dat kan niet over het huidige tracé dicht langs woonwijken van Harreveld, Lichtenvoorde, Lievelede, Groenlo. Dus ook met de ruimte al vast rekening houden voor de toekomst. Het bestaande oude viaduct over het spoor in de N18 is ook niet berekend voor veel meer verkeer in 2x2 variant. Daar is dan ook vernieuwing / verbreding voor nodig.

- toekomstvisie: de landbouwvoertuigen zijn de afgelopen decennia alleen maar groter geworden (zwaarder, breder, hoger,....) en dat gaat de komende jaren nog door: dus die voertuigen zullen groter, zwaarder, breder worden. Denk aan tractoren, maiskneuzers, grashakselaars, mestinjecteurs, opraapwagens, silagewagens, etc. Dus hou er rekening mee dat dit soort voertuigen niet meer in woonkernen thuishoren, ook niet als doorgaand verkeer. Echter: als er geen oversteek over de N18 overblijft zullen ze wel móeten. Dit geldt natuurlijk ook voor andere langzaam-rijdende voertuigen (rijdende kranen, shovels,..)

- toekomstige groei van verkeer: ook bij minder inwoners die per persoon steeds meer km's rijden per jaar zal het aantal verkeers km's toenemen. Daarbij zal ook de A15 op de A18 worden aangesloten --> waardoor er meer verkeer over de N18 gaat rijden (interregionaal)

- milieu: als er geen centrale oversteek gemaakt wordt voor alle verkeer: zullen alle verkeerstromen veel meer km's moeten gaan maken = meer km's = meer uitstoot voor vele jaren.

- Tevens zullen dan alle parallelwegen zwaarder belast worden, dus een grotere capaciteit moeten hebben, dus breder en dus moet er meer natuur verdwijnen om die wegen ruimte te geven.”

“Naar aanleiding van de bijeenkomst gisteravond heb ik nog een paar aanvullingen/uitbreidingen.

Een aantal is reeds genoemd, maar ik wil toch het belang hiervan benoemen, omdat het van grote invloed is op de (toekomstige) verkeersstromen en de kern raakt van alle problemen:

1. Doornemen rapport GoudappelCoffeng voor bijeenkomst 21 december
2. Ontbreken stroom sluipverkeer Garsteveldsdijk in berekeningen
3. Ontbreken stroom regulier verkeer richting Groenlo in berekeningen
4. Problemen aansluiting Oostermeen op N319 en aansluiting N319 op N18 en gevolgen voor 'achterland' ontbreekt in berekeningen.

De door GoudappelCoffeng, Rijkswaterstaat en zelfs de variant van de Buurt hebben allemaal hun voors en tegens. Ik denk eerlijk gezegd ook niet dat er een heel andere oplossing uit gaat komen. Het probleem is echter dat het onderzoek niet compleet is en dat er voorbij gegaan wordt aan een aantal verkeersstromen en de gevolgen van het verplaatsen daarvan. Een oversteek/onderdoorgang in combinatie met afsluiting toerit N18, helemaal goed en prima. Maar er moet dan ook gekeken worden naar de gevolgen voor alles aan de oostzijde van de N18. Dit is voor Lievelede minder van belang, omdat zij via Lievelede/Hamelandweg al een prima aansluiting op de N18 hebben. Dit deel ontbreekt compleet in het verhaal.

Toelichting:

Eerste punt, ik denk dat het goed is dat alle deelnemers vóór de volgende bijeenkomst het rapport van GoudappelCoffeng doornemen. Het is een lijvig stuk, en er is wat doelredenering, maar hier staan wel de onderbouwingen in van een aantal voor de hand liggende opties. Tevens staan veel, zo niet alle, punten zoals in de chat, het gesprek én op 16 september genoemd, hierin vermeld danwel onderbouwd (fietsers/wandelaars, landbouwverkeer, sluipverkeer, ecologie, et cetera). Voor mij een reden om aan te nemen dat niet iedereen dit rapport (voldoende) kent.

Graag hier op wijzen in de agendering voor 21 december, het gaat immers om de onderbouwing, wij hoeven niet alle wielen opnieuw uit te vinden. (je mag dit ook als advies van mij richting iedereen opnemen, ik zie echt toegevoegde waarde voor het verloop van het gesprek).

Tweede:

Ik heb het rapport van GoudappelCoffeng nog eens extra doorgenomen. De data daarin zijn inderdaad verouderd, maar belangrijkste probleem zit in de netwerkverstoring. Voor de bereikbaarheid hebben zij slechts gekeken naar een zestal gebieden rondom de N18, door hen A, B, C, D, E, F genoemd. Grofweg het gebied tussen Groenlo en de spoorlijn. De analyse voor verkeersstromen beperkt zich dan ook tot omwonenden en buurt.

Het 'achterland' van de Grolsedijk is echter vele malen groter, tot ver achter Vragender, bijvoorbeeld Het Klooster/Bredevoort wordt door mensen gebruik gemaakt van de Grolsedijk om simpel in Groenlo te komen. Via N18, of door via Zwolseweg en dan naar voetbalvelden bij Den Elshof of zwembad Marveld.

Verder valt op dat in de metingen op het kruispunt 0 auto's linksaf slaan de N18 op, dit kan niet kloppen.

De stroom die ontbreekt is dus al het verkeer dat via de Rijksweg (Winterswijk-Groenlo), via Garsteveldsdijk, over het spoor, langs vakantiepark, onder het tunneltje door, linksaf de Europaweg op vliegt, om bij Stork Marel de N18 op de gaan. Dit is dus echt sluipverkeer, komt vanuit kant van Holterhoek/Zwolle/Meddo. Zij willen de N18 op, bij voorkeur via de Rijksweg en dan bij de verkeerslichten Groenlo de N18 op. Nu loopt het daar 's-ochtends zo stroef, dat er files ontstaan, en dan kent een groeiend aantal mensen dus de binnendoorweg, met alle gevolgen van dien. Vanuit Garsteveldsdijk kan men dus kiezen, rechtsaf stukje terug Grolsedijk en dan N18 op, met het risico (linksafslaan) dat men lang moet wachten. Of men gaat dus links over het spoor, rechtsaf richting Lievelede, onder de tunnel en dan links (of zelfs door de kern van Lievelede).

De reden dat het stikt bij Groenlo is onder meer de veel te korte oprit richting Enschede, en die is onlangs ook nog eens tot de helft ingekort! Komende vanuit Winterswijk, en je wilt richting Harreveld, moet je dus eerst langs al die auto's die in de file staan voor richting Enschede. Een aantal schiet dan bijvoorbeeld ook richting Probroed, door kern Groenlo, en bij de Rabobank weer terug richting verkeerslichten, daar oversteken is dan relatief simpel, maar je kruist wel onnodig veel fietsverkeer.

Dit probleem is echt verergert sinds de verbetering van de N18, de toeritten bij Groenlo zijn er niet op berekend.

Derde:

Wat dus ook ontbreekt in het rapport van GoudappelCoffeng is het gevolg van de afsluiting voor het 'achterland'. Er is slechts gekeken naar de 'paar' auto's die oversteken en geteld zijn. Men stelt dat een tunnel/oversteek dit simpel aankan.

Nu is dat het probleem ook niet, maar wel de verschuiving van het verkeer.

Overstekend verkeer komt, net als in de oude 'oversteek' situatie op hetzelfde punt in Groenlo terecht. Geen probleem, dit zullen ook niet veel meer auto's worden.

Men vergeet echter de stroom die nu rechtsafslaat, en bij de eerste afrit (Groenlo) er weer af gaat, juist ook om in Groenlo te komen. Die verkeersstroom gaat nu via verkeerslichten bij stoomhoutzagerij Nahuis linksaf de

Rijksweg op, richting Ruurlo, en gaat ter hoogte van Rabobank of zelfs 1 verder, na sportveld Marianum bij Barkenkamp, Groenlo in. In de nieuwe situatie verschuift die stroom:

- óf neemt nieuwe oversteek, en komt dus via Oude Aaltenseweg, Lievelderweg, Deken Hooijmansingel, langs Marianum, Barkenkamp weer op het juiste punt uit (Papendijk, gezondheidscentrum, huisarts, fysio, apotheek, supermarkten)

- óf neemt, afhankelijk van het vertrekpunt, Garsteveldsdijk/Kamperweg/Meddoseweg, om op de Oostermeeweg te komen. Vandaar via Rijksweg verder richting Groenlo.

De extra verkeersstromen op Oude Aaltenseweg, Lievelderweg, Deken Hooijmansingel, rondom Marianum, en/of op Garsteveldsdijk/Kamperweg/Meddoseweg Rijksweg zijn dus **niet** meegenomen in het onderzoek! En dit is dus geen sluipverkeer, maar gewoon regulier verkeer dat genoodzaakt is tot een andere route. Dit veroorzaakt overlast voor aanwonenden én valt samen met fietsroutes van scholieren richting Groenlo en Winterswijk. De wegen zijn hier ook niet op berekend én in 2 van de 3 wegen moet ook nog een spoorwegovergang gepasseerd worden.

Vierde:

De afsluiting van de oprit N18 mag als feit beschouwd worden. Dat houdt in dat mensen 'uit het achterland' een andere toerit tot de N18 moeten hebben. Afhankelijk van het vertrekpunt zal gekozen kunnen worden voor Hamelandroute N313, N18, of via Rijksweg N319 en dan N18.

De aanrit naar N313 is geen probleem, de aansluiting daarvan op de N18 ook niet.

Om echter op de N319 te komen vanuit Vragender en omstreken, zal men kiezen voor de route door Vragender over de Pastoor Scheepersstraat, overgaand in de Grolsedijk en dan één van de zijwegen

Meddoseweg/Kamperweg/Garsteveldsdijk kiezen om via de Oostermeeweg op de N319 te komen. Dat zijn allemaal kleine B-wegen, of Erfontsluitingswegen. De toerit bij Oostermeen is schuin omhooglopend, er is niet voldoende overzicht. Exact vergelijkbaar met linksafslaan de N18 op vanuit de Grolsedijk. Niet veilig.

Ben je eenmaal geslaagd op de N319.....dan wacht je de file ter hoogte van Probroed, wachtend voor de verkeerslichten bij Groenlo.....

Net als bij het derde punt dus overlast en extra regulier verkeer op binnenwegen. De kans is ook groot dat je op de Garsteveldsdijk de filemijders dan integen komt.....

Ik hoop duidelijk te kunnen maken dat ik absoluut vóór een veiliger N18 ben, maar dat er breder gekeken moet worden dan tot nu toe gedaan is. De oversteek/onderdoorgang is slechts een klein deel van de oplossing. Een veilige opgang naar N319 én een verbetering van de aansluiting N18 bij Groenlo zijn een must."

"Oversteek N18 Grolse Dijk is erg onveilig. Verkeer; overstekend, afslaand, afdraaiend, maakt de situatie erg onveilig. Bovendien veel verkeersbewegingen. (Al eens gemeten) Kan bekeken worden of deze oversteek vroegtijdig dicht kan? Verkeer heeft alternatieven, ook al duurt het langer. Verkeer op N18 is sinds 2018, nieuw tracé, behoorlijk toegenomen. Oversteken/ opdraaien is soms niet te doen, er worden risico's genomen, met ongelukken tot gevolg. Onverantwoord en raar dat deze oversteek nog steeds bestaat, terwijl vanaf Groenlo tot Enschede alle onbeveiligde oversteken eruit zijn. Hoeveel ongelukken moeten er nog komen?

Welke oplossingsvariant er ook komt, er zullen meer verkeersbewegingen rond de betreffende oversteek komen. Goed kijken naar het wegennet. Veel aangrenzende wegen zijn smal, waardoor ook onveilige situaties, Veel extra verkeersdruk voor aanwonenden N18."