

1833-31



## Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007 - 2011

Twente blijvend mobiel - Concept



Versie voor inspraak  
Vrijgegeven voor inspraak door het dagelijks bestuur van Regio Twente

---

# Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011

---

Conceptversie voor inspraak

drs. K.M. ten Heggeler  
Regio Twente

drs. A. Baanders  
ir. E. Devillers  
ECORYS

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>Deel I: Inleiding en visie .....</b>	<b>6</b>
1 Inleiding .....	7
1.1 Achtergrond .....	7
1.2 Ambities Regio Twente .....	9
1.3 Leeswijzer .....	11
2 Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan .....	12
2.1 Uitvoering activiteiten .....	12
2.2 Effectiviteit beleid .....	15
3 Relevante ontwikkelingen in Twente .....	17
3.1 Bestuurlijke kaders .....	17
3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen .....	18
3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen .....	19
3.4 Mobiliteitsontwikkelingen .....	21
<b>Deel II: Beleidsvelden .....</b>	<b>25</b>
4 Inleiding op de beleidsvelden .....	26
4.1 Doelen van het RMP .....	26
4.2 Rol van Regio Twente .....	27
5 Bereikbaarheid .....	29
5.1 Wegvervoer .....	30
5.2 Binnenvaart .....	33
5.3 Spoorvervoer .....	36
5.4 Openbaar vervoer .....	38
5.5 Fietsers en voetgangers .....	42
5.6 Ketenmobiliteit .....	44
5.7 Innovatie .....	45
6 Veiligheid .....	47
6.1 Verkeersveiligheid .....	47
6.2 Verkeersonveiligheid spoor en water .....	51
6.3 Externe veiligheid .....	52
6.4 Sociale veiligheid .....	53
6.5 Tunnelveiligheid .....	53
7 Leefbaarheid .....	54
7.1 Luchtkwaliteit en geluid .....	54
7.2 Beoordeling effecten op natuur en milieu .....	55
<b>Deel III: Keuzes en prioritering .....</b>	<b>58</b>
8 Afweging en monitoring .....	59
8.1 Uitvoeringsprogramma .....	59
8.2 Beleidsmonitoring en evaluatie .....	60
9 Essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid .....	63
10 Financiën .....	65
<b>Bijlagen .....</b>	<b>67</b>
A: Overzicht acties .....	68
B: Overzicht activiteiten Twente Mobiel .....	73
C: Uitvergroting kaartbeelden .....	74

## Samenvatting

### Twente moet bereikbaar blijven

Om te blijven functioneren als belangrijke economische regio, moet Twente bereikbaar blijven. Er komen echter problemen op de Twentse regio af, waardoor de bereikbaarheid zonder gericht en integraal beleid in gevaar komt. Dit bleek ook uit de onlangs uitgevoerde *Netwerkanalyse Twente*.

### Ontwikkelingen in economie, demografie en mobiliteit vragen aandacht

Twente gaat de komende jaren een sterke economische ontwikkeling doormaken. Er worden nieuwe locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen ontwikkeld en er komen nieuwe voorziening voor onderwijs en recreatie. De komende 15 jaar groeit de Twentse bevolking nog, maar de samenstelling verandert (vergrijzing, kleinere huishoudens). Dit is allemaal van invloed op de mobiliteit en bereikbaarheid.

Daarnaast heeft Twente te maken met ontwikkelingen buiten de regio. De omvang van het doorgaande verkeer op de Twentse snelwegen neemt de komende jaren toe, met name het vrachtverkeer. Hierdoor blijft de A1 ook in de toekomst een punt van zorg. De toekomstige aansluiting van de rijksweg N18 op de rijksweg A35 blijkt onvoldoende capaciteit te hebben, waardoor ook daar problemen ontstaan. Daarnaast leveren de aansluitingen van Almelo en Hengelo op de A35 in de toekomst problemen op.

Bij deze ontwikkelingen wordt een goede kwaliteit van de treinverbindingen, en dan met name die met de Randstad, steeds belangrijker. Het gaat hierbij zowel om de frequenties als de reistijden.

### Gericht beleid verwoord in dit Regionaal Mobiliteitsplan

Bovenstaande ontwikkelingen maken dat de doelstelling van het RMP Twente, het waarborgen van de huidige bereikbaarheid en tegelijkertijd het streven naar een verbetering van het totale niveau van leefbaarheid en veiligheid, behoorlijk ambitieus is.

Om de doelstelling te realiseren zijn tal van maatregelen nodig binnen de verschillende beleidsthema's, maar wel in onderlinge samenhang. In dit Regionaal Mobiliteitsplan zijn alle acties benoemd waar Regio Twente in de planperiode (2007-2011) mee aan de slag gaat. De acties kunnen inhouden het daadwerkelijk uitvoeren van aanpassingen of plannen, maar ook het opzetten van een verkenning naar de mogelijkheden.

Uiteraard kan Regio Twente niet alle acties op zich nemen. De taken en bevoegdheden van Regio Twente betreffen slechts een beperkt deel van de genoemde acties. Dit betekent dat de medewerking van andere overheden (het Rijk, de Provincie en de gemeenten) en van marktpartijen en brancheorganisaties nodig is. Vandaar dat voor de acties is aangegeven met welke partijen Regio Twente zal samenwerken en wat de rol van Regio Twente is. Voor sommige acties heeft zij een bepalende rol (voor het openbaar vervoer) en voor andere acties heeft zij een initiërende of coördinerende rol.

### De hoofdpunten van het beleid

Hieronder worden de hoofdpunten van het regionale mobiliteitsbeleid aangegeven. Een deel daarvan is, samen met de Twentse gemeenten, vertaald in essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid. Dat zijn de onderdelen van dit Regionaal Mobiliteitsplan die rechtstreeks doorwerken in de gemeentelijke plannen. Deze zijn met een \* gemarkeerd.

- **Mobiliteitstoets \***. Twente zet in op een versterking van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer. Daarom wordt bij alle plannen voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen op gemeentelijk en regionaal niveau een mobiliteitstoets uitgevoerd. Deze toets, die voor het openbaar vervoer al bestuurlijk bekrachtigd is in de *Agglonetstudie*, wordt uitgebreid naar alle modaliteiten voor personen- en goederenvervoer.

- **Twente Mobiel \***. Dit benuttingsprogramma bestaat uit ruim 30 maatregelen gericht op het optimaal benutten van de bestaande weginfrastructuur. Het doel is het ruimtebeslag te beperken en het groene karakter van Twente te behouden. Het programma is samen met alle Twentse wegbeheerders opgesteld en is bestuurlijk goedgekeurd.
- **Twentse wegvisie \***. De komende periode stelt Regio Twente samen met de wegbeheerders een langetermijnvisie op voor het Twentse wegennet. De basis hiervoor is de *Netwerkanalyse Twente* en dit Regionaal Mobiliteitsplan. In de wegvisie wordt aangegeven welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn om de doelstellingen van dit Regionaal Mobiliteitsplan te realiseren. De gemeenten werken mee aan het opstellen en uitvoeren van de wegvisie.
- **Goederenvervoer op de weg**. Uiteraard zijn de bovenstaande maatregelen ook van toepassing op het goederenvervoer. Samen met het bedrijfsleven onderzoekt Regio Twente daarnaast de mogelijkheden van medegebruik van busbanen door vrachtverkeer en de toepassing van doelgroepenstroken. Ook wordt een Kwaliteitsnet Goederenvervoer benoemd, dat gebruikt kan worden bij het beoordelen van de kwaliteit van de wegen, het benoemen van knelpunten, het prioriteren van werkzaamheden en het routeren van gevaarlijke stoffen.
- **Kansen binnenvaart benutten**. Regio Twente wil de binnenvaart een belangrijke functie laten vervullen in het goederenvervoer. Daartoe worden de infrastructurele knelpunten aangepakt, zoals het vaarwegprofiel van het Twentekanaal en Twentezijkanaal, de breedte van de vaarweg *Almelo-Coevorden* en de capaciteit van de sluis bij *Eefde*. Daarnaast wordt gekeken naar de ontsluiting via het water en de weg van de havens in Enschede, Almelo en Hengelo (en het nieuw te ontwikkelen Businesspark XL).
- **Doorgaande spoorverbindingen**. Om de concurrentiepositie van Twente te versterken en om het openbaar vervoer een alternatief te laten zijn voor langere autoverplaatsingen, wil Regio Twente de reistijd naar de Randstad verkleinen en de verbindingen tussen de Randstad en Centraal Europa verbeteren. Concreet betekent dit een uursverbinding op de lijn Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn en een snelheidsverhoging op het binnenlandse traject.
- **Agglonet Twente**. In het kader van Agglonet Twente worden tal van maatregelen doorgevoerd. Het uiteindelijke doel is een openbaar vervoernet van trein en bus dat zich als één samenhangend geheel presenteert en een aantrekkelijk alternatief biedt voor (een deel van) de autoverplaatsingen. Belangrijke onderdelen zijn de introductie van nieuwe treinstations, voldoende frequentie van treindiensten, de invoering van nieuwe snelle buslijnen, afstemming in trein- en busdiensten en aandacht voor imago en uitstraling. Belangrijk aspect van Agglonet is het hoogwaardiger maken van de buslijnen (HOV).
- **Hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV) \***. Om te zorgen dat het openbaar vervoer ook in de toekomst een aantrekkelijk alternatief voor de auto is, worden stedelijke HOV-lijnen gerealiseerd. Vrije busbanen en doorstroomroutes zijn een belangrijk aspect van deze lijnen, maar daarnaast gaat het ook om comfortabele bussen, goede informatievoorziening en goede haltevoorzieningen. Een deel van de voorzieningen is al in gebruik of wordt aangelegd en over een ander deel moet nog besloten worden. De gemeenten werken mee aan realisatie van de HOV-lijnen, waarbij een milieu- en klantvriendelijke inpassing een belangrijke opgave is.
- **Hoogwaardig fietsnetwerk \***. Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven wordt een voldoende fijnmazig netwerk gerealiseerd van kwalitatief goede fietsverbindingen, zowel binnen de gemeenten als tussen de belangrijkste kernen. Ook is een richtinggevend tracé vastgesteld voor een fietssnelweg. Het doel hiervan is een snelle, veilige en comfortabele verbinding te realiseren. De gemeenten werken mee aan realisatie van deze plannen.

- **Multimodale verplaatsingen.** Het reizen met verschillende vervoerswijzen moet makkelijker worden. Vandaar dat gestreefd wordt naar het verbeteren van de overstapfaciliteiten bij bestaande knooppunten en het verbeteren van de communicatie hierover. Er wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn van het aanbieden van actuele multimodale reisinformatie (welke vervoerswijzen, hoe lang het duurt en wat het kost).
- **Innovatie.** 'Zonder innovatie staat de wereld stil', is een motto dat wordt onderschreven door de Twentse partners. Het Innovatieplatform Twente geeft richting aan de ontwikkeling van brainport Twente en van innovatieve acties in de regio. Daarnaast maakt Twente gebruik van kennis en ervaringen die opgedaan worden bij landelijke innovaties (zoals intelligente snelheidsadaptie en alternatieve aandrijvingen voor bussen).
- **Duurzaam-Veilig-programma** \*. De gemeenten werken mee aan een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid volgens de principes van het Duurzaam Veilig programma. De komende jaren wordt ingezet op duurzaam veilige inrichting van 60 km/uur zones buiten de bebouwde kom, op het toepassen van bermverhardingen bij locaties met veel bermongevallen, op het toepassen van de richtlijnen voor essentiële herkenbaarheidskenmerken en op verkeerseducatie. Bij de invoering van 30 km/uur zones binnen de bebouwde kom houden de gemeenten rekening met een voldoende aanbod van wijkontsluitingswegen en de bereikbaarheid van hulpdiensten.
- **Natuur en Milieu.** De gemeenten werken samen bij het voorkomen, benoemen en aanpakken van knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Hiervoor ontwikkelt Regio Twente onder andere een milieumodel dat de milieueffecten van aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem in kaart kan brengen. In een plan-m.e.r. zijn de gevolgen voor de natuur en het milieu van dit Regionale Mobiliteitsplan benoemd. Deze plan-m.e.r. wordt eveneens ter inspraak voorgelegd.

#### **Vervolg: uitvoeringsprogramma en monitor**

De betrokken partijen maken zich hard om alle acties uit dit Regionaal Mobiliteitsplan uit te voeren. Om een logische aanpak te bevorderen, worden uitvoeringsprogramma's opgesteld met een looptijd van twee jaar. Hierbij vindt een afstemming plaats met het verdelingsvoorstel van de inkomsten van Regio Twente; de *Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer* (BDU). De kwaliteit van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid wordt in een tweejaarlijkse monitor gemeten. De uitkomsten van de monitor worden meegenomen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.

Het uitvoeringsprogramma zal twee vormen van financiering kennen; een projectmatige en programmatische financiering. Aan de medefinanciering van projecten en programma's van gemeenten kan Regio Twente voorwaarden verbinden, zoals de samenwerking tussen gemeenten of de medewerking van de gemeenten voor realisatie van de genoemde essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid.

Om te komen tot de uitvoeringsprogramma's worden consultatierondes georganiseerd over een aantal beleidsthema's, volgens de voorstellen van "Inspraak nieuwe stijl".

## Deel I: Inleiding en visie

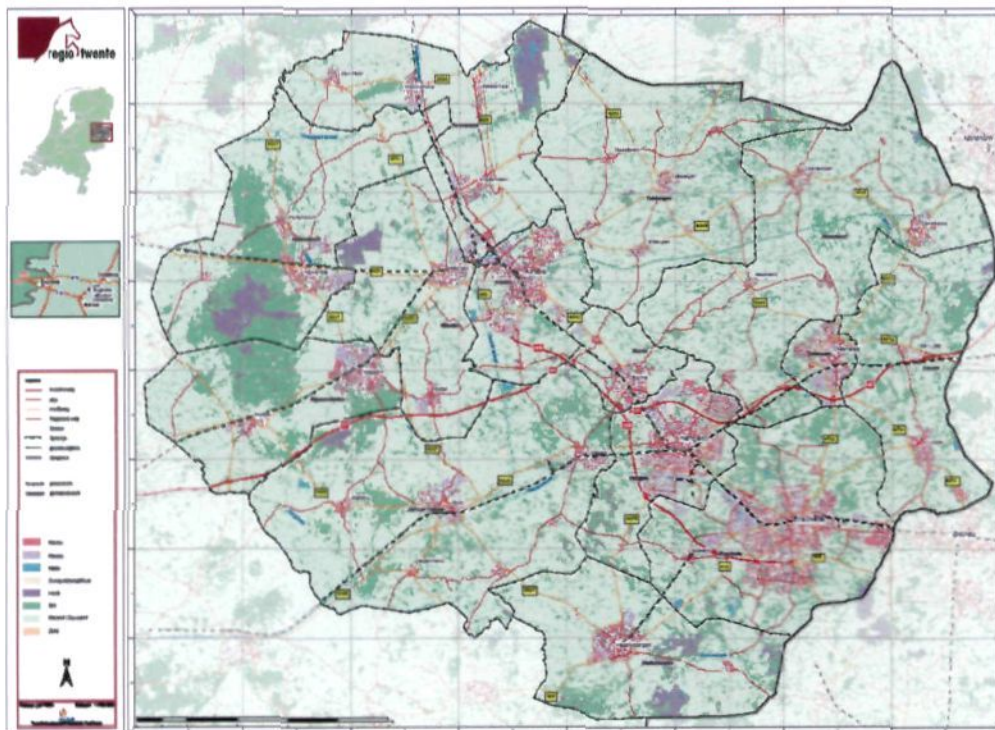
# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

### Karakteristieken Regio Twente

Twente is in Nederland een goed bekend gebied met een eigen identiteit. Het is een regio met een afwisselend karakter: een innovatieve kennisregio met de Universiteit Twente, een uniek landschap met de de Sallandse heuvelrug en het nationaal landschap noord-oost Twente, met daartussen een aantal kleinere kernen en de stedenband Enschede, Hengelo, Borne en Almelo.

De samenhang tussen de steden uit het stedelijk gebied en de kernen er om heen is zeer sterk. Ruim de helft van alle 616.000 inwoners van Twente woont in het stedelijk gebied en bijna tweederde van de inwoners werkt er. Vandaar dat er in het verleden steeds meer behoefte ontstond aan intergemeentelijke samenwerking.



**Figuur 1.1-1 Regio Twente (zie voor meer detail bijlage C)**

In 1994 is daarom Regio Twente opgezet. Door het instellen van een regionaal bestuur heeft de regionale samenwerking een vaste vorm gekregen. Regio Twente heeft samen met zes andere stadsregio's in Nederland een bijzondere status. Zij heeft een aantal wettelijke taken en bevoegdheden die voortkomen uit de Kaderwet Bestuur in Verandering. Dit was een wet met een beperkte werkingsduur, die inmiddels is overgegaan in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen Plus (WGR+). Door de WGR+ status is de uitoefening van de taken en bevoegdheden voor langere tijd gewaarborgd.

### Ligging aan internationale verbindingassen

Een belangrijke kwaliteit van Twente is de ligging aan de internationale verbindingassen tussen de Noordvleugel van de Randstad en Centraal en Oost-Europa (A1/E30). Daarnaast heeft Twente goede relaties met economisch belangrijke gebieden op de Noord-Zuid as, zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Noord-Nederland en Duitsland.



Figuur 1.1-2 Regio Twente en wijdere omgeving

### Taken en bevoegdheden mobiliteitsbeleid

Regio Twente is krachtens de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een Regionaal verkeers- en vervoersplan op te stellen. Ook ontvangt Regio Twente zelfstandig budgetten van het Rijk voor de uitvoering van haar verkeers- en vervoerbeleid. Openbaar vervoer en verkeersveiligheid zijn voorbeelden van thema's waarvoor Regio Twente een taakverantwoordelijkheid heeft.

Maar Regio Twente kan haar beleid niet alleen uitvoeren. Zij is geen wegbeheerder en dus niet bevoegd om maatregelen aan het wegennet door te voeren. Zowel tijdens het opstellen van het beleid als bij het uitvoeren, wordt samengewerkt met de andere overheden, zoals het Rijk, de provincie Overijssel, de gemeenten en het waterschap Regge en Dinkel<sup>1</sup>.

### Waarom een nieuw Regionaal Mobiliteitsplan?

Het Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011 is een vernieuwing van het bestaande regionale verkeers- en vervoersplan (RVVP Twente 2000-2004). Er zijn verschillende aanleidingen om het bestaande RVVP Twente te vernieuwen.

De belangrijkste reden is dat de regio Twente een aantal problemen op zich af ziet komen. Dit is ook gebleken uit de regionale netwerkanalyse die onlangs is uitgevoerd op verzoek van het Ministerie van V&W en in augustus 2006 is gepubliceerd. Hierin zijn bereikbaarheidsknelpunten geïnterpreteerd, alsmede mogelijke oplossingsrichtingen.

<sup>1</sup> De gemeenten, Rijkswaterstaat en Provincie Overijssel waren vertegenwoordigd in de ambtelijke en bestuurlijke overleggen voor het opstellen van dit RMP. Het waterschap is afzonderlijk geconsulteerd.

Een tweede aanleiding is dat de laatste jaren het besef groeit dat de verkeers- en vervoersproblematiek vraagt om een integrale aanpak. In de Nota Mobiliteit wordt hierover aangegeven dat de netwerken van verschillende modaliteiten en van verschillende beheerders beter op elkaar afgestemd moeten worden. Consumenten en bedrijven redeneren in hun verplaatsingen namelijk van deur tot deur. Naast deze samenhang in netwerken wordt er ook meer dan voorheen nadruk gelegd op de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijk economische ontwikkelingen. Het gaat om de bereikbaarheid van belangrijke economische centra. Vanuit Regio Twente bestaat de nadrukkelijke wens om deze beleidslijnen ook op te nemen in het nieuwe Regionale Mobiliteitsplan.

Een derde aanleiding is dat er na het verschijnen van het RVVP Twente (in 2000) de nodige bestuurlijke ontwikkelingen zijn geweest. De decentralisatie is doorgezet onder het motto 'decentraal wat kan en centraal wat moet'. De regionale overheden hebben meer zeggenschap en verantwoordelijkheid gekregen. Dit vraagt om een aanpassing van het regionale beleid.

Tenslotte speelt de tijdsdimensie een rol. De looptijd van het bestaande RVVP is verstreken. Veel van de activiteiten die in het RVVP genoemd zijn, zijn reeds afgerond of in uitvoering. Juist met de gesignaleerde problemen die dreigen te ontstaan, is er behoefte aan een herformulering van het regionale beleid. Hier komt bij dat de landelijke Nota Mobiliteit inmiddels is vastgesteld. De regionale mobiliteitsplannen dienen wettelijk binnen anderhalf jaar na de inwerkingtreding in overeenstemming te worden gebracht met deze rijksnota.

### **Essentiële onderdelen voor het gemeentelijk beleid**

Regio Twente is een samenwerkingsverband van 14 Twentse gemeenten, die naast wat ze samen doen ook een zelfstandig beleid op het gebied van mobiliteit voeren. De Nota Mobiliteit bevat een aantal opgaven voor de regionale overheden, die zijn opgesomd in de "essentiële onderdelen" voor het regionale beleid. Deze moeten worden opgenomen in de regionale en gemeentelijke plannen. Daarnaast zijn er in hoofdstuk 10 van dit RMP ook essentiële onderdelen van het regionale beleid opgesteld. Met het goedkeuren van het RMP hebben de gemeenten op zich genomen deze te vertalen naar hun eigen beleid.

### **De termijn van het Regionaal Mobiliteitsplan**

Het mobiliteitsbeleid van Regio Twente op langere termijn is mede gestoeld op de uitkomsten van de netwerkanalyse, waarin tot 2020 is gekeken. Het RMP bestrijkt daarvan de eerste vijf jaar, 2007 – 2011, en kan gezien worden als de concretisering van het beleid voor die eerste jaren. *Het geeft de eerste stappen aan die Regio Twente denkt te zetten bij het streven om de problemen te voorkomen, die volgens de Netwerkanalyse tot 2020 optreden in Twente.*

## **1.2 Ambities Regio Twente**

### **Ruimtelijk-economische ambities**

Twente bestaat uit een stedelijk gebied, met daaromheen een karakteristiek landelijk gebied. Regio Twente wil beide elementen van deze kenschets verder versterken. Enerzijds wil zij Twente op de kaart zetten als mooiste en groenste regio van Nederland. De Sallandse heuvelrug en nationaal landschap noord-oost Twente spelen hierbij een belangrijke rol. Anderzijds heeft de Regio ambities voor een structurele versterking van de economie. Het stedelijk netwerk is hierin van groot belang, maar steeds meer wordt duidelijk dat zich ook buiten het stedelijk netwerk aanzienlijke economische activiteiten ontwikkelen. De ruimtelijk-economische ambities worden de komende periode uitgewerkt in de Structuurvisie van Regio Twente. Het eerste deel van deze Structuurvisie Twente (het Bestuurlijk Manifest 'Wij zijn Twente') is in november 2005 vastgesteld door de Regioraad.

## Relatie tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijk economisch beleid

Door de ruimtelijk economische ambities en door demografische, sociale en culturele ontwikkelingen blijft de mobiliteit in Twente de komende jaren groeien, net als elders in Nederland. Het gevolg is dat de bereikbaarheid onder druk komt te staan en dat de negatieve aspecten van mobiliteit sterker voelbaar worden. Maar de mobiliteitsgroei is ook noodzakelijk voor de ontplooiing van Twente, dat een kwetsbare economische structuur heeft en relatief ver van de Randstad ligt. Voor de concurrentiekracht van de regio is het nodig om de bereikbaarheid op niveau te houden, zowel binnen de regio als met de omliggende en verderaf gelegen gebieden in Nederland en Duitsland.

Hiervoor is de bereikbaarheid van de economische kerngebieden belangrijk. Een goede **interne** bereikbaarheid is de basis voor de ontwikkeling van relaties binnen het stedelijk gebied en tussen het stedelijk gebied en haar omgeving. Een goede **externe** bereikbaarheid is noodzakelijk om de concurrentiekracht van de regio in Nederland en in Europa te versterken. Het doorgaande verkeer heeft geen relatie met Twente, maar gebruikt wel dezelfde infrastructuur. De verwachting is dat dit doorgaande verkeer de komende jaren toeneemt, door de groei in de internationale verplaatsingen van personen en goederen. Het is belangrijk om alle verkeersstromen goed te faciliteren.

Het mobiliteitsbeleid zal de ruimtelijk economische ambities dus moeten ondersteunen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het buitengebied. Voorkomen moet worden dat het aangename woon- en leefklimaat van de regio wordt aangetast door de (toename van de) mobiliteit. Een hoge kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid moet worden gewaarborgd.

De relatie tussen mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk-economisch beleid gaat echter twee kanten op. Behalve dat het mobiliteitsbeleid de ruimtelijk economische ambities ondersteunt, moet bij nieuwe ruimtelijk economische ontwikkelingen expliciet gekeken worden naar de mogelijkheden van het verkeer- en vervoerssysteem, de effecten hierop en eventuele noodzakelijke maatregelen. Dit wordt ook wel een **mobilitiestoets** genoemd.

Tot zo'n mobiliteitsstoets was al besloten bij de goedkeuring van de studie Agglonet Twente,<sup>2</sup> waarin een deel van de toetsingscriteria zijn benoemd. De criteria zullen uitgebreid worden naar alle modaliteiten van personen- en goederenvervoer. Op die manier wordt ernaar gestreefd om een optimale aansluiting te bieden tussen het ruimtelijk-economisch beleid en het mobiliteitsbeleid.

## Ambities mobiliteitsbeleid

De ambities voor het mobiliteitsbeleid van Regio Twente kunnen als volgt worden samengevat:

1. waarborgen van de huidige kwaliteit van interne en externe bereikbaarheid voor personen en goederen;
2. verbeteren van het niveau van leefbaarheid en verkeersveiligheid;
3. *een actieve rol spelen bij het stimuleren en realiseren van deze ambities, in samenwerking met de andere betrokken partijen.*

<sup>2</sup> Agglonet Twente, Het regionale openbaarvervoersnet voor Twente, Regio Twente, maart 2005

### **1.3 Leeswijzer**

Dit Regionaal Mobiliteitsplan is opgedeeld in vier delen. In het vervolg van dit eerste deel wordt ingegaan op de activiteiten uit het vorige RVVP 2000-2004 en de conclusies voor het RMP die daaruit getrokken kunnen worden (hoofdstuk 2). Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de ontwikkelingen beschreven die sinds het verschijnen van het vorige RVVP zijn opgetreden.

In deel II worden de doelen van het beleid geformuleerd en worden de beleidsvelden verder uitgewerkt. Per beleidsthema is een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de verwachte ontwikkelingen, het beleid dat Regio Twente wil voeren en de opgaven en acties die gepland staan voor de komende periode.

In deel III vindt u een toelichting op het op te stellen uitvoeringsprogramma en wordt een voorzet gegeven voor de monitoring en evaluatie van het RMP. Daarnaast worden in deel III de essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid genoemd. Het RMP sluit af met een hoofdstuk over de financiële aspecten.

## 2 Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Bij het formuleren van nieuw beleid is het belangrijk om niet alleen vooruit te kijken, maar ook terug te blikken op de uitvoering van de voorgenomen acties uit het bestaande beleid. Zo kan geleerd worden van het verleden en waar nodig het beleid bijgesteld worden. Op 12 juli 2000 heeft de Regioraad het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Twente 2000-2004 (RVVP) vastgesteld. Het doel van dit RVVP was tweeledig:

1. Het optimaliseren van de bereikbaarheid van sociale, economische en maatschappelijke activiteiten in zowel Verstedelijkt Twente als in het landelijke gebied voor personen en goederen, waarbij wordt ingezet op het stimuleren van het aanbieden c.q. verbeteren van die infrastructurele voorzieningen waarmee een verschuiving in de vervoerswijzen (modal split) wordt beoogd.
2. Het verbeteren van de leefbaarheid in Twente door enerzijds de schadelijke effecten van het verkeer op het leefmilieu te beperken en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren.

Om de doelen te bereiken, is in het RVVP een scala aan beleidsvoornemens voorgesteld, die verdeeld zijn over zeven kernthema's. De beleidsvoornemens zijn omgezet in concrete beleidsmaatregelen in het uitvoeringsprogramma en in de actieplannen 2001-2002 en 2003-2004.

In 2005 is een evaluatie uitgevoerd van het RVVP. Hieronder wordt per beleidsthema samengevat welke activiteiten uitgevoerd zijn en wat de belangrijkste leerpunten zijn voor dit nieuwe RMP. Daarbij is rekening gehouden met ontwikkelingen die sinds 2004 hebben plaatsgevonden en dus strikt genomen buiten de looptijd van het RVVP vallen.

### 2.1 Uitvoering activiteiten

#### Overzicht acties RVVP

Alle acties uit het RVVP zijn inmiddels gestart. Een deel van de activiteiten is bij het opstellen van dit Regionaal Mobiliteitsplan nog in uitvoering, maar het merendeel van de projecten is afgerond of is omgezet naar continue uitvoering. Dit is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 2.1-1 Overzicht acties RVVP 2000-2004

In uitvoering	Afgerond
Actualisatie RVVP	MIT Verkenning Agglolijn
Verbeteren Reizigersinformatie	Ontwikkelen integrale visie RO en V&V (Netwerkanalyse)
Inventariseren fietsnetwerk en opstellen actieplan	Implementatie Sabimos
Beter benutten Twente Mobiel	Verbeterplan streekhaltes OV
Goederenvervoer: Spoorwegemplacements	Definiëren basisniveau stads- en streekvervoer
Goederenvervoer: Ongehinderd Logistiek Systeem	Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer
Almelo – Mariënberg	Toegankelijkheid openbaar vervoer
<b>Continue uitvoering</b>	<b>Regionale afstemming vrachtwagenparkeren (inventarisatie)</b>
Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (Regiotaxi)	Ontwikkelen visie regionaal / stedelijk hoofdwegennet
Inventariseren parkeersituatie	Financiering
Vervoersmanagement	ICT toepassingen
Aanpak A1 en A35	Mobiliteitsstromenonderzoek
Aanpak N18 en Rijksweg 835	Mobiliteitsbarometer
Verkeersveiligheidsbeleid initiëren, coördineren, regisseren	
Goederenvervoer naar Twentse steden	
Mobiliteitsfonds	

### Openbaar vervoer

In 2003 heeft Regio Twente een OV-visie vastgesteld met daarin het geactualiseerde OV beleid tot 2010. Het actieplan van deze visie is grotendeels uitgevoerd, net als de acties uit het RVVP. De kwaliteit van het openbaar vervoer heeft op verschillende manieren een impuls gekregen. Met de Agglonetstudie is een realistisch plan gemaakt voor continue verbetering van het Twentse bus- en treinsysteem. Overall in Twente is aandacht gegeven aan de infrastructuur om de doorstroming te bevorderen. Dat is het meest zichtbaar in de grote steden waar (al of niet vrijliggende) busbanen zijn aangelegd. Daarnaast zijn in een groot deel van Twente de haltevoorzieningen binnen de bebouwde kom aangepast. Er zijnabri's (bushokjes) geplaatst die duidelijk herkenbaar zijn en een goede kwaliteit hebben. Om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer in Twente te verbeteren en actuele reizigersinformatie in de bus en op de haltes mogelijk te maken, is Sabimos<sup>3</sup> ingevoerd. De basis voor een goed collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) is gerealiseerd door invoering van Regiotaxi Twente in bijna geheel Twente.

De invoering van marktwerking in het openbaar vervoer tijdens de looptijd van het RVVP betekende het aanbesteden van de concessies. Dit leidde tot een sterke verbetering van het aanbod. De eerste aanbesteding was voor de concessie Zutphen – Hengelo – Oldenzaal (ZHO), door Regio Twente samen met Gelderland en Overijssel aanbesteed. Het was de eerste concessie in Nederland waarin het bus- en het trein vervoer als één geheel werd aanbesteed. Dit leidde over heel 2005 tot een groei van het gebruik van 30%.

In dezelfde stijl is vervolgens in 2005 de concessie "Twents" aanbesteed, waarin de spoorlijn Almelo – Mariënberg is opgenomen. De sterke uitbreiding van het aanbod, de opgave voor de vervoerder om een reizigersgroei te realiseren en het duidelijke imago zijn belangrijke kenmerken van deze concessie. Hierdoor is de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroot. Deze concessie is eind 2005 van start gegaan en de groei lag in het eerste kwartaal van 2006 ook rond de 30%.

Het aantal reizigers is in de periode 2000-2004 met lichte schommelingen ongeveer gelijk gebleven, terwijl gemiddeld in heel Nederland een daling optrad. Sinds de invoering van de nieuwe concessies is sprake van een duidelijke toename. In dit licht is dat een prima prestatie, ook al is de waarnemingsperiode nog wat kort voor een definitief oordeel.

**Conclusie voor RMP:** Een verbetering van de kwaliteit van het OV heeft een positief effect op het gebruik. Dit is een stimulans om ook in dit nieuwe RMP in te zetten op een verdere ontwikkeling van een kwalitatief goed en integraal aanbod van openbaar vervoer.

### Fiets

Om het aandeel fiets te vergroten, is een studie gestart naar het Twentse fietsnetwerk. Regio Twente heeft financieel bijgedragen aan verschillende fietsverbindingen. De kwaliteit en veiligheid van schakels in het fietsnetwerk is verbeterd en er zijn kortere verbindingen gerealiseerd. Om een duidelijke lijn voor subsidiering te hanteren, is een analyse uitgevoerd naar de kwaliteit van regionale fietsverbindingen en missende schakels in dit netwerk.

Het fietsaandeel is onverminderd hoog gebleven. Het biedt een belangrijk alternatief voor autoverplaatsingen op de korte afstand en bevordert daardoor de bereikbaarheid van de binnensteden.

**Conclusie voor RMP:** Ook in dit RMP wordt ingezet op het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardig regionaal netwerk van fietsverbindingen.

<sup>3</sup> Sabimos is een systeem met satellietcommunicatie waarbij de actuele aankomst- en vertrektijden in de bussen en op de haltes worden gemeld en prioriteit gegeven kan worden bij verkeerslichten.

### *Parkeren*

Om tot een betere afstemming van het parkeerbeleid te komen, is de Twentse parkeerdatabase ontwikkeld. Voor alle Twentse gemeenten is geïnventariseerd hoe zij omgaan met alle aspecten van het parkeren. Om parkeerbeleidkwesties bespreekbaar te maken, is het Twents parkeerverleg in het leven geroepen. In dit overleg worden diverse thema's en ontwikkelingen op parkeergebied besproken en waar mogelijk afgestemd. Voor het parkeren van vrachtwagens zijn meerdere inventarisaties gemaakt die uiteindelijk niet hebben geleid tot regionale afspraken. Ditzelfde geldt voor het parkeren van gehandicapten.

Het is gebleken dat een uniforme aanpak voor alle Twentse gemeenten niet eenvoudig te realiseren is, maar door het regionaal parkeerverleg en de parkeerdatabase is de samenwerking en afstemming op dit terrein wel verbeterd.

**Conclusie voor RMP:** Het afstemmen van allerlei aspecten omtrent parkeren is zinvol gebleken. In het nieuwe RMP wordt ingezet op het delen van de kennis en ervaringen in de verwachting dat dit leidt tot naar elkaar toegroepen van de gemeenten wat betreft parkeerbeleid.

### *Weginfrastructuur*

Optimalisatie van het netwerk van de weginfrastructuur is een continu punt van aandacht. Naast betrokkenheid bij realisatie van infrastructuur heeft Regio Twente een initiërende rol gespeeld bij de ontwikkeling van een netwerkvisie om de Twentse wegen tot 2010 optimaal te benutten. Binnen dit project Twente Mobiel wordt samen met alle Twentse wegbeheerders gewerkt aan een betere afwikkeling van het verkeer met bestaande wegen. Vanaf het begin is er een goede betrokkenheid geweest van alle wegbeheerders. Bijkomend voordeel van dit project is een betere afstemming van allerlei aspecten van het wegbeheer. Een goed voorbeeld is de ontwikkeling van een website om de planning van wegwerkzaamheden te coördineren. Daarnaast heeft de Regio bijgedragen aan (kleinere) infrastructuurele werkzaamheden.

**Conclusie voor RMP:** In dit RMP staat uitvoering van het gezamenlijke programma Twente Mobiel centraal. Daarnaast blijft Regio Twente bij het standpunt dat nieuwe infrastructuur pas aangelegd wordt als er geen goede alternatieven zijn.

### *Goederenvervoer*

Voor het kernthema goederenvervoer is het project Goederen naar Twentse steden opgezet. Resultaat is een stappenplan waarmee in drie fases tot een regionaal afgestemde en efficiënte distributie van goederen naar de Twentse steden wordt gekomen.

De eerste fase (2003-2004) omvat het afstemmen van de venstertijden in Almelo, Hengelo en Enschede, een overgangsregel voor stille voertuigen en een fysieke afsluiting in Enschede. De eerste fase is inmiddels ingevoerd, maar de handhaving in Almelo en Hengelo is beperkt. In de tweede fase (2005-2007) worden de venstertijden voor voertuigen die schoon, stil, klein en veilig zijn verruimd en komt er fysieke afsluiting in Almelo. In de derde fase is voorzien dat voertuigen die schoon, stil, klein en veilig zijn 24 uur toegang hebben en er in alle steden fysieke afsluiting is.

### **Conclusie voor RMP:**

In het RMP wordt doorgedaan met uitvoering van de nota Goederen naar Twentse Steden. Gezien de relatie met het economisch plan van Regio Twente wordt hier afstemming gezocht.

### *Verkeersveiligheid*

Op het gebied van verkeersveiligheid vervult Regio Twente een belangrijke rol als regisseur voor het Duurzaam Veilig beleid. Binnen de bebouwde kom zijn diverse buurten en wijken ingericht als 30 km/uur zone met bijhorende snelheidsremmende maatregelen.

Buiten de bebouwde kom is onder regie van Regio Twente in de drie Twentse RUP-gebieden (RUP staat voor Regionale Uitvoerings Programma's) gewerkt aan plannen voor de Duurzaam-Veilig-inrichting van 60 km/uur zones. Voor bijna alle gebieden is de planvorming gereed en worden met financiële bijdragen van Regio Twente de plannen uitgevoerd. Dit heeft bijgedragen aan de dalende trend in het aantal verkeersongevallen en slachtoffers.

**Conclusie voor RMP:** De eerste resultaten zijn zichtbaar. Daarom komt het volledig uitvoeren van 60-km/uur-zones in dit RMP voorop te staan. Daarnaast wordt in dit RMP meer aandacht gegeven aan gedrag beïnvloedende maatregelen, zoals educatieve projecten en communicatiecampagnes. Partijen als het ROVO en VVN hebben hierbij een belangrijk adviserende en uitvoerende rol.

### *Leefbaarheid*

Wat betreft het aspect milieu zijn er in de nieuwe openbaar vervoerconcessie 100 bussen conform Euro3-norm ingevoerd. In combinatie met roetfilters in de bussen is hierdoor de uitstoot van de bussen fors afgenomen (met 30%). Verbetering van het milieu is ook indirect opgepakt door de verbetering van de doorstroming van het wegvervoer door het stimuleren van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen in Twente. Daarnaast zijn er goede ervaringen opgedaan met een coördinerend en initiërend milieupunt van Regio Twente.

**Conclusie voor RMP:** In het RMP wordt dit beleid voortgezet en blijft een duurzaam en gezond milieu een continue doelstelling.

### *Vervoermanagement*

Vervoermanagement richt zich op het terugdringen van het onnodig (individueel) autogebruik, met de nadruk op het woon-werkverkeer. Hiertoe is het Vervoerinformatiepunt (VIP) Twente opgezet, dat bedrijven en instellingen ondersteunt bij de organisatie van onderwerpen als bedrijfsvervoer, fiets van de zaak, carpoolen en het opstellen van een vervoersplan. Enkele jaren later is het VIP opgeheven en is aangesloten bij het informatiepunt in Arnhem (VCC Oost geheten) dat zich richt op de provincies Gelderland en Overijssel. De ervaring van Regio Twente is dat het moeilijk is om als regionale overheid mobiliteitsmanagement sturend in de markt te zetten.

**Conclusie voor RMP:** Aanbodgericht mobiliteitsmanagement heeft geen effect gehad en daarom wordt in het RMP ingezet op vraaggerichte ondersteuning. Pas als er vanuit de Rijksoverheid stringenter ingezet wordt op vervoermanagement zal de Regio dit standpunt heroverwegen.

## **2.2 Effectiviteit beleid**

In de vorige paragraaf hebben we bekeken in hoeverre de verschillende acties uitgevoerd zijn. Dit geeft een goed beeld van de *output* van het beleid. Een belangrijke volgende vraag is in hoeverre de uitgevoerde acties daadwerkelijk effect hebben gehad op de realisatie van de doelstellingen van het RVVP (*outcome* van beleid).

De mate waarin de verschillende acties hebben bijgedragen aan de realisatie van de doelstellingen is lastig vast te stellen. Dit komt doordat er ook tal van autonome ontwikkelingen en ontwikkelingen in het (inter)nationale beleid hebben plaatsgevonden, waarvan de invloed op de effectiviteit van het regionale beleid niet precies bekend is. Bij de vaststelling van het RVVP was het beleid gericht op het verschuiven van de modal-split ten gunste van het OV en fietsgebruik. *De acties zijn hier grotendeels ook op gericht.*

Het is duidelijk dat het autogebruik in absolute cijfers gestegen is en dat het OV-gebruik tot aan het invoeren van de nieuwe concessies (eind 2004 respectievelijk eind 2005) min of meer stabiel is gebleven in Twente. Ook het fietsgebruik is onverminderd hoog gebleven. Dat betekent dus dat er geen verschuiving in de modal split heeft plaatsgevonden van de auto naar het OV en de fiets. Over het stabiel blijven van het OV in 2000-2004 kan wel opgemerkt worden dat het op de meeste plaatsen in Nederland gedaald is in deze periode en Twente dus, ook al is het OV niet gegroeid, een gunstige uitzondering was.

**Conclusie voor RMP:** Het is inmiddels duidelijk geworden in Nederland dat het buiten de echt grote metropolitane gebieden vrijwel onmogelijk is om zonder zeer drastische maatregelen een grote verschuiving van de auto naar het OV en fiets te krijgen. Om die reden is dergelijk beleid ook niet opgenomen in de Nota Mobiliteit, die stelt dat elke vervoerswijze zijn eigen markt en doelgroep heeft en de uitwisselbaarheid ertussen gering is<sup>4</sup>. Regio Twente sluit zich hierbij aan wat tot uiting komt in de geformuleerde doelstellingen van dit RMP. De verschuiving in de modal split is niet langer een doel en het OV heeft de specifieke taak de stedelijke gebieden bereikbaar te houden op tijden en plaatsen waar dat via de weg niet kan<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Nota Mobiliteit, deel 3, p.19.

<sup>5</sup> Nota Mobiliteit, deel 3, p.56.

## 3 Relevante ontwikkelingen in Twente

Uiteraard zijn er ten opzichte van het vorige RVVP diverse ontwikkelingen geweest die invloed hebben op de invulling van dit nieuwe RMP. In deze paragraaf bekijken we achtereenvolgens de bestuurlijke, maatschappelijke, ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.

### 3.1 Bestuurlijke kaders

Sinds het verschijnen van het RVVP in 2000 is de bestuurlijke context van het mobiliteitsbeleid veranderd. Zo is de Nota Mobiliteit van de rijksoverheid verschenen, is er een nieuw PVVP van de Provincie Overijssel, is het Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost opgesteld en is er een netwerkanalyse voor Twente uitgevoerd. Bovendien is de financiële decentralisatie verder doorgevoerd in de vorm van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

#### Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. Hierin is het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het nationale verkeers- en vervoerbeleid beschreven. Centraal hierin staat de bereikbaarheid van economische centra. Het draait om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur, waarbij nadrukkelijk over beheersgrenzen en modaliteiten heen gekeken wordt. De consumenten en bedrijven redeneren immers van deur tot deur.

De basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoerbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Hiertoe zijn in de Nota Mobiliteit ruimtelijke reserveringen voor de hoofdinfrastructuur opgenomen en zijn essentiële onderdelen van het beleid beschreven. Beide elementen moeten doorwerken in de regionale beleidsplannen<sup>6</sup>. Voor het RMP Twente zijn qua ruimtelijke reserveringen de ontwikkelingen rond de N18 van belang. Verder is een belangrijk speerpunt uit het nationale beleid de versterking van de economische concurrentiepositie en de bevordering van een gebiedsgerichte aanpak. Hiermee is rekening gehouden in dit RMP.

#### Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Overijssel

Provincie Overijssel heeft in april 2005 een nieuw PVVP vastgesteld. Het PVVP zet in op een optimaal verkeers- en vervoerssysteem, dat onder veilige omstandigheden een betrouwbaar bereikbaarheidsniveau biedt voor de verschillende functies in een gebied. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan de bereikbaarheid van economische centra in stedelijke netwerken. Overigens wordt de term 'optimaal' per regio anders ingevuld: de economische functies en de groene waarden zijn daarvoor de meest bepalende factoren.

Het PVVP staat naast het RMP; samen bedekken zij de hele provincie Overijssel. Regio Twente heeft als stadsregio (de naam die het sinds de WGR+ heeft) haar eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het opstellen van haar verkeers- en vervoerbeleid. De visie op de mobiliteit en de bovenregionale infrastructuurnetwerken zijn uiteraard afgestemd met de Provincie<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> In een notitie (Keypoint 2006) is aangegeven wat de consequenties zijn van de Nota Mobiliteit voor Twente

<sup>7</sup> Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven was de Provincie Overijssel zowel ambtelijk als bestuurlijk vertegenwoordigd bij de totstandkoming van dit RMP Twente.

## Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost

Op het niveau van Landsdeel Oost<sup>8</sup> is begin 2001 het Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost "van Beter naar Concreter" uitgebracht. Dit bereikbaarheidsprofiel vormt de leidraad voor het regionale handelen, vooral met betrekking tot de prioritering van de (rijks)infrastructuur voor de middellange en lange termijn. Mede op basis hiervan zijn afspraken gemaakt over de beschikbaarstelling door het Rijk van middelen voor de opheffing van knelpunten in de infrastructuur binnen Landsdeel Oost. Vooral in de diverse bestuurlijke overleggen tussen het landsdeel en de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het bereikbaarheidsprofiel zijn nut bewezen.

## Netwerkanalyse Twente

In 2006 zijn er op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat in elf stedelijke regio's in Nederland netwerkanalyses uitgevoerd. In deze netwerkanalyses zijn knelpunten op het gebied van bereikbaarheid in kaart gebracht voor de verschillende modaliteiten. Voor deze knelpunten zijn oplossingen geïnterpreteerd, zowel voor de korte termijn (quick wins) als voor de langere termijn. De uitkomsten van de Netwerkanalyse Twente vormen een belangrijke basis voor dit RMP. In paragraaf 3.4 gaan we hier dieper op in.

## Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

De decentralisatie van bevoegdheden op verkeers- en vervoergebied is de afgelopen jaren verder doorgevoerd. In 2003 is de Gebundelde Doeluitkering verhoogd (GDU+). Hiermee is de verantwoordelijkheid voor de financiering van infrastructuur tot de GDU grens<sup>9</sup> bij de regionale overheid gelegd. Sinds begin 2005 is de verhoogde GDU+ verbreed naar de Brede Doeluitkering (BDU), door uitbreiding met de budgetten voor OV-exploitatie en Duurzaam Veilig. Concreet betekent dit dat Regio Twente door de totale ontschotting meer budgetvrijheid heeft voor de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid. De invoering van de BDU maakt ook dat Regio Twente eigen afwegingen moet maken ten aanzien van de verdeling van middelen, ook op langere termijn. De BDU betekende overigens niet dat de totale budgetruimte groter werd.

## 3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen

In het manifest voor de structuurvisie van Twente<sup>10</sup> is aangegeven dat er de komende jaren een kentering plaatsvindt in de samenstelling van de bevolking; het aandeel jongeren daalt, terwijl het aandeel ouderen stijgt. De vergrijzing van de bevolking is naar verwachting het grootst in de plattelandsgebieden. Tegelijkertijd neemt de gemiddelde gezinsomvang af. Het aantal eenpersoons huishoudens groeit in de komende jaren met ongeveer 25%; het is niettemin lager dan in de rest van Nederland. Ook groeit het aantal mensen met een lichamelijke of mentale beperking, vooral als gevolg van de vergrijzing. Vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) wordt het zo lang mogelijk thuis verzorgen van mensen gestimuleerd.

Deze ontwikkelingen worden verder in kaart gebracht in het in 2007 lopende project "Demographic Change" van Regio Twente. Eén van de thema's daarin is het effect op de mobiliteit van deze veranderingen. Overigens is in de Netwerkanalyse Twente uitgegaan van het scenario European Coordination dat een sterkere groei veronderstelt<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> Dit omvat Regio Twente, provincies Overijssel en Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

<sup>9</sup> Voor Twente is deze grens € 112,5 miljoen.

<sup>10</sup> Wij zijn Twente, bestuurlijk manifest, november 2005.

<sup>11</sup> Dit is gebeurd op aanwijzing van het Ministerie van V&W. Door de toepassing van dit scenario is een goede vergelijking mogelijk tussen de verschillende Netwerkanalyses.

De gemiddelde inkomens in de grote steden van Twente zijn laag in vergelijking met de rest van de Provincie en zeker in vergelijking met de rest van Nederland. Door de van oudsher vrij eenzijdige economische structuur van Twente (voortgekomen uit de textielindustrie en de machinebouw) is de Twentse economie erg conjunctuurgevoelig. De dienstverleningssector is nog in ontwikkeling. Recente arbeidsmarktgegevens laten zien dat de industrie- en landbouwactiviteiten afnemen.

Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeer en vervoer. Zo hebben ouderen een ander verplaatsingspatroon dan jongeren, leidt een groei in de dienstverleningssector tot een toename van het zakelijke verkeer en wegen voor mensen met een beperking comfort, service en sociale veiligheid veelal zwaarder dan reistijd. Tegelijkertijd spelen er ook nog andere ontwikkelingen, zoals de communicatietechnologie die verschillende effecten kunnen hebben. Thuiswerken kan bijvoorbeeld leiden tot minder woon-werkverkeer, maar kan ook nieuw (sociaal recreatief) verkeer opwekken, doordat het thuiswerken gecombineerd wordt met andere activiteiten (boodschappen doen) of doordat er een auto beschikbaar is voor de partner.

Het inschatten van de effecten van deze ontwikkelingen voor de toekomst is lastig. Er zal dan ook regelmatig gekeken moeten worden in hoeverre de verwachte ontwikkelingen daadwerkelijk optreden en in hoeverre het geformuleerde mobiliteitsbeleid er bij aansluit. Wezenlijke wijzigingen kunnen aanleiding geven tot een vervroegde actualisatie van het RMP.

In de Agenda van Twente, die in concept gereed is, staat het versterken van de sociaal-economische structuur in Twente centraal, door een gelijke of hogere economische groei en een gelijke of lagere werkloosheid dan het landelijke gemiddelde in 2010. Om dit realiseren zijn drie regionale programma's geformuleerd waaronder het programma "**Twente langs alle wegen**". In dat programma gaat het om de optimale bereikbaarheid van Twente over de weg, het water, het spoor, de lucht en de digitale bereikbaarheid. Voor dit programma wordt een uitvoeringsagenda met concrete projecten opgesteld. Hierbij wordt expliciet rekening gehouden met het beleid zoals verwoord in dit Regionaal Mobiliteitsplan.

### 3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke structuurvisie voor Twente, als regionale uitwerking van de landelijke Nota Ruimte, is nog in ontwikkeling. In het bestuurlijk manifest voor de structuurvisie<sup>12</sup>, wordt aangegeven dat de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken de komende jaren zoveel mogelijk worden geconcentreerd in het stedelijk netwerk, waarbij het streven is om het gebruik van (nieuwe) ruimte te beperken. Dit vraagt om een optimale benutting van de ruimtelijke mogelijkheden binnen de steden en verstedelijkte kernen, waarbij extra aandacht wordt gegeven aan specifieke doelgroepen als starters, ouderen en de hogere inkomensgroepen. In het buitengebied wordt ruimte gemaakt voor het benutten van cultuurhistorische waarden en toeristische en recreatieve voorzieningen. Het wonen en werken in deze gebieden vindt zoveel mogelijk plaats in vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen.

Uiteraard hebben dergelijke ontwikkelingen een belangrijke invloed op het verkeers- en vervoersbeleid. In Twente is, net als in veel andere regio's in Nederland, de bebouwing van nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken de afgelopen jaren steeds verder van de spoorlijnen afgegroeid. Dit heeft de marktpositie van het openbaar vervoer verzwakt.

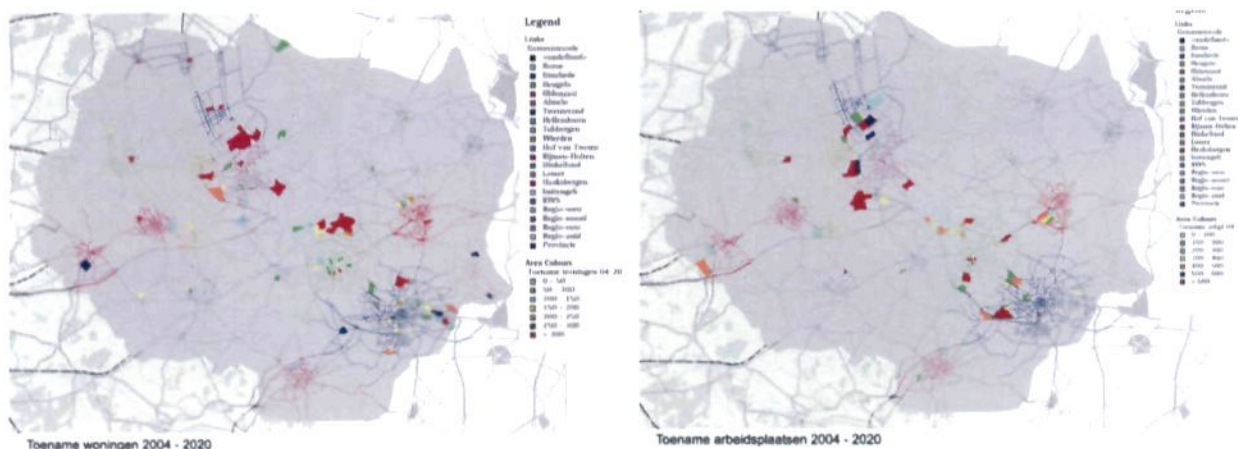
Een meer concrete invulling van de ruimtelijk spreiding is opgenomen in de Netwerkanalyse Twente. De belangrijkste ruimtelijk-economische gebieden waar die analyse van uitgaat, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

<sup>12</sup> Wij zijn Twente, bestuurlijk manifest, november 2005.

Tabel 3.3-1 Economische kerngebieden Regio Twente (Bron: Netwerkanalyse Twente)

	Binnenstedelijk	Kantoorlocaties	Bedrijventerreinen
Internationaal		Hengelo centrum (WTC) Enschede Noordwest (kennispark)	Vliegveld Twente <sup>13</sup>
Interregionaal	Enschede centrum	Hengelo Noordwest	Almelo (RBT) Oldenzaal, Rijssen, Nijverdal
Regionaal	Almelo centrum		Hengelo Zuid Goor, Haaksbergen

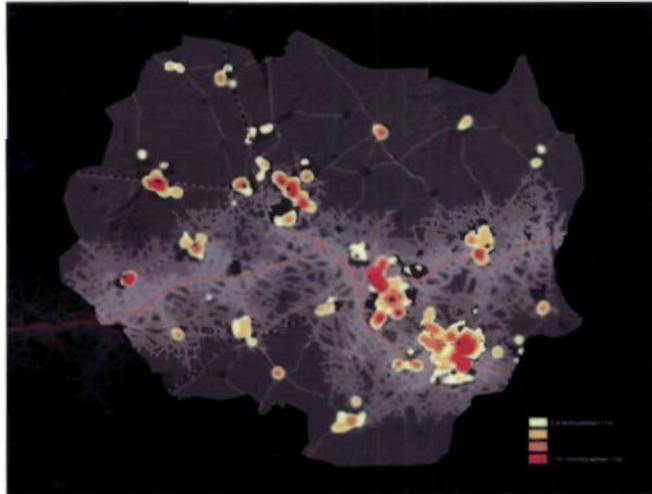
Voor de periode van dit RMP (tot 2011) liggen de ruimtelijke ontwikkelingen grotendeels vast in de plannen van de gemeenten. Onderstaande kaart laat zien waar de uitbreidingen in het aantal woningen voorzien zijn.



Figuur 3.3-1 Uitbreidingslocaties in Netwerkanalyse (woningen en arbeidsplaatsen). Bron: Netwerkanalyse Twente (zie voor meer detail bijlage C)

Voor de langere termijn staan de Twentse gemeenten voor een keuze: verder verdichten in het stedelijk gebied of spreiden van economische activiteiten. Deze keuze staat centraal in de ruimtelijke structuurvisie tot 2030 die momenteel wordt voorbereid. Aanleiding voor de discussie over verdichting of spreiding is de groei in economische ontwikkelingen buiten het stedelijk gebied die nu gaande is. Dit is weergegeven in de onderstaande figuur.

<sup>13</sup> In 2003 kondigde de minister van Defensie aan dat hij van plan was om de militaire vliegbasis in Twente te sluiten. Door het vertrek ontstonden er mogelijkheden voor een nieuwe invulling van de terreinen. In december 2006 is zowel in de raad van Enschede als in Provinciale Staten van Overijssel besloten om te komen tot gezamenlijke herontwikkeling van het gebied met als uitgangspunt om daarbinnen een werkende luchthaven te behouden. In januari 2007 heeft het Rijk aangegeven daarin mee te doen. De komende periode zullen diverse varianten van samenwerking en eigendomsverhoudingen worden uitgewerkt. Belangrijk bij de verdere planontwikkeling is, naast de uiteindelijke omvang van de luchthaven, ook de ambities m.b.t. aspecten als natuur en landschap, woningbouw en ontwikkeling van bedrijfsterrinen.



**Figuur 3.3-2 Aantallen arbeidsplaatsen in de sectoren Kennis en Industrie, 2005**  
Bron: Proces Ruimtelijke Structuurvisie Twente

De ruimtelijke keuzes hebben gevolgen voor het verkeerssysteem en andersom worden de ruimtelijke keuzes beïnvloed door de mogelijkheden van het verkeerssysteem. Zoals in hoofdstuk 1 al is aangegeven zet Regio Twente in op het uitvoeren van een mobiliteitstoets voor (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen.

### 3.4 Mobiliteitsontwikkelingen

#### Toename in mobiliteit

In de vorige paragraaf is al duidelijk geworden dat de verwachting is dat Twente de komende jaren een sterke ruimtelijk-economische groei door zal maken. Wanneer er geen maatregelen genomen worden, loopt het verkeer binnen de steden steeds vaker vast en ontstaan er meer files op de snelwegen en op de aansluitingen tussen de snelwegen en de overige wegen. Dit blijkt uit de onlangs uitgevoerde Netwerkanalyse.

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel voor de Twentenaren. Een enquête uit 2004<sup>14</sup>, onder inwoners van 18 jaar en ouder, laat zien dat de Twentenaren voor het merendeel van alle verplaatsingen gebruik maken van de auto (of motor). De verwachting is dat de automobilititeit tot 2020 sterk blijft groeien; niet alleen het aantal verplaatsingen, maar ook de lengte van de verplaatsingen neemt toe.<sup>15</sup> Tot 2020 wordt bovendien verwacht dat het vrachtverkeer over de weg sterk groeit. Dit komt mede door ontwikkelingen binnen Europa, zoals de toetreding van de nieuwe lidstaten tot de EU en de toename van de internationale handel. Hierdoor is de verwachting dat het (vracht)verkeer op de A1 en A35 toenemen. De capaciteit van de snelwegen zal worden bereikt en de bereikbaarheid vanuit de Randstad en de omliggende gebieden zal afnemen.

#### Gevolgen voor bereikbaarheid Twente

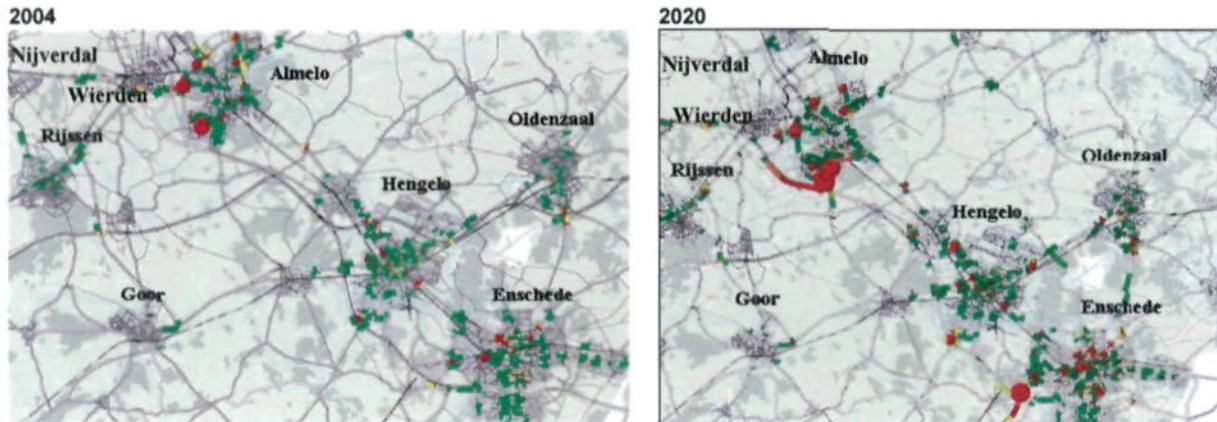
Uit de Netwerkanalyse is gebleken dat de **externe bereikbaarheid** van Twente met name vanuit de Stedendriehoek problematisch wordt. De oorzaak ligt bij knelpunten op de A1 tussen Twente en Apeldoorn. Ook binnen Twente bereikt het verkeer op de A1 en A35 de maximumcapaciteit, met name op het gedeelte waar ze samen lopen. De doorvoerfunctie van de A1 komt onder druk te staan en de verbindingen met de Randstad worden slechter.

<sup>14</sup> Bron: Mobiliteitsstromenonderzoek Twente (2004)

<sup>15</sup> Zie Netwerkanalyse Twente (2006)

Maar ook op het regionale en stedelijke wegennet vinden er steeds meer vertragingen plaats en dan vooral in de verbindingen tussen de kernen van het stedelijk gebied, op de verbindingen vanuit de omgeving richting Almelo en op de verbindingen Enschede-Oldenzaal en Enschede-Nijverdal. Verder zullen zich problemen voordoen op knooppunten in het regionale wegennet (met name in de steden). Hierdoor komt ook de **interne bereikbaarheid** van Twente onder druk te staan.

Dit is te zien in de onderstaande figuren waarin de voertuigverliesuren in de ochtendspits zijn aangegeven mate (groen = weinig, rood = veel). Met een rode cirkel is aangegeven op welke plaatsen de verliesuren veroorzaakt worden.



**Figuur 3.4-1** Overzicht verliesuren 2004 en 2020  
 Bron: Netwerkanalyse Regio Twente (31 juli 2006)

De doorstroming op de N35 is problematisch, met name in Almelo. Ook het vervolg van de N35 richting Zwolle heeft problemen. Andere wegen waarop problemen zichtbaar worden zijn de N18 (aansluiting op A35) en de N36. Op het netwerk van Hengelo zijn meerdere kleinere concentraties van verliesuren. Zowel op de stadsring als bij de aansluiting van Hengelo-Zuid op de A35 ondervinden weggebruikers vertraging. In Enschede zijn vooral vertragingen op de (westelijke) stadsring en bij de afrit Enschede-West (en Westermaat – Auke Vleerstraat). Bij Oldenzaal worden weggebruikers getroffen door vertraging aan de zuidzijde bij de aansluiting op de A1.

Tussen 2004 en 2020 komen er nauwelijks plaatsen waar de files veroorzaakt worden bij, maar de omvang van de kiemen neemt aanzienlijk toe. De kiemen in Almelo en Enschede nemen een groot deel van de verliesuren in Twente voor hun rekening. Bij de zuidelijke invalsweg van Almelo ontstaat een forse terugslag op de (nieuwe) A35. Bij de aansluiting van de N18 bij Enschede op de A35 ontstaat vertraging.

Volgens de door de Nota Mobiliteit gehanteerde normen over de doorstroming op de snelwegen doen zich tot 2020 nog geen grote problemen voor op de A1 in de regio. Die normen hebben echter betrekking op het verkeer over de lange afstand; in de berekening van de norm worden stukken met congestie gecompenseerd door andere stukken zonder congestie. Er mogen dan volgens de normen voor de doorstroming uit de Nota Mobiliteit geen knelpunten zijn, op de schaal van Twente kan ernstige congestie gaan optreden.

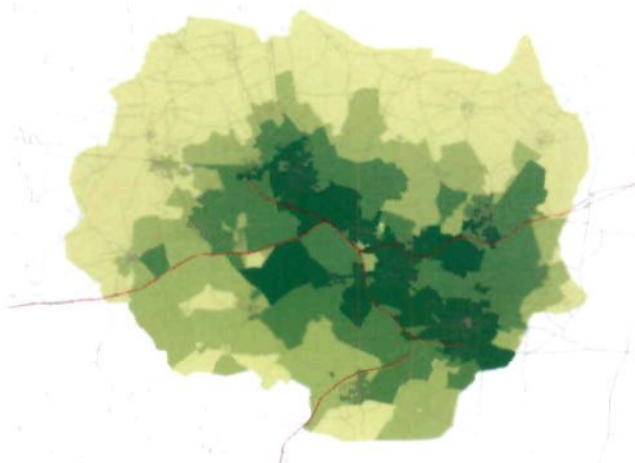
Een deel van de congestie op de snelwegen wordt verklaard door het hoge aandeel regionale verplaatsingen op deze wegen. Dit wordt mede veroorzaakt doordat er geen goed onderliggend wegennet beschikbaar is. Een andere oorzaak is het ruimtelijke ordeningsbeleid uit het verleden. Locaties met grote geconcentreerde verkeersstromen liggen dicht bij de snelwegen (zoals koopplein Westermaat tussen Hengelo en Borne) en woonwijken liggen steeds meer langs de snelwegen, verder af van openbaarvervoerknooppunten.

Doordat de snelwegen niet goed aansluiten op de regionale wegen ontstaan lange wachtrijen bij de op- en afritten, die op sommige punten terug slaan tot op de snelwegen. Dit is bijvoorbeeld het geval op de A35 bij Almelo-Zuid en de aansluiting van de (toekomstige) N18 en de Westerval op de A35 bij Enschede.

### Gevolgen voor bereikbaarheid locaties

Door de vertragingen op de snelwegen (A1 en A35) en de regionale wegen wordt de bereikbaarheid van alle economische kerngebieden in Twente verder bedreigd. De verslechtering is het grootst voor de economische gebieden in het stedelijk gebied. De bereikbaarheid van speerpunten van het ruimtelijk beleid verslechtert, zoals voor het Regionaal Bedrijventerrein: 'XL Businesspark Twente' (Almelo Zuid), de centrumontwikkeling van Hengelo, kennispark Enschede en Luchthaven Twente verslechtert.

Behalve voor de bereikbaarheid van economische gebieden zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van de woonwijken ook merkbaar. De ontplooiingsmogelijkheden van de Twentse inwoners, dat wil zeggen het aantal bestemmingen dat men in een bepaalde tijd kan bereiken, neemt af. In de onderstaande figuur zijn deze ontplooiingsmogelijkheden weergegeven; hoe groener een gebied hoe meer bestemmingen de inwoners kunnen bereiken en hoe geleer hoe minder.



**Figuur 3.4-2 Ontplooiingsmogelijkheden 2004 (ochtendpsits)**  
Bron: Netwerkanalyse Regio Twente (31 juli 2006)

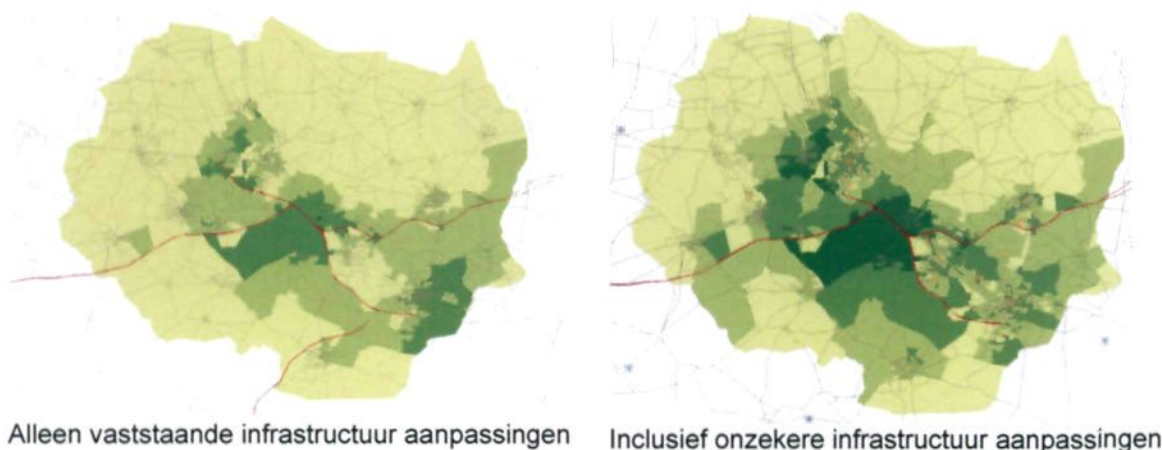
Voor het beeld in 2020 maken we onderscheid naar de situatie waarin alleen vaststaande infrastructurele aanpassingen zijn doorgevoerd en de situatie waarin ook onzekere infrastructurele maatregelen zijn doorgevoerd.

De vaststaande infrastructurele aanpassingen zijn:

- Nieuwe wijkontsluitingswegen in of door nieuw aan te leggen gebieden;
- Doortrekking A35 om Almelo;
- Afwaarderen / knippen zuidelijke rondweg Wierden (alternatief is doorgetrokken A35)
- Aansluiten N36 op A35 tussen Wierden en Almelo;
- Realisatie combiplan Nijverdal en afwaarderen / knippen huidige tracé N35 door kern

De bestaande infrastructuur plannen waarvoor nog niet vaststaat dat ze ook daadwerkelijk uitgevoerd worden, zijn:

- Het zuidelijke deel van de nieuwe rondweg Borne en de knip N743<sup>16</sup>;
- Aanpassingen naar de op en afrit 30 op de A1 (tussen Hengelo en Borne, in de omgeving van Plein Westermaat);
- Aanpassingen in Hengelo: Laan van Zuid, doortrekken Diamantstraat en doortrekken Laan van Driene naar de A1 (Hengelo-Noord);
- Realisatie nieuwe N18.



**Figuur 3.4-4 Ontplooiingsmogelijkheden 2020 (ochtendspits) zonder onzekere infrastructuur en rekening houdend met onzekere bestaande plannen**

Bovenstaande figuur laat de ontwikkeling van de ontplooiingsmogelijkheden zien, dus van het aantal bestemmingen dat men in een bepaalde tijd kan bereiken. Zoals te zien is, kleurt Twente een stuk geleer in 2020 dan in 2004, wat betekent dat de ontplooiingsmogelijkheden afgenomen zijn. Dit geldt met name voor de situatie zonder de onzekere infrastructurale plannen. Uit deze uitkomsten van de netwerkanalyse wordt het regionale belang van de realisatie van die plannen nog eens ondersteund. De komende periode zal uit de vervolgcacties van de netwerkanalyse moeten blijken of er nog meer aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn om de geconstateerde problemen in 2020 te kunnen voorkomen. Dit zal resulteren in een regionale wegvizie op het netwerk dat nodig is om Twente bereikbaar te houden over de weg. Hier gaan we in deel II van dit RMP verder op in.

De Rijksoverheid streeft ernaar om voor 2012 een vorm van Anders Betalen voor Mobiliteit in te voeren. Hierbij wordt uitgegaan van een vaste landelijke heffing per verreden kilometer, waardoor het autogebruik zou moeten afnemen. De gedachte is dat dit de problemen op de snelwegen en 80-km/uur wegen verlicht en zo bijdraagt aan de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en de ontplooiingsmogelijkheden van de Twentenaren. Een extra congestieheffing op het hoofdwegennet bovenop de algemene heffing zorgt voor extra voertuigkilometers op wegen binnen de bebouwde kom, die daarvoor niet zijn ingericht. Het effect van beprijzen voor de Twentse economie zal worden bestudeerd.<sup>17</sup>

In de netwerkanalyse is ook gekeken naar de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen van andere modaliteiten, met name het openbaar vervoer en de fiets. Die resultaten worden in het volgende deel van dit RMP meegenomen.

<sup>16</sup> Voor alle duidelijkheid: de westelijke rondweg vanaf de N743 richting de op- en afrit Borne West op de A35 valt onder de vaststaande plannen, evenals de nieuwe gebiedsontsluitingsweg door de Bornse Maten;

<sup>17</sup> Aan een Plan van Aanpak "Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak" wordt gewerkt.