

Deel II: Beleidsvelden

4 Inleiding op de beleidsvelden

In het eerste deel van het RMP zijn de ontwikkelingen van de afgelopen jaren geschetst en de verwachte knelpunten op het gebied van mobiliteit beschreven. In dit tweede deel van het RMP worden de doelen aangegeven en worden de verschillende beleidsthema's behandeld. De beleidsthema's zijn gerangschikt naar de drie hoofdthema's binnen het verkeers- en vervoersbeleid: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

4.1 Doelen van het RMP

Uit de ambities (zie paragraaf 1.2), de evaluatie van het voorgaande RVVP (zie hoofdstuk 2) en de bestuurlijke, ruimtelijke, maatschappelijke en mobiliteitsontwikkelingen (zie hoofdstuk 3) zijn de volgende doelen voor het RMP geformuleerd:

1. Het waarborgen van de huidige kwaliteit van interne en externe bereikbaarheid voor personen en goederen van sociale, economische en andere maatschappelijke activiteiten in zowel het stedelijk gebied als het buitengebied, alsmede het benutten van kansen voor verbetering van de bereikbaarheid.
2. Het verbeteren van het leefbaarheidsniveau in de hele regio door de totale hoeveelheid schadelijke effecten van het verkeer op het leefmilieu en de natuur te beperken.
3. Het verhogen van de verkeersveiligheid door het verminderen van het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden.

Deze drie doelstellingen sluiten aan op de drie hoofdthema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Bij de eerste doelstelling klinkt het streven om de huidige (2004) kwaliteit van de bereikbaarheid te waarborgen misschien niet erg ambitieus. Dit is het echter wel gezien de vele ontwikkelingen die richting een verslechtering van de bereikbaarheid werken.

Bij de tweede en derde doelstelling wordt wel een verbetering nagestreefd. Voor de verkeersveiligheid geldt een kwantitatieve doelstelling, namelijk een vermindering van het aantal doden met minstens 15% ten opzichte van het driejaarlijkse gemiddelde in 2002 en een verlaging van het aantal ziekenhuisgewonden met minimaal 7,5%. Hier gaan we in hoofdstuk 6 verder op in.

In de tweede en derde doelstelling wordt bewust gesproken over het beperken van de totale hoeveelheid schadelijke effecten en verkeersdoden. In sommige gevallen leiden noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen namelijk onvermijdelijk tot een lokale aantasting van de leefbaarheid (voor een deel van de dag), terwijl op het niveau van de hele regio juist een verbetering te zien is.

Dit RMP moet ook bijdragen aan het stimuleren van (gemeentelijke) projecten die belangrijk zijn voor het realiseren van de doelen.

In de volgende hoofdstukken wordt per beleidsthema de huidige situatie, de verwachtingen voor de toekomst (tot 2020) en de geplande acties beschreven. De acties worden beschreven in een **actietabel** waarbij steeds vermeld wordt met welke partijen Regio Twente de actie kan uitvoeren. De actietabellen hebben een dynamisch karakter en zullen een belangrijke rol spelen bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 8).

4.2 Rol van Regio Twente

Regio Twente is een samenwerkingsverband van 14 gemeenten, het is geen zelfstandige bestuurslaag. Het bestuur bestaat uit afgevaardigde bestuurders uit de deelnemende gemeenten. Een aantal taken wordt gezamenlijk uitgevoerd onder de vlag van Regio Twente, zoals het verzorgen van het openbaar vervoer, maar er zijn ook taken die primair bij andere bestuurslagen liggen zoals de gemeenten, de Provincie en het Rijk.

Regio Twente is budgethouder voor de gelden voor het openbaar vervoer en verkeersveiligheid, maar zij is geen wegbeheerder. Dit betekent dat de hoge ambities die in dit RMP worden benoemd alleen in samenwerking met de andere bestuurslagen gerealiseerd kunnen worden. De rol van Regio Twente verschilt daarom per beleidsthema.

In de onderstaande tabel is per beleidsthema de rol van Regio Twente aangegeven, onderverdeeld naar primaire rol (donkergrijs) en secundaire rol (lichtgrijs). Er kan sprake zijn van een beleidsbepalende taakverantwoordelijkheid, van een initiërende rol of van een coördinerende en vertegenwoordigende rol.

Tabel 4.2-1 Rol Regio Twente per beleidsthema

	Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
Wegvervoer			Regionale samenhang in problemen en oplossingen (geen wegbeheerder)
Binnenvaart			Afstemming faciliteiten op- en overslag binnenvaart (geen vaarwegbeheerder)
Spoorvervoer	Autoriteit voor regionaal spoorvervoer (geen spoorbeheerder)	Afstemming regionaal spoor en hoofdspoor	
Openbaar vervoer	Autoriteit voor openbaar vervoer (budgethouder)		
Fiets en voetgangers		Afstemming regionaal fietsnetwerk (geen wegbeheerder)	Ontwikkeling lokale fietsnetwerken
Ketenmobiliteit		Faciliteren mobiliteitsmanagement.	Afstemming verschillende modaliteiten (P&R, parkeren)
Veiligheid		Uitvoeren programma Duurzaam Veilig (budgethouder)	Stimuleren integrale aanpak verkeersveiligheid en afstemming gemeenten
Leefbaarheid			Samenhang in problemen en oplossingen, stimuleren uniforme aanpak
Innovatie		Faciliteren relevante regionale pilots.	Kennisuitwisseling met landelijke pilots.

In de tabel is te zien dat de beleidsbepalende rol van Regio Twente gericht is op het openbaar vervoer en het regionale spoorvervoer. Daarnaast is er een aantal onderwerpen waarvoor Regio Twente een initiërende rol heeft of een coördinerende en vertegenwoordigende rol. De coördinerende en vertegenwoordigende rol houdt dit in dat Regio Twente kijkt naar de regionale samenhang in problemen en oplossingen en dat zij het regionale belang vertegenwoordigt in de samenwerking met andere partijen, zoals het Rijk, de Provincie, gemeenten, ProRail, vervoerders en brancheorganisaties. In de uitvoering is zij afhankelijk van de deelnemende wegbeheerders.

Overigens staat de invulling van de tabel los van de budgetverdeling die Regio Twente hanteert. Er kunnen door Regio Twente activiteiten in alle kolommen (mede) gefinancierd worden. Voor de uitvoering van haar taken ontvangt Regio Twente direct fondsen van het Rijk.

Het grootste deel daarvan wordt besteed aan het openbaar vervoer, waarvoor Regio Twente in feite de enige financier is. Dat voor de andere taken de bedragen kleiner zijn, wil niet zeggen dat daaraan in totaliteit minder uitgegeven wordt; Regio Twente is vaak slechts medefinancier.

Regio Twente kan met haar financiën in deze gevallen stimuleren dat het regionale beleid tot uitvoering wordt gebracht. Een duidelijk voorbeeld zijn wegenprojecten. De middelen waarover Regio Twente beschikt, zijn bedoeld om projecten van de Twentse wegbeheerders te steunen die van regionaal belang zijn.

Overigens vindt de discussie over de verdeling van budgetten plaats in het tweejaarlijks Uitvoeringsprogramma waarin het RMP wordt geconcretiseerd. Dit uitvoeringsprogramma wordt gebaseerd op zowel het RMP, als de jaarlijkse besluiten van Regio Twente over de verdeling van de Brede Doeluitkering (BDU) die Regio Twente van het Rijk ontvangt. In hoofdstuk 10 wordt verder op de financiën ingegaan.

5 Bereikbaarheid

In het eerste deel zijn de ambities en doelstellingen van het mobiliteitsbeleid verwoord, namelijk het waarborgen van de externe en interne bereikbaarheid van activiteiten in het stedelijk en buitengebied. Dat hierbij een aantal problemen op zal treden, is in hoofdstuk 3 aangegeven.

Om deze problemen het hoofd te bieden zijn meerdere oplossingsrichtingen mogelijk. Aangezien er een sterke relatie is tussen de ruimtelijke ordening en de mobiliteit wordt dit als eerste oplossingsrichting gezien. Het gaat hierbij om het inschatten van de mogelijkheden van het verkeerssysteem om ruimtelijke ontwikkelingen te ondersteunen en het inschatten van de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeerssysteem. Deze afweging gebeurt middels een **mobilitiestoets**.

Naast de afstemming met het ruimtelijke orderingsbeleid zijn er verschillende oplossingsrichtingen mogelijk binnen het verkeers- en vervoersbeleid, variërend van het aanpassen van de beprijzing van mobiliteit tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In de onderstaande tabel wordt kort benoemd wat Regio Twente met de verschillende oplossingsrichtingen beoogt.

Tabel 5.0-1 Visie Regio Twente op oplossingsrichtingen

Oplossingsrichting	Visie Regio Twente
1. Afstemming ruimtelijke ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> Duidelijkere afweging van mogelijkheden en gevolgen voor mobiliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen door het toepassen van een mobilitiestoets.
2. Anders Betalen voor Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> Landelijke heffing draagt bij aan beheersen problemen, maar lost deze niet op. Een extra congestietoeslag alleen op het hoofdwegennet is niet wenselijk, vanwege de ongewenste verschuiving naar het regionale wegennet. De gevolgen voor de Twentse economie worden bestudeerd.
3. Aanbod van openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Potenties van openbaar vervoer optimaal benutten voor zowel externe als interne verplaatsingen. Zo kan het openbaar vervoer een alternatief zijn voor de autoverplaatsingen.
4. Management van Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> Door een betere afstemming tussen de verschillende modaliteiten kan de bereikbaarheid verbeteren. Aanbod van hoogwaardig fietsnetwerk binnen steden en snelle doorgaande fietsroutes tussen de steden. Dit biedt een alternatief voor korte autoverplaatsingen.
5. Benutting bestaande infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> Zoveel mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur om het waardevolle landschap zoveel mogelijk te sparen en de beschikbare verkeersruimte zo effectief mogelijk te benutten.
6. Aanpassen bestaande infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> Waar benuttingsmaatregelen onvoldoende soelaas bieden, is aanpassing van de infrastructuur de volgende stap.
7. Aanleggen nieuwe infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld als er geen andere reële alternatieven zijn.

In het vervolg van dit hoofdstuk bereikbaarheid wordt onderscheid gemaakt naar verschillende modaliteiten. Uiteraard kunnen de modaliteiten niet los van elkaar gezien worden. In sommige gevallen wordt gebruik gemaakt van verschillende modaliteiten voor een verplaatsing, zodat de modaliteiten elkaar versterken. In andere gevallen is er juist sprake van concurrentie; bijvoorbeeld tussen de bus en fiets voor verplaatsingen op korte afstanden. Al met al is het belangrijk om het hele palet aan modaliteiten gezamenlijk te bekijken, inclusief de mogelijke samenhang hiertussen. Daarom eindigen we dit hoofdstuk met een integrale paragraaf over de samenhang tussen de modaliteiten (ketenmobiliteit).

5.1 Wegvervoer

Regio Twente zet de komende jaren in op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur, ook door het goederenvervoer. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld als er geen andere reële alternatieven zijn.

Net als in de rest van Nederland is het wegvervoer in Twente de belangrijkste vervoerswijze, zowel in het personen- als in het goederenvervoer. In het **personenvervoer** wordt voor 57% van de verplaatsingen de auto gebruikt¹⁸. Het autobezit per inwoner in Twente en de groei erin liggen boven het landelijk gemiddelde en ook boven het niveau van de rest van Overijssel¹⁹. Ook voor het **goederenvervoer** is vervoer over de weg belangrijk. Het goederenvervoer is onmisbaar voor het economisch functioneren van Twente. Winkels moeten bevoorrad worden, producerende industrieën zijn afhankelijk van de tijdige aanvoer van grondstoffen en halffabrikaten en afvoer van producten. Daarnaast is de transportsector een belangrijke werkgever voor de regio.

In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat de verwachting is dat de mobiliteit en de daarmee samenhangende problemen de komende jaren toenemen. Ook is aangegeven wat dit betekent voor het Twentse wegennet en voor de bereikbaarheid van economische centra. In de visie van Regio Twente moet het niveau van bereikbaarheid uit 2004 gehandhaafd blijven, in termen van reistijden. Concreet zet Regio Twente in op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur, ook voor het goederenvervoer. De aanleg van nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk beperkt. Om te bepalen op welke plaatsen nieuwe infrastructuur noodzakelijk is, wordt op basis van de uitkomsten van de Netwerkanalyse een **lange termijn visie** voor bereikbaarheid opgesteld. Daarin wordt gestreefd naar het opheffen van de gesignaleerde knelpunten.²⁰

Opgave: Optimaal benutten bestaande infrastructuur

Regio Twente zet in op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Hierdoor wordt het ruimtebeslag beperkt en kan het groene karakter van de regio behouden blijven. Om de gesignaleerde problemen het hoofd te kunnen bieden, zijn er maatregelen nodig voor een betere benutting. Hiervoor wordt aangesloten bij de maatregelen uit het programma Twente Mobiel, dat gestart is in 2004.



In de eerste fase van dit project is de basis gelegd voor de samenwerking tussen alle regionale wegbeheerders. Er is een gezamenlijke visie op verkeersmanagement in Twente opgesteld voor de periode tot en met 2010. Belangrijke dragers voor het wegvervoer van personen en goederen zijn de snelwegen A35 en A1. Deze wegen hebben een hoge prioriteit in het verkeers- en vervoersbeleid van Regio Twente.

¹⁸ Mobiliteitsstromenonderzoek Regio Twente (april 2006)

¹⁹ CBS data (beschikbaar via internettoepassing Statline)

²⁰ Aanleg van de N18 wordt gezien als noodzakelijk.



Figuur 5.1-1 Overzicht netwerk wegen, inclusief prioriteiten
 Bron: Twente Mobiel

In de tweede fase die is afgerond in 2006, zijn de oplossingsrichtingen verfijnd, getoetst op hun effecten en uitgewerkt in een concreet maatregelenpakket bestaande uit een 33-tal projecten met een investeringsvolume van meer dan 25 miljoen Euro. De projecten richten zich op het reguleren en sturen van het verkeer (middels dynamisch verkeersmanagement), het verzamelen van actuele verkeersinformatie, het beheren van verkeersstromen vanuit een centraal managementsysteem en een (beperkte) uitbreiding en aanpassing van bestaande infrastructuur.

De projecten liggen verspreid over de hele regio en ondersteunen de visie op verkeersmanagement in Twente over de volle breedte. De uit de projecten voortvloeiende benuttingmaatregelen worden tot en met 2010 gerealiseerd om de bereikbaarheid van Twente te optimaliseren.

Het totale maatregelenpakket (zie bijlage) omvat naast de vele lokale maatregelen, waarvoor de betreffende wegbeheerder de realisatie verzorgt, een aantal regio overkoepelende maatregelen, waarvan de verantwoordelijkheid niet bij één wegbeheerder ligt. Regio Twente neemt het initiatief om die maatregelen uit te voeren. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- regionaal systeem voor publieksinformatie en inwinning;
- regionaal verkeersmanagementsysteem;
- regionale website wegwerkzaamheden;
- regionaal incident management op het onderliggend wegennet.

Incident management

Eén van de maatregelen uit het benuttingsprogramma Twente Mobiel is incident management op het onderliggende wegennet. Incident management is het geheel aan maatregelen waarmee wordt beoogd de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken. Uiteraard gebeurt dit met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers en de beheersing van de ontstane schade.

Op het hoofdwegennet wordt Incident Management al een aantal jaren toegepast. De ervaringen die zijn opgedaan, zijn zeer positief. Niet alleen is de filehinder verminderd, ook de onderlinge samenwerking en het contact tussen de betrokken hulpdiensten is sterk verbeterd. Regio Twente is van mening dat Incident Management ook voor decentrale wegbeheerders (provincies, gemeenten) een belangrijke verkeersmanagement maatregel kan zijn.

Het vernieuwende van incident management op het onderliggende wegennet is dat naast het proces om een weg weer zo snel mogelijk vrij te maken ook actief alternatieven voor het gehinderde verkeer worden geïnventariseerd en gecommuniceerd (alternatieve routes en/of vervoerswijzen).

De voordelen zijn dus de samenwerking tussen de betrokken partijen bij het versneld vrijmaken van de weg en het bieden van informatie over alternatieve routes en/of vervoerwijzen in het geval van langdurige stremmingen. Regio Twente wil deze bredere vorm van Incident Management toetsen in de vorm van een pilot op basis van het landelijke handboek met richtlijnen voor Incident Management op het onderliggende wegennet.

Opgave: Faciliteren goederenvervoer op bestaande infrastructuur

Ook het goederenvervoer speelt een rol bij het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Uiteraard zijn de maatregelen uit Twente Mobiel ook van toepassing op het goederenvervoer. Hiernaast is het project *Goederen naar Twentse steden* (2003) van belang. Dit richt zich hoofdzakelijk op de bevoorrading van de drie Twentse steden. Speerpunten zijn het afstemmen van venstertijden, het stimuleren van bundeling en het oplossen van fysieke knelpunten en op termijn de inzet van schone, stille en veilige voertuigen.

In 2006 hebben de steden afgesproken dat die ambities er nog steeds zijn, maar dat de invoering van bepaalde onderdelen meer tijd zal vergen, onder andere in verband met actuele ontwikkelingen in de binnensteden, vooral in Almelo (het masterplan binnenstad) en Hengelo. Er wordt een actualisatie gemaakt mede op basis van een enquête naar de situatie in Enschede waar de implementatie al ver gevorderd is. Verder pleit het bedrijfsleven voor het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer en specifieke doelgroepstroken. Regio Twente onderzoekt de komende jaren met het bedrijfsleven de mogelijkheden hiervan.

Een ander aandachtspunt is het benoemen van een *Kwaliteitsnet Goederenvervoer*, bestaande uit de belangrijke wegen voor het goederenvervoer. Dit kwaliteitsnet kan gebruikt worden bij het beoordelen van de kwaliteit van de wegen, het benoemen van knelpunten en het prioriteren van werkzaamheden. Ook voor het routeren van gevaarlijke stoffen kan dit een basis vormen.

Opgave: Faciliteren van zowel het doorgaand verkeer als het Twentse verkeer

Het doorgaande verkeer door Twente neemt de komende jaren naar verwachting sterk toe. Dit doorgaande verkeer maakt (deels) gebruik van dezelfde infrastructuur als het verkeer dat een relatie heeft met Twente.

Voor het doorgaande goederenvervoer, spelen twee specifieke problemen. Door de grote hoeveelheid vrachtwagens op de rechter rijstrook wordt het in- en uitvoegen in drukke tijden bemoeilijkt. Daarnaast wordt er door vrachtauto's op de vluchtstrook geparkeerd op momenten dat er een rijverbod in Duitsland is (zon- en feestdagen). Met name in geval van feestdagen kan dit leiden tot overlast voor het overige verkeer.

De komende periode bekijkt Regio Twente de omvang van het totale doorgaande verkeer en mogelijkheden om de hinder ervan voor het overige verkeer te beperken.

Opgave: Aanleggen van benodigde nieuwe infrastructuur

Ondanks de genoemde benuttingsmaatregelen zal, zeker op de langere termijn, in beperkte mate nieuwe infrastructuur gerealiseerd moeten worden. Dit speelt vooral rond de beide snelwegen A1, A35 en N18 en de aansluitingen naar de steden.

Het Twentse bedrijfsleven heeft in samenwerking met enkele overheden enkele jaren geleden een Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS) ontwikkeld. In dit plan worden de vrachtintensieve bedrijven op de bedrijventerreinen aan de zuid-westzijde van Hengelo en Enschede²¹ ontsloten via een onbelemmerde weg specifiek voor vrachtverkeer.

²¹ Grolsch, Marssteden, Twence, Knol, Containerterminal Hengelo.

Hiermee wordt de A1/A35 en het onderliggende wegennet ontlast en wordt Twente extra interessant als vestigingslocatie voor bedrijven die belang hebben bij een goede logistieke afwikkeling. Regio Twente gaat de discussie met het bedrijfsleven aan over hoe dit vormgegeven kan worden. Concreet zal Regio Twente samen met andere betrokken overheden de voorwaarden proberen te scheppen, maar de exploitatie ligt bij het bedrijfsleven.

Tabel 5.1-1 Actietabel wegverkeer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente	
Opgave: Optimaal benutten bestaande infrastructuur			
U	Opwaardering N18 Enschede-Varsseveld conform bestuurlijke afspraken Netwerkanalyse.	Regionale overheden, V&W, RWS	Coördineren
U	Programma Twente Mobiel (33 projecten)	Gemeenten, Provincie, RWS	Initiëren
U	Laan Hart van Zuid in Hengelo	Gemeenten, Provincie	Vertegenwoordigen
V	Verdiepingsslag op Netwerkanalyse (conform afspraak met Minister), betreffende: <ul style="list-style-type: none"> • A1 Borne – Hengelo, • aansluiting Almelo Zuid op A35 en Hengelo Zuid, • A/N35 bij Enschede - Duitse grens. 	Regionale overheden, V&W, RWS	Coördineren
V	Tweede generatie benuttingsmaatregelen	Regionale overheden, V&W, bedrijfsleven, VROM, LNV	Initiëren
V	Capaciteit van de aansluiting N18/A35 in Tracé-MER	Gemeenten, Provincie, RWS	Vertegenwoordigen
V	Compact rijden op stedelijke ringwegen	Regionale overheden, VROM, V&W, Justitie	Vertegenwoordigen
Opgave: Faciliteren goederenvervoer op bestaande infra			
U	Kwaliteitsnet Goederenvervoer	Provincie, gemeenten en RWS	Initiëren
U	Herziene afspraken uit Goederen naar Twentse Steden uitvoeren	Bedrijven, V&W, gemeenten	Coördineren
V	Onderzoeken mogelijkheden OLS	RWS, V&W, branche organisaties, Provincie, gemeenten	Initiëren
V	Onderzoeken mogelijkheden medegebruik busbanen en afstemming venstertijden.	RWS, V&W, branche organisaties, Provincie, gemeenten	Vertegenwoordigen
V	Effecten van het doorgaand vrachtverkeer op betrouwbaarheid en doorstroming A1 en A35 (inclusief vluchtstrookproblematiek).	RWS, V&W, branche organisaties, Provincie, gemeenten	Initiëren
Opgave: Aanleggen van benodigde nieuwe infrastructuur			
U	Lange termijnvisie bereikbaarheid opstellen o.b.v. Netwerkanalyse (inclusief noodzakelijk nieuwe infrastructuur en mogelijke effecten beprijzen)	Gemeenten, V&W, RWS	Initiëren
V	Knelpunt A1 bij Deventer	Gemeenten, Provincie, RWS	Vertegenwoordigen
V	Parallelweg A1 (ter hoogte van Duivelsdijk)	Gemeenten, Provincie, RWS	Vertegenwoordigen
V	Laan van Driene naar afrit Hengelo-Noord	Provincie, gemeenten	Vertegenwoordigen
V	Ontsluiting luchthaven Twente in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (incl. gevolgen voor verbinding Enschede-Oldenzaal)	RWS, Provincie, gemeenten	Vertegenwoordigen

Noot: V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

5.2 Binnenvaart

Regio Twente zet de komende jaren in op het vergroten van de binnenvaart door onder meer het wegnemen van infrastructurele knelpunten voor de binnenvaart en het ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen.

De binnenvaart is na het wegvervoer de belangrijkste modaliteit voor het goederenvervoer van en naar Twente. Het Twentekanaal is de vaarweg die de drie grote steden van Twente aansluit op het landelijk netwerk van rivieren en kanalen (met de IJssel ter hoogte van Zutphen). Het Twentekanaal heeft een bevaarbaarheidsklasse CEMT IV²². Verder is er het veel kleinschaligere Overijssels Kanaal dat Almelo met Coevorden verbindt (CEMT I).



In de Nota Mobiliteit wordt prioriteit gegeven aan de hoofdverbindingssassen uit de Nota Ruimte; het Twentekanaal is onderdeel van zo'n hoofdverbindingssas. Regio Twente streeft ernaar de binnenvaart een belangrijke functie in het goederenvervoer te laten vervullen. Dit kan alleen als het Twentekanaal wordt aangepast aan de ontwikkelingen in de binnenvaart.

Figuur 5.2-1 Overzicht vaarwegen Twentekanalen
 Bron: Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Het goederenvervoer per binnenvaart binnen de regio Twente is vooral gericht op de containerterminal in Hengelo-Zuid (Combi Terminal Twente) en de binnenhavens bij Hengelo, Enschede en Almelo. De haven van Hengelo heeft de hoogste overslag (in tonnen) van heel Overijssel, namelijk ruim 2,3 miljoen ton. Ook de havens van Almelo en Enschede hebben een aanzienlijke overslagfunctie voor Twente, respectievelijk bijna 1 miljoen ton en bijna 0,5 miljoen ton²³.

Tussen 2010 en 2020 wordt een groei van het goederenvervoer over water verwacht tussen de 40% en 50% (in tonnen). Daarnaast vindt er schaalvergroting plaats in de sector, die zal leiden tot de inzet van grotere vrachtschepen. Het aantal scheepsbewegingen groeit daarom minder hard dan het aantal tonnen. Een extra kans voor de stimulering van het vervoer over water is weggelegd voor het nog te ontwikkelen regionale bedrijventerrein Business Park XL (RBT) in Almelo en door voldoende natte bedrijventerreinen te integreren. Het is van groot belang dat deze locatie en de bestaande havens in Hengelo, Enschede en Almelo zowel via het water als over de weg goed bereikbaar zijn en blijven.

Behalve door het goederenvervoer worden de vaarwegen ook gebruikt door recreatievaart, alhoewel deze groep meer gebruik maakt van de kleinere kanalen in de regio dan van de genoemde grote vaarwegen. Juist de interactie tussen beroepsvaart en pleziervaart kan voor problemen zorgen in de doorstroming en veiligheid. Momenteel is er veel recreatievaart in Overijssel. De omvang in Twente is een stuk lager dan in andere delen van Overijssel, maar toch vindt er ook op het Twentekanaal en het Twentezijkanaal recreatievaart plaats. Onder invloed van de vergrijzing ontstaat een steeds groter wordende groep kapitaalkrachtige ouderen met veel vrije tijd, die gewend zijn hun vrije tijd actief te besteden en die de financiële armslag hebben om zich deze luxe te permitteren. De verwachting is dat de belangstelling voor watersport de komende jaren toeneemt, wat ook onderschreven wordt door de ontwikkeling van de aankoop van zeilboten en motorboten.

²² Dit houdt in dat schepen en duwbaksamenstellingen maximaal ongeveer 1.500 ton kunnen vervoeren per keer. Beperking aan de scheepsgrootte worden opgelegd door breedte en diepgang die de vaarweg en de bruggen en sluisen toelaten.

²³ Zie Het Overijssels vaarwegennet in de toekomst; streefbeeld 2020 (Provincie Overijssel, 2003)

Regio Twente wil graag profiteren van de verwachte groei in watersport en daarmee samenhangende recreatievormen. Hiervoor heeft zij een visie opgesteld voor het bevaarbaar maken van het kanalenstelsel in Twente en de Grafschaft Bentheim. Daarnaast wordt in de regio gekeken naar de mogelijkheden van een nieuwe recreatieplas. Dit zal nog een extra impuls geven aan de recreatievaart.

Opgave: Wegnemen infrastructurele knelpunten

In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat de Twentekanalen in 2020 geschikt moeten zijn voor drielaagscontainervaart. Dit kan alleen worden gerealiseerd als een aantal knelpunten in het vaarwegennet wordt opgelost. De belangrijkste knelpunten zijn de afmetingen van kunstwerken, het vaarwegprofiel van het Twentekanaal en het Twente Zijkanaal²⁴, de doorvaartbreedte op de vaarweg Almelo-Coevorden en de capaciteit van de sluis bij Eefde. Deze punten worden ook genoemd in de recent opgestelde notitie over het Overijssels vaarwegennet²⁵.

Naar aanleiding van de netwerkanalyses is afgesproken dat de procedure om het Twentekanaal tussen Delden en Enschede geschikt te maken voor klasse Va (fase 2) wordt hervat en dat de huidige planstudie geactualiseerd wordt.

Opgave: Ontwikkelen regionale faciliteiten op- en overslag

Om de binnenvaart een belangrijke rol te laten spelen in het goederenvervoer is naast een goede bevaarbaarheid van de waterwegen ook een voldoende aanbod van op- en overslagfaciliteiten nodig. In 2006 hebben de bedrijven die betrokken zijn bij de container terminal Hengelo besloten gezamenlijk te investeren in de aanleg van een tweede kraan waardoor de overslagcapaciteit wordt verdubbeld.

Zoals gezegd is het belangrijk om de bereikbaarheid van de containerterminal in Hengelo-Zuid en de havens in Enschede, Almelo en Hengelo via het water en de weg te waarborgen. Bij een toename van de overslag van containers per binnenvaart via de Combi Terminal Twente moet vanwege de toename van het voor- en natransport per vrachtwagen ook rekening gehouden worden met voldoende wegcapaciteit op de ontsluitende wegen. Dit komt aan de orde in een mobiliteitstoets.

Vanwege de leefbaarheid wordt bekeken of er bij de kades walstroom aangeboden kan worden, zodat de schepen niet afhankelijk zijn van hun eigen dieselmotoren voor de voorziening van stroom.

Tabel 5.2-1 Actietabel binnenvaart

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
Opgave: Wegnemen infrastructurele knelpunten		
U*	Vaststellen beleidslijn Ruimte langs de vaarweg	Provincie, gemeenten, V&W, waterschappen, IPO, VNG, VROM
U	EU RIS-verplichtingen (juridisch en materieel)	Kennisinstellingen, Provincie, havenbedrijven, V&W
U	Verbreiding en verdieping Twentekanalen en verruiming Sluis Eefde	Provincie, gemeenten, RWS, V&W
Opgave: Ontwikkelen regionale faciliteiten op- en overslag		
V	Bereikbaarheidsknelpunten natte terreinen in Enschede, Hengelo en Almelo (water- en landzijde)	Provincie, gemeenten, RWS
V	Watergebonden bedrijfsterreinen	Provincie, gemeenten, RWS

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

²⁴ Het gedeelte Eefde-Delden wordt momenteel aangepakt en is in 2007 gereed. Het gedeelte Delden-Enschede en het zijkanaal naar Almelo staan ingepland voor uitvoering na 2010.

²⁵ Het Overijssels vaarwegennet in de toekomst; streefbeeld Overijssels vaarwegennet in 2020 (Provincie Overijssel, Regio Twente, Rijkswaterstaat, juli 2006).

5.3 Spoorvervoer

Regio Twente zet de komende jaren in op het verbeteren van de externe bereikbaarheid per spoor door het verbeteren van de spoorverbinding met de Randstad en met Duitsland en het verbeteren van de aansluiting tussen de treindiensten op het regionale spoornet en op het hoofdspoornet. De interne bereikbaarheid wordt verbeterd door uitvoering van de projecten van Agglonet Twente.

Bij het in stand houden van de bereikbaarheid van de regio speelt het spoorvervoer een belangrijke rol, aangezien het een alternatief kan bieden voor het wegverkeer. Dit geldt zowel voor de externe als de interne bereikbaarheid. Om een goed alternatief te kunnen zijn, moet er voldoende aanbod van treindiensten zijn en moet er voldoende afstemming zijn tussen de treindiensten en andere modaliteiten.

Voor het **personenvervoer** per spoor heeft Twente verbindingen in de richtingen van de Randstad, Berlijn, Noordrijn-Westfalen, Nedersaksen, Zwolle en Zutphen. De frequentie op deze lijnen varieert van 4 keer per dag tot 2 keer per uur. Het is essentieel voor de ontwikkeling van het stedelijk netwerk dat de spoorverbinding met de Randstad een hoge kwaliteit heeft en houdt. Omdat Twente voor de meeste spoorverbindingen het einde van de lijn is, rijden de sneltreinen en stoptreinen vlak achter elkaar. Het aanbod van de treindiensten is daardoor niet gelijk verdeeld over het uur.

In de visie van Regio Twente is de trein integraal onderdeel van het concept Agglonet Twente, waarin het openbaar vervoer per trein en bus zich presenteren als één geheel, met comfortabele en snelle overstapmogelijkheden. Twente heeft twee regionale spoorlijnen (Almelo-Mariëberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal), die goed geïntegreerd zijn met het busnet en ook succesvol zijn.

Met betrekking tot het **goederenvervoer** wordt de komende jaren in Nederland een verdere groei verwacht in de segmenten waar het spoor sterk in is; transport over langere afstanden (> 300 km) van bulk, chemie, zwaar stukgoed en trailers op trains.

Voor het doorgaande goederenvervoer per trein tussen Nederland en Duitsland wordt een (forse) groei verwacht. In het kader van de plannen voor de Noord-Oost-verbinding zijn bestuurlijke afspraken met de Minister gemaakt dat na opening van de Betuweroute het treinvervoer tussen Zuidwest Nederland en Oost- en Noordoost Europa geheel via de Betuweroute en Emmerich wordt afgewikkeld. Dit is ook in een verdrag met Duitsland vastgelegd. Het betekent in 2007 een afname van enkele tientallen van de dagelijkse goederentreinen door Twente. In 2006 is de groei van het aantal goederentreinen door Twente nog aanzienlijk.

Regio Twente gaat ervan uit dat de vrijkomende capaciteit beschikbaar komt voor reizigerstreinen en goederentreinen van en naar Twente en dat aan de behoefte van sommige goederenvervoerders om toch via (een kortere route door) Twente te rijden niet tegemoet zal worden gekomen. Als de groei van het aantal goederentreinen dat door Twente rijdt na opening van de Betuweroute toch hoger blijkt dan in de afspraken met de Minister is aangenomen, zal Regio Twente opnieuw de Noord-Oost-verbinding bij de regering aan de orde stellen.

Opgave: Verbetering doorgaande spoorverbindingen met Randstad en Duitsland

Regio Twente wil de reistijd naar de Randstad verkleinen. Dit is goed voor de concurrentiepositie van de regio en versterkt de positie van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto op langere afstanden. De reistijd kan verkort worden door frequentieverhoging en/of snelheidsverhoging. Tegelijkertijd streeft Regio Twente naar de verdere ontwikkeling van spoorverbindingen op de as tussen de Randstad en Centraal- en Oost-Europa.

Concreet betekent dit een uursverbinding op de lijn Amsterdam – Hengelo – Osnabrück – Berlijn en verhoging van de trajectnelheid²⁶ op het binnenlandse traject, ook voor de Nederlandse treinen. In het verlengde hiervan ligt de ambitie om met Hengelo Centraal een kwaliteitssprong te maken tot een multi-modaal ontsloten internationaal OV-knooppunt. Dit in combinatie met de stedenbouwkundige ontwikkelingen in het kader van Hart van Zuid en een WTC.

Opgave: Verbetering aansluitingen van regionale spoornet

De treindienst van Enschede naar Gronau – Münster / Dortmund is succesvol, maar kan een grotere rol spelen voor het interne Twentse verkeer als hij naar Hengelo wordt doorgetrokken. Een nieuwe regionale internationale verbinding kan ontstaan indien een dienst Oldenzaal – Bad Bentheim (in aansluiting op de dienst Zutphen – Hengelo – Oldenzaal, ZHO) haalbaar blijkt. Verdere mogelijkheden voor verbetering zijn een frequentieverhoging op de lijn Enschede – Zwolle. Het in tunnel brengen van de lijn door Nijverdal met de spoorverdubbeling daarbij geeft hiervoor mogelijkheden. Dezelfde tunnel, maar ook het verdiept leggen van de hoofdspoorlijn in Almelo betekenen belangrijke verbeteringen van de leefbaarheid in het stedelijke gebied langs de lijn.

Om het spoorvervoer als integraal alternatief aan te kunnen bieden voor het wegvervoer, is het van belang dat de nationale en regionale treindiensten goed op elkaar aansluiten. Dit past ook in de deur-tot-deur-gedachte; de netwerken moeten over beheersgrenzen heen geoptimaliseerd worden. Regio Twente zet daarom in op het verbeteren van de aansluitingen van de regionale treindiensten onderling en op de treindiensten op het hoofdrailnet. Concreet gaat het om de aansluitingen van de regionale lijnen Almelo – Mariëberg (ALMA) en ZHO en van de interregionale lijn Enschede-Zwolle.

Opgave: Verbetering interne bereikbaarheid per spoor

Ook voor de interne bereikbaarheid in Twente kan de trein een belangrijke rol spelen. Om een alternatief te kunnen bieden voor de interne autoverplaatsingen is het belangrijk dat er voldoende stations zijn en dat er voldoende aanbod van treindiensten is. Behalve de bovengenoemde aansluitingen van regionale spoorlijnen en de verlenging van de lijn Gronau – Enschede naar Hengelo streeft Regio Twente naar een frequentieverhoging van de stoptreinen Enschede – Zwolle en Almelo – Deventer (streven naar realisatie in december 2008). Daarnaast zet Regio Twente in op het realiseren van de stations Gezondheidspark (Hengelo West) en in een later stadium Westermaat (Hengelo Noord).

Tabel 5.3-1 Actietabel spoorvervoer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
Opgave: Verbeteren spoorverbinding met Randstad en Duitsland		
U* Hengelo Centraal, inclusief extra perron	Gemeente, Provincie, Prorail	Initiëren
V Doortrekken Zutphen-Oldenzaal naar Bad Bentheim	Gemeenten, Provincie, Prorail, V&W, Duitse overheden	Initiëren
V Doortrekken Gronau-Enschede naar Hengelo	Gemeenten, Provincie, Prorail, V&W, Duitse overheden	Initiëren
V Frequentieverhoging of snelheidsverhoging Randstad – Twente – Berlijn	V&W, Prorail, vervoerder	Initiëren
Opgave: Verbeteren regionale spoornet		
U Decentralisatie spoorlijn Zwolle – Almelo – Enschede (2014).	Provincie	Initiëren
V Doortrekken ALMA richting Hardenberg (i.r.t. aanbesteding Zwolle-Emmen)	Provincie, gemeenten	Initiëren

²⁶ In tegenstelling tot deze ambitie is in de dienstregeling 2007 van de NS sprake van een kwartier reistijdverlenging van/naar de Randstad voor verbinding waarop een IC-trein plus een regionale treindienst gebruikt moeten worden.

Opgave: Verbeteren interne bereikbaarheid per spoor			
U	Frequentieverhoging Enschede-Wierden	gemeenten, Prorail, vervoerders	Initiëren
U	Treinstation Gezondheidspark	Gemeenten, Provincie Prorail,	Initiëren
V	Frequentieverhoging Enschede – Zwolle en Almelo – Deventer	Provincie, gemeenten, Prorail, vervoerders	Initiëren
V	Doortrekken Gronau – Enschede naar Hengelo	Provincie, gemeenten, Prorail, vervoerders	Initiëren
V	Verbeteren kostendeckingsgraad regionale spoorlijnen (ZHO en ALMA)	V&W, ProRail, vervoerders	Initiëren
V	Verbeteren kostendeckingsgraad regionale spoorlijnen door NS gereden.	V&W, ProRail, vervoerders	Vertegenwoordigen
V	Akzo-lijntje voor transport naar industrieterrein Twente Kanaal Zuid (o.a. afvalverwerking)	Provincie, gemeenten, Prorail	Initiëren
V	Treinstation Westermaat	Provincie, gemeenten, Prorail, vervoerders	Initiëren

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

5.4 Openbaar vervoer

Regio Twente zet de komende jaren in op het waarborgen van de doorstroming van het busvervoer door het realiseren van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen en innovaties. Deze en andere acties worden ingezet in het kader van Agglonet Twente, met als uiteindelijk doel een OV-net van trein en bus dat zich als één samenhangend geheel presenteert en een aantrekkelijk alternatief biedt voor een deel van de autoverplaatsingen.

Investeren in een hoogwaardig regionaal openbaar vervoer in Twente kan een belangrijke bijdrage leveren aan de economische en sociale ontwikkeling van de regio. Openbaar vervoer kan een alternatief bieden voor de autoverplaatsingen, de bereikbaarheid van de regio verhogen en allure en dynamiek aan het stedelijk netwerk verlenen. De hoogwaardigheid moet tot uiting komen in de vorm van het netwerk, de overstapmogelijkheden in de knooppunten, de kwaliteit van de diensten en voertuigen en van andere imagobepalende elementen, waaronder het stedenbouwkundig ontwerp en in de bijbehorende ruimtelijke ontwikkelingen op de knopen.

In de vorige paragraaf zijn we al ingegaan op het spoorvervoer. Hier concentreren we ons op de andere vormen van openbaar vervoer.

Een aantal jaren geleden lag het busaanbod in Twente onder het landelijk gemiddelde. Mede hierdoor was het OV-gebruik in Twente relatief laag. De laatste jaren zit het OV-gebruik echter in de lift. In het kader van de openbaar vervoerconcessie Twents die eind 2005 aan Connexion is gegund, is het aanbod fors uitgebreid. Het stedelijk gebied wordt in de spits 6 keer per uur bediend. Daarnaast zijn er streeklijnen die 2 keer per uur de kleinere kernen van Twente verbinden met de belangrijkste woon- en werkgebieden. Dit heeft in het eerste kwartaal van 2006 een reizigersgroei van 23% opgeleverd, met als uitschieters een groei in het streekvervoer met 50% en in het stadsvervoer in Hengelo met 40%. Connexion verwacht over de periode 2006-2015 een groei met 45% in het concessiegebied. De groei in het ZHO-concessiegebied van Syntus (trein en bus) is 30%. Daarnaast is de **Regiotaxi Twente** beschikbaar, een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer, dat de reiziger op aanvraag van deur tot deur brengt. Dit systeem zal in de loop van 2007 in de hele regio worden aangeboden.

Sinds 2005 wordt er aan de bussen van Connexion geconditioneerde prioriteit gegeven bij verkeerslichten en wordt vertraginginformatie doorgegeven aan de reizigers in de bus en bij enkele haltes (o.a. busstation Almelo en Van Heekplein in Enschede), door middel van **Sabimos**, een systeem waarbij de bussen middels satellietnavigatie gevolgd worden. Dit systeem wordt geleidelijk uitgebreid.

Centraal in de ambities van Regio Twente staat de visie uit het programma **Agglonet Twente**, met een reeks verbeteringen en investeringen, waaronder vrije busbanen. Voor de periode 2008-2015 wordt de visie meer in detail uitgewerkt in een openbaarvervoerstrategie die na het RMP wordt uitgebracht. Dit zal een actualisatie zijn van de eerste OV-visie 2004-2010.²⁷

Deze openbaarvervoerstrategie bevat een zestal streefbeelden, waaruit de ambitie van Regio Twente blijkt:

1. Het OV blijft sterker groeien dan de automobiliteit.
2. Zelfstandig reizen voor mensen met een handicap.
3. De chipkaart als innovatiedrager van het OV.
4. De samenhang in het OV-netwerk actief bevorderen.
5. Het meest betrouwbare OV-netwerk van Nederland.
6. Het meest milieuvriendelijke en aantrekkelijke HOV-concept.

Voor deze streefbeelden is een groot aantal maatregelen nodig, die voor een deel liggen op het gebied van de infrastructuur voor de bussen. Belangrijk element zijn de HOV-lijnen waarvoor vrije busbanen en doorstroomroutes nodig zijn. Twente kent al een aantal vrije busbanen en doorstroomroutes en dit wordt in de komende tijd uitgebreid tot een totaal van negen HOV-assen. Maar ook meer organisatorische maatregelen zijn onmisbaar. Het gaat bij de HOV-assen niet alleen om vrije banen en voorrang bij de kruisingen, maar ook om de uitstraling van het OV en de kwaliteit van de haltes en de stedenbouwkundige omgeving ervan. Ook al heeft de studie Agglonet Twente laten zien dat light rail voorlopig niet haalbaar is in Twente, een deel van kwaliteiten van light rail valt ook met een goede busvoorziening te realiseren, zo concludeerde de studie al.

Het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen zal, ook bij een forse groei, bescheiden blijven, maar het openbaar vervoer op de doorstroommassen zal als een volwaardig alternatief voor de auto moeten functioneren en daarmee de bereikbaarheid van de steden veilig moeten stellen. De ambitie is een groei van 4-5 % gemiddeld per jaar. Deze ambitie sluit aan bij de ambitie van Connexxion met de concessie Twents, maar dient ook bij het spoorvervoer en de andere concessies te worden gerealiseerd.

Wat betreft het zelfstandig reizen door mensen met een mobiliteitshandicap, geldt dat inmiddels alle bussen een lage vloer hebben en een flink deel van de regionale treinen een gelijkvloerse instap met de perrons. In het verlengde daarvan wordt gewerkt aan (rolstoel)toegankelijke haltes, op die locaties waar de behoefte daaraan het grootst is.

De landelijke invoering van de chipkaart (gepland op 1 januari 2008) biedt goede kansen voor een volgende vernieuwingsslag in het OV in Twente, waaronder een regionaal tariefbeleid. Bij het tariefbeleid speelt de vraag of het gratis aanbieden van OV aantrekkelijk is voor de regio. Varianten zijn goedkoop OV voor alle reizigers of voor bepaalde doelgroepen. Er zal een aantal experimenten worden gehouden en geëvalueerd, waarna een uiteindelijk beleid wordt geformuleerd.

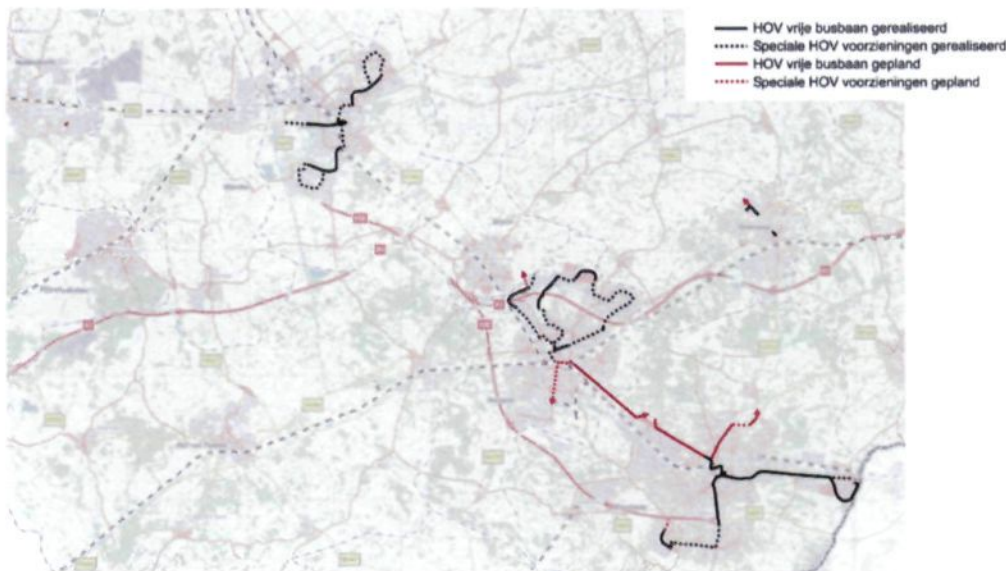
Het bevorderen van de samenhang tussen de netwerken van de verschillende concessiehouders (inclusief NS) is van belang omdat de ambitie is dat het OV zich als één geheel presenteert aan de reiziger, die niet door de grenzen tussen de concessies gehinderd mag worden. Initiatieven hiertoe zullen van Regio Twente komen.

In de ambities voor het openbaar vervoer geeft Regio Twente innovatie een belangrijke plaats. Het gaat daarbij om de uitstraling van voertuigen en haltes, milieuvriendelijkheid voor de omgeving en comfort voor de klant. Elementen zijn een omgevingsvriendelijke inpassing van de busbanen, een stedenbouwkundig aantrekkelijke inpassing van haltes en busbanen, stil wegdek en stille banden, goede en veilige overstekmogelijkheden van de busbanen, zodat deze geen barrière vormen, en milieuvriendelijke bussen met alternatieve brandstof of aandrijving. Zo kan een proeftuin ontstaan die de voordelen van rail en bus tracht te combineren in een klant- en omgevingsvriendelijk HOV-systeem.

²⁷ Samen op weg in Regio Twente – OV-strategie Regio Twente 2004 – 2010, oktober 2003.

Opgave: Realiseren hoogwaardige openbaarvervoersassen en –infrastructuur

De bestaande, de in aanleg zijnde en de nog aan te leggen busbanen en doorstroomroutes moeten een geheel van negen HOV-assen gaan vormen.²⁸ De HOV-assen voorkomen dat de bus hinder ondervindt van de stedelijke verkeersproblemen en verhogen de kwaliteit voor de OV-reiziger. Ze zijn essentieel voor verschillende van de zes streefbeelden. Een HOV-as bestaat uit meer dan alleen een vrije baan of doorstroomroute voor de bus. Ook belangrijk zijn goede frequenties (streven is zes keer per uur gedurende de hele dag), goede reizigersinformatie, comfortabele en milieuvriendelijke bussen en stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving. Regio Twente zet in op het aanleggen van twee stedelijke HOV-assen, beide in Enschede, namelijk HOV-West richting UT - Hengelo en HOV-Noord richting Roombeek - Oldenzaal.



Figuur 5.4-1 Overzicht HOV-assen (zie voor meer detail bijlage C)

Met de toename van de congestie buiten de steden wordt het belangrijk ook daar aandacht aan de doorstroming van het openbaar vervoer te besteden. Daarom wordt ook gekeken naar de mogelijkheid voor het realiseren van HOV-assen op de relatief zware buscorridors Haaksbergen – Hengelo en Haaksbergen – Enschede, en aansluitend op de plannen voor de ontwikkeling van de luchthaven, naar een HOV-as Oldenzaal – Luchthaven – Enschede.

Opgave: Realiseren samenhangend pakket voor Agglonet Twente en streefbeelden

Naast de maatregelen gerelateerd aan de infrastructuur zijn er andere maatregelen nodig om het samenhangende pakket Agglonet Twente te verwezenlijken en de zes streefbeelden te bereiken:

- De invoering van de OV-chipkaart (begin 2008) zal helpen het OV als één samenhangend geheel te laten ervaren door de reiziger. Ook zal het een regionaal tariefbeleid mogelijk maken, waarbij differentiaties mogelijk worden, die tot nu toe niet mogelijk waren.²⁹

²⁸ Hiervan zijn 4 HOV-assen in Enschede, 3 HOV-assen in Hengelo en 2 HOV-assen in Almelo.

²⁹ Het grote verschil in kostendekkingsgraad tussen spits- en daluren kan dan worden verkleind door tariefdifferentiatie toe te passen, hoewel conform landelijke afspraken zo'n tariefdifferentiatie niet mag leiden tot hogere opbrengsten (tariefneutraliteit). De introductie van de chipkaart biedt mogelijkheden voor een betere verhouding tussen prestaties en opbrengsten en mogelijkheden voor tariefdifferentiatie naar doelgroep. Bij de invoering van de chipkaart wordt zoveel mogelijk ingezet op het gebruik van nieuwe technologie waardoor de oplaadmogelijkheden voor de chipkaarten ook in elk voertuig aanwezig zijn.

- In de Agglonetstudie wordt vastgesteld dat belangrijke concentraties van wonen en werken in de drie steden langs de A35 liggen en relatief ver van de hoofdspoorlijn. Om die reden wordt de mogelijkheid onderzocht van een rechtstreekse snelle busverbindingen via de A35 (eventueel met gebruik van de vluchtstrook bij congestie) tussen Enschede Zuid, Hengelo Zuid en Almelo Zuid. Deze verbinding sluit rechtstreeks aan bij een belangrijke autostroom.
- Ook wordt onderzocht de mogelijkheid van een busverbinding die belangrijke woon- en werklocaties in Hengelo en Enschede rechtstreeks met elkaar verbindt (naar de vorm aangeduid als de "Krakeling").
- De toepassingen van gebruik van de informatie uit Sabimos worden uitgebreid.
- Aandacht voor het imago en de uitstraling van het openbaar vervoer.

Tot nu toe worden de OV-tarieven elk jaar verhoogd conform de landelijke stijging van de OV tarieven. De invoering van de chipkaart in 2008 zal het mogelijk maken voor Regio Twente om een eigen tariefbeleid voor alle kaartsoorten te voeren. Regio Twente is geen voorstander van volledig gratis OV. Wel wil Regio Twente het prijsinstrument gebruiken om het gebruik van het OV te verhogen, bijvoorbeeld door na de spits de tarieven voor ouderen te verlagen.

Wat betreft de **Regiotaxi** streeft Regio Twente naar het voor de komende jaren in stand houden van deze voorziening. Momenteel wordt onderzocht welke doelgroepen vervoerd worden. Gezamenlijk met de gemeenten wordt gewerkt aan vermindering van het oneigenlijk gebruik van de Regiotaxi. De invoering van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning zorgt waarschijnlijk voor een decentralisatie van vervoersbudgetten voor doelgroepen naar de gemeenten. Regio Twente wil een regisserende rol spelen bij deze nieuwe taken voor de gemeenten. Wat betreft de tarieven voor de Regiotaxi is het streven naar aanpassing van de prijzen, met het oog op een mogelijke overstap naar het reguliere OV. De proef met lijn 7 in Enschede, waarbij Regiotaxi-pashouders gratis met deze servicelijn kunnen rijden, is daarvan een goed voorbeeld (start in 2007).

Tabel 5.4-1 Actietabel openbaar vervoer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente	
Opgave: Realiseren hoogwaardige openbaarvervoerasen en -infrastructuur			
U*	Stedelijke HOV-assen in Enschede: HOV-West en HOV-Noord	Gemeenten	Initiëren
U	In het HOV-concept passende frequenties en lijnvoering, met bussen en een dienstverlening van passende kwaliteit	Provincie, gemeenten, vervoerders	Bepalen
U	(Rolstoel)toegankelijke haltes.	Gemeenten	Initiëren
V	HOV Haaksbergen – Hengelo en Haaksbergen – Enschede.	Gemeenten	Initiëren
V	HOV Oldenzaal – Luchthaven – Enschede	Gemeenten	Initiëren
Opgave: Realiseren samenhangend pakket Agglonet Twente en streefbeeld			
U	Uitbreiden gebruik informatie van Sabimos	Vervoerders, gemeenten	Bepalen
U	Bevorderen samenhang tussen de netwerken van de verschillende concessiehouders	Vervoerders	Bepalen
U	Verbeteren concept Regiotaxi Twente.	Vervoerders, gemeenten	Bepalen
U	OV-chipkaart	Vervoerders, IPO, SKVV, VNG	Bepalen
V	Tarieven OV, inclusief differentiatie en mogelijkheden gratis of goedkoop OV	Gemeenten, vervoerders	Bepalen
V	Snelbuslijn via A35 tussen zuidelijke wijken van Enschede, Hengelo en Almelo	Vervoerder, gemeenten	Bepalen
V	Buslijn "Krakeling" tussen wijken van Enschede en Hengelo	Vervoerder, gemeenten	Bepalen

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

5.5 Fietsers en voetgangers

Regio Twente zet de komende jaren in op het opwaarderen van schakels met onvoldoende kwaliteit, het aanleggen van ontbrekende schakels en het gefaseerd aanleggen van een 'fiets snelweg' tussen de kernen van het stedelijk gebied.

In Twente wordt van oudsher veel gefietst. Dit heeft onder andere te maken met de korte afstanden in en tussen de kernen, het aantrekkelijke landschap en de cultuur. Het fietsaandeel is voor Twente 32%³⁰, terwijl dit landelijk op 25% ligt. Dit Twentse percentage is overigens nog exclusief de verplaatsingen die gemaakt worden door jongeren onder de 18 jaar (waarbij de fiets veel gebruikt wordt).

Veel fietsen is uiteraard goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente en voor de gezondheid van de Twentse inwoners. De laatste jaren komt het fietsgebruik echter onder druk te staan. Dit heeft te maken met de infrastructuur. Met name in het buitengebied ontbreken bij bepaalde barrières directe fietsverbindingen, waardoor grote omrijdafstanden ontstaan. In het stedelijk gebied ontstaat steeds meer oponthoud en vermindert de verkeersveiligheid. Naast de infrastructuur speelt ook de ruimtelijke ordening een rol. Nieuwe functies worden meer verspreid aangelegd en er vindt een schaalvergroting van voorzieningen plaats (onderwijs en vrije tijd). Hierdoor nemen de reisafstanden verder toe, wat ten koste van het fietsgebruik gaat. Overigens gaat deze ontwikkeling in tegen de ruimtelijke ambities van de regio.

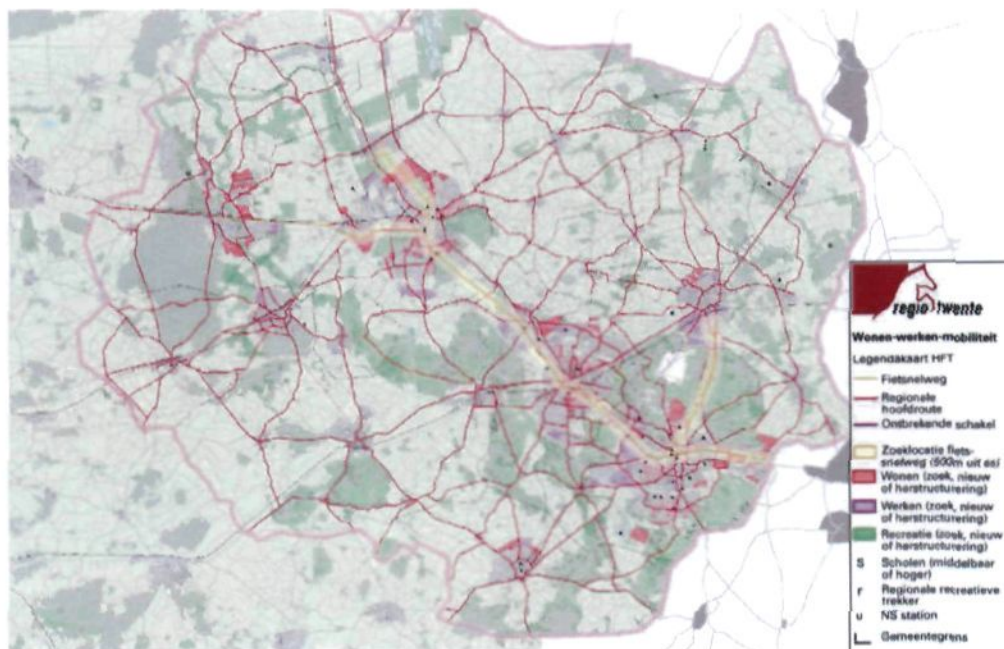
Naast de infrastructurele knelpunten en de ruimtelijke ordening, spelen andere factoren een rol bij de toekomstige functie van de fiets in het mobiliteitsbeleid. Het toenemende autobezit in Twente vormt een bedreiging voor het fietsgebruik, net als de demografische ontwikkelingen (meer ouderen). Hier staat tegenover dat het recreatieve fietsen naar verwachting toeneemt.

Voor de voetgangers heeft Regio Twente geen specifiek beleid; de wandelpaden zijn meer nog dan de fietsverbindingen een gemeentelijke aangelegenheid. Desondanks erkent Regio Twente dat het wandelen een belangrijke vorm van voor- en natransport is voor het openbaar vervoer. Vandaar dat de Twentse gemeenten inzetten op goede wandelvoorzieningen naar de stations en in de centra.

Opgave: Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk

Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven, moet een voldoende fijnmazig netwerk zijn van kwalitatief goede fietsverbindingen. Samen met alle Twentse wegbeheerders zijn kwaliteitskenmerken vastgesteld voor fietsverbindingen. De missende schakels of schakels van onvoldoende kwaliteit zijn benoemd. Deze worden de komende periode aangepakt.

³⁰ Zie Mobiliteitsstromenonderzoek Regio Twente, Royal Haskoning, 22 april 2005.



Figuur 5.5-1 Hoogwaardig fietsnetwerk Twente (zie voor meer detail bijlage C)

Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden van een snelle verbinding tussen de netwerksteden. Het idee hierachter is dat met deze snelle verbindingen de afstand waarover de fiets concurrerend is met de auto verhoogd wordt. Inmiddels zijn er concrete plannen voor een 'fietssnnelweg' die loopt van Nijverdal naar Gronau via de kernen van de netwerksteden en die twee zijtakken heeft, namelijk Almelo – Vriezenveen en Enschede – Oldenzaal.

Het doel hiervan is om een snelle, veilige en comfortabele verbinding te realiseren tussen de kernen en in de steden. De potentie van deze fietssnelweg is aanzienlijk; het gaat uiteraard niet alleen om verplaatsingen over de hele afstand, maar het biedt ook een comfortabel alternatief voor kortere verplaatsingen, die slechts een deel van de fietssnelweg gebruiken.

Opgave: Faciliteren fiets als onderdeel ketenverplaatsing

Naast het realiseren van een hoogwaardig netwerk, spelen de fietsvoorzieningen een belangrijke rol bij het aantrekkelijk maken van het fietsgebruik. Het gaat daarbij met name om de stallingsmogelijkheden nabij belangrijke bestemmingen zoals openbaar vervoer knooppunten en stadscentra. Regio Twente wil de omvang en de kwaliteit van deze fietsvoorzieningen vergroten.

Tabel 5.5-1 Actietabel langzaam verkeer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
Opgave: Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk		
U* Twents deel van 3.560 km landelijk fietsroutenetwerk	Provincie, LNV	Vertegenwoordigen
U Regionaal fietsnetwerk (ontbrekende schakels en schakels van onvoldoende kwaliteit)	Gemeenten	Initiëren
U Fietssnelweg	Gemeenten	Initiëren
U Twents deel van 4.500 km landelijk wandelroutenetwerk	Provincie, LNV	Vertegenwoordigen
Opgave: Faciliteren fiets als onderdeel ketenverplaatsing		
U Capaciteit en kwaliteit fietsenstallingen bij stations	V&W, gemeenten	Vertegenwoordigen
V Tekort fietsenstallingen bij bestemmingen in stedelijke centra	Gemeenten, VNG	Vertegenwoordigen

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

5.6 Ketenmobiliteit

Regio Twente zet de komende jaren in op het opwaarderen van overstapmogelijkheden bij bestaande knooppunten, ondersteund door goede communicatie en waar mogelijk aanvullend parkeerbeleid. Voor het ruimtebeslag van parkeren worden normen afgesproken, met name voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bedrijven en instellingen worden ondersteund bij vragen over mobiliteitsbeleid.

Zoals in de Nota Mobiliteit ook is aangegeven, redeneren consumenten en bedrijven in hun verplaatsingen van deur-tot-deur. Hierbij maken ze niet alleen gebruik van verschillende netwerken, maar soms ook van verschillende modaliteiten. Juist die combinatie van modaliteiten biedt vaak een aantrekkelijk alternatief voor de autoverplaatsing over het hele traject. Zo wordt bijvoorbeeld met de fiets naar het treinstation gereden of met de auto naar een openbaar vervoer knooppunt langs de snelweg. Belangrijk bij dergelijke multimodale verplaatsingen is dat de verschillende vervoerswijzen goed op elkaar aansluiten. In de visie van Regio Twente is juist deze aansluiting tussen modaliteiten een belangrijk aandachtspunt om te komen tot een samenhangend en integraal aanbod van mobiliteitsdiensten.

Transferia zijn locaties, veelal langs de invalswegen van de snelweg naar de stadscentra, waar de automobilist (vaak tegen een aantrekkelijk tarief) de auto kan parkeren en met het openbaar vervoer kan reizen naar het centrum. Belangrijk is dat het transferium goed te bereiken is met de auto en een hoog frequent aanbod van openbaar vervoer heeft. Momenteel is er één zo'n transferium in de regio, namelijk P+R Zuiderval in Enschede.

Een andere mogelijkheid om het autoverkeer richting stadscentrum te verminderen, is het voeren van **parkeerbeleid**. Dit is primair een gemeentelijke aangelegenheid. Om tot een betere afstemming van het parkeerbeleid te komen, is in het verleden de Twentse parkeerdatabase ontwikkeld en is het Twents parkeeroverleg in het leven geroepen. Inmiddels hebben de steden van Twente betaald parkeren ingevoerd in de stadscentra.

Het beleid ten aanzien van stallingsmogelijkheden voor fietsen in woonwijken is eveneens een gemeentelijke aangelegenheid. De gemeenten kunnen daarbij de richtlijnen van het CROW gebruiken. Ook op dit punt worden ervaringen in het Twents parkeeroverleg uitgewisseld.

Onder **mobiliteitsmanagement** worden maatregelen verstaan om de infrastructuur zo goed mogelijk te benutten. Het accent ligt bij het beïnvloeden van de woon-werk stromen en de vervoerstromen richting bedrijventerreinen. De ervaring van Regio Twente is dat het moeilijk is om als regionale overheid vervoersmanagement sturend in de markt te zetten. Vandaar dat zij de komende jaren inzet op het verder aanbieden van vraaggerichte ondersteuning. Indien er vanuit de Rijksoverheid stringenter ingezet wordt op vervoersmanagement zal de Regio dit standpunt heroverwegen.

Opgave: Faciliteren multimodale verplaatsingen

Op een paar dikke verbindingen na kent Twente een diffuus verplaatsingspatroon. De regio zet daarom in op het realiseren van een fijnmazig netwerk van (kleinere) overstappunten, in plaats van enkele grote transferia. Dit wordt ingevuld door waar nodig bij bestaande knooppunten de overstapfaciliteiten te verbeteren. Tegelijkertijd wordt de communicatie over deze overstapmogelijkheden verbeterd en wordt er zoveel mogelijk ondersteunend parkeerbeleid gevoerd. Gebruik van de chipkaart kan bijvoorbeeld gecombineerd worden met betaald parkeren.

Juist binnen de gedachte van ketenmobiliteit is er ruimte voor een innovatieve aanpak van de mobiliteit. In een eerdere paragraaf hebben we het al gehad over Sabimos; een techniek voor onder andere het geven van reis- en routeinformatie. In Twente wordt bekeken hoe er actuele multimodale reis informatie aangeboden kan worden. Het idee is om in één oogopslag te presenteren welke mogelijke vervoerwijzen (auto, fiets of OV) er zijn om van A naar B te komen, hoe lang het duurt en hoeveel het kost (inclusief beschikbaarheid en prijs parkeerplaatsen). Op basis hiervan kan bewust gekozen worden: 'mobiliteit mag maar dan wel goed geïnformeerd over alle vervoermogelijkheden'.

Opgave: Kennisuitwisseling parkeerbeleid

De samenwerking tussen de gemeenten in het Twents parkeeroverleg blijven gericht op kennisuitwisseling. Onderwerpen zijn onder meer parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke plannen en gemeentelijk beleid ten aanzien van het parkeren door gehandicapten, het parkeren in woonwijken en op bedrijventerreinen. Wat betreft het ruimtebeslag voor parkeren worden in overleg met de gemeenten normen afgesproken, met name om te voorkomen dat gemeenten door bedrijven tegen elkaar uitgespeeld worden bij de vestiging van nieuwe bedrijven³¹. Een goede basis hiervoor zijn de CROW-richtlijnen.

Tabel 5.6-1 Actietabel samenhang in modaliteiten

Actie	Samen met	Rol Regio Twente	
Opgave: Faciliteren multimodale verplaatsingen			
U*	Instandhouding loketfunctie mobiliteitsmanagement	VCC, markt, gemeenten	Initiëren
V	Samenhangend netwerk van kleinschalige P&R	Gemeenten, Provincie, V&W	Initiëren
V	Multimodale reis- en route informatie (stimuleren innovatie en samenwerking)	Markt en overheden, V&W	Bepalen
Opgave: Afstemming in parkeerbeleid			
U	Afspraken maken over regionale parkeernormen	Gemeenten	Initiëren
V	Kennisuitwisseling parkeerbeleid	Gemeenten	Initiëren

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

5.7 Innovatie

Innovatie is een belangrijke motor voor economische ontwikkeling en is nodig om de doelstellingen te kunnen realiseren. Voor het beter benutten van de beschikbare infrastructuur zijn slimme en snelle oplossingen nodig die bijdragen aan een betere doorstroming op de weg, het water en het spoor. Voor de deur-tot-deur benadering is integratie tussen meerdere vervoersvormen van belang, wat vraagt om reis informatie op maat.

Naast de aandacht voor technische innovaties (zoals ICT) worden proces- en systeeminnovaties steeds belangrijker in de mobiliteitsketen. Voorwaarde om innovaties tot stand te laten komen is de samenwerking van bedrijven, kennisinstellingen en overheden in gerichte projecten en concrete acties.

³¹ Het parkeren op maaiveldniveau is een ruimtelijk probleem dat in de Structuurvisie zou moeten worden behandeld.

Opgave: Aansluiten bij landelijke innovaties

Regio Twente zet in op het toepassen van dynamisch verkeersmanagement voor het sturen van de verkeersstromen en het beter informeren van de weggebruiker. Voor het beheersen van de doorstroming en de snelheid van de weggebruiker wordt de ontwikkeling bij de Intelligente Snelheidsadaptie (ISA) door het Rijk gevolgd. ISA leidt naar verwachting ook tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

In het openbaar vervoer wil Regio Twente de logistiek in de OV-keten verbeteren met aandacht voor overstapmogelijkheden, multimodale reisinformatie, passende OV producten voor de reiziger en OV voorzieningen. Daarnaast is in hoofdstuk 5.4 al genoemd dat er wordt gekeken naar alternatieve aandrijvingen voor bussen.

Opgave: Stimuleren regionale innovaties

In de Nota Ruimte is de 'brainport' Twente als één van de economische kerngebieden aangewezen. Het Innovatieplatform Twente geeft verder richting en uitwerking aan brainport Twente en innovatieve acties in de regio.

Regio Twente wil een bepalende rol spelen bij regionale initiatieven zoals het eerder genoemde Sabimos en de multimodale reisinformatie, maar wil ook een rol spelen en in het mobiliseren van partijen voor de Personal Rapid Transit (nieuwe OV-vorm). De Personal Rapid Transit is een volledig geautomatiseerd systeem met kleine voertuigen op een vrijliggende baan op circa 5 meter hoogte. Hiermee kan een oplossing geboden worden voor de problemen die het busvervoer op maaiveldhoogte ondervindt. De haalbaarheid van dit systeem is voor de gemeente Almelo verkend in combinatie met de realisatie van een transferium aan de rand van het centrum. Verder onderzoek naar de haalbaarheid is nodig. Bij sterke groei van het gebruik van de bus kan op termijn gedacht aan een studie naar de invoering van trams.

Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden om bedrijven te stimuleren meer gebruik te maken van bestaande telematica voorzieningen om bijvoorbeeld het (tijdelijk) thuis werken te promoten. In paragraaf 5.1 is al ingegaan op de mogelijkheden van een ongehinderd logistiek systeem. Ook het toepassen van een mobiliteitstoets bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan als innovatieve actie genoemd worden.

Tabel 5.7-1 Actietabel innovatie

Opgave: Aansluiten bij landelijke innovaties		Samen met	Rol Regio Twente
U	Uitwerken methodiek en toepassingen mobiliteitstoets	Gemeenten en Provincie	Initiëren
U	Aansluiten bij en gebruik maken van landelijke pilots o.g.v. logistiek in de OV-keten, Intelligente Snelheidsadaptie en dynamisch verkeersmanagement	Markt en overheden	Vertegenwoordigen
Opgave: Stimuleren regionale innovaties		Samen met	Rol Regio Twente
U	Uitbreiden gebruik informatie van Sabimos	Vervoerders, gemeenten	Bepalen
U	Pilot innovatie mobiliteit Twente	Markt en overheden	Initiëren
V	Personal Rapid Transit	Markt en overheden	Vertegenwoordigen
V	Stimuleren OLS (zie paragraaf 5.1)	RWS, V&W, branche organisaties, Provincie, gemeenten	Vertegenwoordigen
V	Telematica	Markt en overheden	Initiëren

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

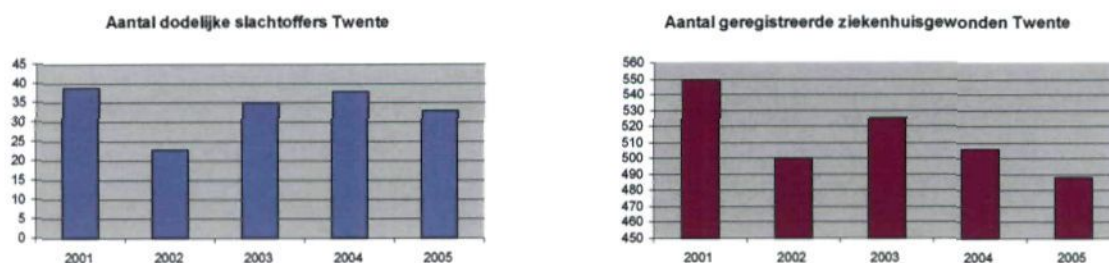
6 Veiligheid

6.1 Verkeersveiligheid

Regio Twente zet de komende jaren in op het duurzaam veilig inrichten van de regio en het toepassen van een herkenbare weginrichting. Alleen een *integrale* gemeentelijke aanpak van de verkeersonveiligheid (infrastructuur en gedrag) komt in aanmerking voor subsidie van Regio Twente. Voor de verkeersveiligheid op het spoorvervoer en in de binnenvaart heeft Regio Twente geen verantwoordelijkheden.

Verkeersveiligheid staat hoog op de politieke agenda. Het leed en de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn groot. Naast medische en materiële kosten zijn verkeersongevallen op de weg een belangrijke oorzaak van congestie. Om deze redenen is Regio Twente continu bezig met het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In 2005 vielen er 33 verkeersdoden op de Twentse wegen. Sinds 1992 is er sprake van een dalende trend (in golfbewegingen) in het aantal verkeersongevallen, terwijl de mobiliteit in die periode sterk is toegenomen. Het aantal verkeersdoden per 1000 inwoners is in Twente relatief laag ten opzichte van het landelijke gemiddelde en ten opzichte van andere stedelijke regio's in Nederland. De taakstelling van -15% ten opzichte van 2002 is echter nog niet gehaald.



Figuur 6.1-1 Aantallen geregistreerde doden en ziekenhuisgewonden in het verkeer
 Bron: AVV (door politie geregistreerde aantallen)

De verkeersveiligheid in Twente staat de komende jaren onder druk door onder andere de toenemende vergrijzing, de toenemende complexiteit van het straatbeeld en de verwachte groei van het doorgaande verkeer (waaronder vrachtverkeer). Doordat het hoofdwegennet steeds drukker wordt met doorgaand verkeer, zullen er meer verplaatsingen op het onderliggend wegennet plaatsvinden (sluipverkeer). Dit zal voor het vrachtverkeer versterkt worden door het bestaan van rijverboden in Duitsland op zon- en feestdagen en de introductie van de Maut.

Ondanks deze druk, wordt de lat hoog gelegd. Regio Twente wil nog veiliger worden en committeert zich aan de landelijke dalingspercentages die zijn vastgesteld in de Nota Mobiliteit. De verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2010 in Twente luidt dan ook; een vermindering van het aantal doden met minstens 15% en van het aantal ziekenhuisgewonden met tenminste 7,5% ten opzichte van het driejaarlijkse gemiddelde in 2002³².

Deze doelstelling wil niet zeggen dat verkeersveiligheid te allen tijde boven andere belangen gaat. Er kunnen bijvoorbeeld conflicten ontstaan met de doorstroming van het verkeer. In zo'n geval zal de prioriteit bij bereikbaarheid gelegd worden, indien er een mogelijke compensatie is voor de lokale verslechtering van de verkeersveiligheid.

³² Dit is het gemiddelde over de jaren 2000, 2001 en 2002.

Tijdens het oude RVVP is het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland gedecentraliseerd. Regio Twente is één van de 19 regio's die de taak heeft gekregen het verkeersveiligheidsbeleid te regisseren en te coördineren. Als regisseur van verkeersveiligheid in Twente spannen we ons in om regiobreed tot een integrale aanpak te komen, zowel voor wat betreft de inzet van Duurzaam Veilig instrumenten als qua afstemming tussen de betrokken partners. Gemeenten, provincie en rijk hebben hun eigen verantwoordelijkheden als wegbeheerders. Daarnaast hebben de veiligheidspartners zoals politie, ROVO³³ en instanties als Veilig Verkeer Nederland ieder een rol in dit proces.

De regisseursrol is afgelopen jaren goed tot zijn recht gekomen bij de regionale aanpak van infrastructurele en mensgerichte maatregelen. De 14 gemeenten in Twente zijn verdeeld over drie zogenaamde RUP-gebieden (RUP: Regionale Uitvoeringsprogramma's). Per RUP-gebied wordt, samen met alle betrokken partijen, bepaald welke infrastructurele projecten en maatregelen de komende tijd worden uitgevoerd. Een belangrijk resultaat van de RUP-aanpak is de regionale, gezamenlijke inrichting van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Door de betere afstemming tussen de gemeenten in een RUP kan voorkomen worden dat de weggebruiker een situatie aantreft waarbij een Duurzaam Veilige inrichting bij een gemeentegrens eindigt. Zonder deze samenwerking was deze hoge ambitie niet verwezenlijkt.

De komende periode wordt doorgegaan met deze vorm van samenwerking en wordt ingezet op de volgende speerpunten:

- samenwerking met betrokken partijen;
- doelmatige en kosteneffectieve aanpak;
- *gerichte herinrichting van het wegennet (infrastructuur);*
- verbreding tot een integrale aanpak met mensgerichte maatregelen (gedragsbeïnvloeding).

Sinds januari 2005 is Regio Twente samen met de Provincie Overijssel opdrachtgever voor het ROVO, dat zich richt op *educatie en communicatie richting de verschillende leeftijdscategorieën en type verkeersdeelnemers*. In dit kader wordt gesproken van "permanente verkeerseducatie van de wieg tot de rollator". Tevens stimuleert en coördineert het ROVO de inzet van de (landelijke) verkeersveiligheidcampagnes langs de wegen. Hiermee wordt de weggebruiker geïnformeerd over thema's als alcohol, helmgebruik, gordelgebruik, snelheid en verlichting in het verkeer.

Samen met Veilig Verkeer Nederland organiseert het ROVO bijeenkomsten voor uitvoerende partijen van educatieprojecten in Twente. Daarbij worden ervaringen uitgewisseld om tot een continue verbetering van de projecten te komen en wordt een gezamenlijke aanpak nagestreefd. Jaarlijks stelt het ROVO een werkplan op waarmee beide opdrachtgevers moeten instemmen. Door dit jaarlijks te herhalen kunnen de speerpunten en de doelgroepen waaraan het meeste aandacht moet worden besteed, snel worden geactualiseerd. Om voldoende aandacht te krijgen of te behouden voor de gedragsbeïnvloeding bij de Twentse gemeenten is in 2006 met alle betrokken partijen een convenant ondertekend, waarin rollen en inspanningsintenties zijn opgenomen.

In het verleden is al gebleken dat het volledig Duurzaam Veilig inrichten van de infrastructuur een zeer kostbare aangelegenheid is. Daarom is sober en doelmatig gewerkt volgens de principes van Duurzaam Veilig en is vooral ingezet op het oplossen van de verkeersongevallen concentraties (zogenaamde VOC's³⁴). Deze aanpak heeft zijn vruchten afgeworpen want het *aantal en de omvang van deze VOC-s zijn in de loop der jaren flink teruggelopen en de verkeersveiligheid is verbeterd.*

33 Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel

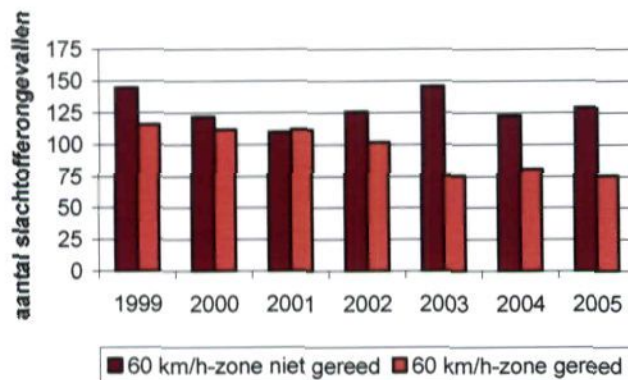
34 Jaarlijks presenteert het ROVO de zogenaamde VOC-lijst waarin voor Twente en Overijssel wordt samengevat waar welk type VOC (kruispunten, wegvakken, etc.) voorkomt, wat de ernst is en of de wegbeheerder al plannen heeft er iets aan te doen.

Opgave: Gerichte aanpassing van het wegennet

Het veilig en duurzaam inrichten van de infrastructuur is gericht op enerzijds de wegen in verblijfsgebieden (60-km-zones buiten de kom en 30-km-zones binnen de kom) en anderzijds gebiedsontsluitingswegen buiten en binnen de bebouwde kom (de hoofdwegenstructuur).

Verblijfsgebieden

Vanaf 1997 is door het Rijk gestuurd op de invoering van het programma Duurzaam Veilig. In de eerste fase van dit programma is vooral ingezet op het categoriseren van het wegennet. In Twente is al een groot deel van de wegen categorisering doorgevoerd. Uit een recente evaluatie is gebleken dat de inrichting van 60-km/uur-zones buiten de bebouwde kom in Twente, een positief effect heeft op het aantal ongevallen.



Figuur 6.1-2 Aantal slachtofferongevallen bij wel / niet ingerichte 60-km-zones in Twente

In de figuur is een onderscheid gemaakt naar slachtofferongevallen in ingerichte en niet-ingerichte 60 km/uur zones. In de ingerichte zones is een duidelijke vermindering te zien van het aantal ongevallen, terwijl niet-ingerichte gebieden nauwelijks verbetering laten zien. De gerealiseerde verbetering is vooral te danken aan de herinrichting. Vandaar dat Regio Twente tot 2011 doorgaat met het duurzaam veilig inrichten van alle overige 60-km/uur-zones uit het categoriseringsplan.

Nieuw beleid moet zich gaan richten op de herinrichting van 30-km-zones, wat ook een onderdeel was van het Startprogramma Duurzaam Veilig uit 1997. Prioriteit wordt gelegd bij de zones met kwetsbare locaties zoals schoolomgevingen, seniorenvoorzieningen en in zones met de hoogste ongevallencijfers. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat er voldoende wijkontsluitingswegen moeten zijn (met 50km/uur regime) om de doorstroming te verbeteren en de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen.

Kosteneffectieve Maatregelen (KEM)

Onderdeel van een duurzaam veilige weginrichting op een kosteneffectieve manier is het realiseren van een aantal gerichte maatregelen op locaties met dominante ongevallen. Het KEM-pakket dat hiervoor is opgesteld, bestaat uit acht soorten maatregelen: veilige bermen, herkenbare kruispunten, fietsoversteken, veilige parallelwegen, herkenbare markering, creëren van inhaal mogelijkheden, het uniform uitvoeren van rotondes en het versneld en slim aanpakken van black spots op provinciale wegen.

De eerste twee KEM-wegen van Nederland zijn in Twente gerealiseerd, namelijk de wegen Losser – Oldenzaal (N734) en Hengelo – Lochem (N346). De eerste resultaten tonen aan dat deze aanpak effect heeft op de verkeersveiligheid. Provincie Overijssel voert het KEM-programma overigens op al haar wegen uit in de periode 2006-2010.



Figuur 6.1-3 Semi-verharde berm, een maatregel uit het KEM-pakket

Essentiële herkenbaarheidsmaatregelen (EHK)

De herkenbaarheid van de wegcategorieën is van groot belang om de weggebruiker het gewenste gedrag te laten vertonen. Regio Twente is direct betrokken geweest bij de landelijke werkgroep die de richtlijn 'Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken' heeft ontwikkeld. Dit is een aantal nieuwe vormen van wegmarkering waaruit duidelijker kan worden afgeleid op welke categorie weg gereden wordt en welk snelheidsregime en gedrag van de weggebruiker wordt verlangd.

Regio Twente gelooft in het effect van deze maatregel en is van plan deze herkenbare weginrichting in de regio door te voeren, zowel voor alle wegen binnen als buiten de bebouwde kom.

In samenwerking met de provincie en enkele (voorbeeld-)gemeenten wordt een studie verricht naar kosteneffectieve maatregelen op de onveilige gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Daarnaast blijft Regio Twente zich inspannen om de meest onveilige verkeerslocaties veiliger te maken.

Tot slot wil Regio Twente een bijdrage leveren aan maatregelen die behalve de veiligheid bevorderen tegelijkertijd de doorstroming verbeteren, zoals 'Langzaam Rijden Gaat Sneller' en een aantal onderdelen van Twente Mobiel. (zie paragraaf 5.1)

Opgave: Verbreding van de integrale aanpak met gedragsbeïnvloeding

Net als in veel andere gebieden in Nederland vinden de verkeersongevallen in Twente steeds *meer verspreid over het netwerk plaats. Het grootschalig aanpassen van infrastructuur is* daardoor een steeds minder bruikbare oplossing. Vandaar dat Regio Twente inzet op de integrale aanpak. Een voorwaarde voor steun bij uitvoering van infrastructuurprojecten is dat er voldoende aandacht is voor voorlichting, educatie en handhaving. Deze integrale aanpak wordt ook geadviseerd in de tweede fase van het Duurzaam Veilig programma.

De verbreding van de aanpak krijgt vorm via de voortzetting van de RUP-aanpak en het ROVO. Sinds 2004 heeft de RUP-organisatie zich intensief beziggehouden met mensgerichte maatregelen:

- voorlichting:
Regio Twente sluit aan bij de landelijke verkeersveiligheidcampagnes. Jaarlijks wordt een landelijke campagnecalender opgesteld. In 2007 worden bijvoorbeeld uniforme mottoborden geplaatst met op verschillende locaties dezelfde voorlichting in dezelfde periode. Daarnaast is er ruimte voor regionale en lokale initiatieven.
- educatie:
Landelijk is een plan van aanpak voor permanente verkeerseducatie ontwikkeld. Regio Twente streeft ernaar om voor alle onderscheiden doelgroepen educatieve maatregelen uit te voeren. Hiertoe worden samen met de betrokken partijen meerjarige uitvoeringsprogramma's opgesteld. In de intentieverklaring verkeersveiligheid die in Twente is opgesteld staan afspraken over de rolverdeling van partijen en budgetten voor gedragsbeïnvloeding.

- handhaving:
 In RUP-verband worden afspraken gemaakt over afstemming met handhaving. Daarbij staan vijf speerpunten centraal: helmplicht, gordelplicht, roodlichtnegatie, alcohol en snelheid. Daarnaast is er een team subjectieve verkeersveiligheid, dat zich op verzoek van bewoners en gemeenten richt op de als onveilig ervaren gebieden en routes. Tot slot is er een tendens naar meer resultaatgericht handelen door de handhavende organisaties. Regio Twente steunt leerstraffen voor bepaalde groepen verkeersovertreeders zoals bromfietzers en jonge automobilisten.

6.2 Verkeersonveiligheid spoor en water

Over het algemeen geldt dat er veel minder slachtoffers vallen bij het spoor en de binnenvaart dan op de wegen. Voor het **spoor** vielen in het jaar 2003 in Nederland geen dodelijke slachtoffers onder treinreizigers. In Overijssel vielen in dat jaar wel 6 dodelijke slachtoffers onder overweggebruikers. Daarnaast waren in dat jaar in Nederland nog 175 zelfdodingen.

ProRail is sinds 2000 bezig met het uitvoeren van het programma *Verbetering Veiligheid op Overwegen*. In dit kader zijn onbeveiligde overwegen beveiligd (overwegbomen in plaats van knipperlichten) en worden verbeteringen aangebracht aan de overwegbomen. Daarnaast worden op drukke trajecten de meeste overwegen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Particuliere overwegen worden zoveel mogelijk opgeheven en in principe worden er geen nieuwe gelijkvloerse overwegen meer gerealiseerd.

Bij de **binnenvaart** zijn in 2002 in Nederland 277 aanvaringen tussen schepen geweest in zowel de beroepsvaart (goederen en personen) als de recreatievaart. Hierbij vielen 2 doden en 23 gewonden. Van deze gewonden viel het merendeel in de recreatievaart (65%). Er is geen informatie beschikbaar over de exacte locaties van de ongevallen, dus er kan geen specifiek getal voor Twente bepaald worden.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid op het spoor en op het water heeft Regio Twente geen verantwoordelijkheden; het oplossen van deze problematiek moet komen van andere partijen. In onderstaande actietabel komen daarom geen acties voor spoorwegen en binnenvaart voor.

Tabel 6.2-1 Actietabel verkeersveiligheid

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
Opgave: Duurzaam Veilig (her) inrichten wegennet		
U*	RUP-programma 60-zones	Gemeenten, RWS, Provincie
U	30-zones (prioriteit schoolomgevingen en onveilig gebieden)	Gemeenten
U	Aanpak VOC-s	Gemeenten, RWS, Provincie
U	Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) buiten de kom	RWS, Provincie
U	Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) binnen de kom	Gemeenten, Provincie
U	Weginfra (rijkswegen 18, 35 en 36 en rondwegen)	Gemeenten, RWS, Provincie
Opgave: Realiseren integrale aanpak		
U	Projecten ROVO (educatie en communicatie)	Provincie, VVN, gemeenten
U	Lokale acties kwetsbare doelgroepen	Gemeenten, VVN
U	Pilots veilige voertuigen en kennisontwikkeling <ul style="list-style-type: none"> Voertuigcommunicatie Bestelverkeer Detectie kwetsbare deelnemers 	Gemeenten, branche organisaties, industrie, belangenorg., V&W

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
V Wetgeving gericht op gedrag <ul style="list-style-type: none"> • alcohol • drugs en geneesmiddelen • nieuw rijbewijshuis • bromfietskenteken 	Justitie, BZK, RDW, CBR, V&W, gemeenten	Vertegenwoordigen
U Opvolgproject Safety First	V&W, OCW en gemeenten	Vertegenwoordigen
U Handhaving	Justitie, VNG, gemeenten	Vertegenwoordigen
V Verbetering veiligheid overwegen spoor	Gemeenten, Prorail wegbeheerders	Vertegenwoordigen

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

6.3 Externe veiligheid

Regio Twente zet de komende jaren in op het proactief voorkomen van onveiligheid door gerichte acties van de Hulpverleningsdienst Regio Twente.

Externe veiligheid hangt nauw samen met de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Nederland wordt jaarlijks 180 miljoen ton gevaarlijke stoffen vervoerd. Ongeveer 57% wordt vervoerd door pijpleidingen, 34% door de binnenvaart, 7% over de weg en 2% per spoor. Er vinden steeds meer ontwikkelingen plaats langs de infrastructuur waarover de gevaarlijke stoffen vervoerd worden, het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt toe en de maatschappelijke onrust eveneens. Daarom heeft de Rijksoverheid de provincies verzocht, in overleg met andere overheden en het bedrijfsleven, om een **basisnet** op te zetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Provincie Overijssel heeft Regio Twente verzocht dit voor Twente te initiëren.

Met het basisnet voor de modaliteiten spoor, water en weg streeft de overheid ernaar om een aantal routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen aan te wijzen, zodat er een bewuste afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de belangen van ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen en de economische belangen van de te vervoeren stoffen, én anderzijds de veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Aan het basisnet worden gebruiksruimtes en veiligheidszones gekoppeld. De gebruiksruimte wordt bepaald aan de hand van het plaatsgebonden risico. Rondom de transportroutes van het basisnet komen *veiligheidszones van 30 meter te liggen. Binnen deze veiligheidszone mogen geen nieuwe, kwetsbare objecten zoals bijvoorbeeld woningen worden gebouwd. Bovendien moet tot 200m van de infrastructuur, op basis van potentiële calamiteiten, gekeken worden naar maatregelen om het optreden van de hulpdiensten te verbeteren (verantwoording groepsrisico).*

Opgave: Proactief voorkomen externe onveiligheid

De eerste stap voor het proactief voorkomen van externe onveiligheid is de inventarisatie van risicogebieden en plaatsen waar risico's worden overschreden. Dit is gedaan in de risicoatlassen van de verschillende modaliteiten. In Twente is op geen van de modaliteiten een knelpunt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zeker niet sinds Akzo Nobel een gedeelte van haar productie heeft verplaatst naar Delfzijl waardoor er geen chloortreinen meer door Twente rijden.

Begin 2003 is de Hulpverleningsdienst Regio Twente opgezet. Onderdeel van het takenpakket van deze Hulpverleningsdienst is het proactief voorkomen van onveiligheid, door bijvoorbeeld het analyseren van het risicobeeld van grootschalige en bijzondere objecten in de regio en door op basis hiervan acties en plannen te ontwikkelen. Momenteel is de Hulpverleningsdienst Regio Twente bezig om de routing voor gevaarlijke stoffen in Twente vast te stellen.

Tabel 6.3-1 Actietabel externe veiligheid

Actie		Samen met	Rol Regio Twente
<i>Opgave: Proactief voorkomen externe onveiligheid</i>			
U*	Opstellen nota "Vervoer gevaarlijke stoffen"	Gemeenten, provincie, VROM, V&W	Vertegenwoordigen
U	Vaststellen en wettelijk verankeren basisnet <ul style="list-style-type: none"> • Spoor • Weg • binnenvaart 	Gemeenten, provincie, VROM, V&W	Initiëren

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

6.4 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een onderwerp dat meerdere beleidsvelden raakt. Binnen het beleidsveld verkeer en vervoer wordt sociale veiligheid veelal in verband gebracht met het openbaar vervoer, maar in Twente ook met veiligheid op parkeerterreinen/verzorgingsplaatsen langs de A1.

Openbaar vervoer

In 2003 heeft Regio Twente een meerjarenbeleidsplan en actieplan sociale veiligheid openbaar vervoer opgesteld. Het doel van deze plannen is om de sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer te waarborgen. Er zijn op dit moment geen grote problemen met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Twente. De maatregelen richten zich daarom op preventie; het wegnemen van anonimiteitgevoel bij de (potentiële) reizigers, het opzetten van een overlegstructuur en het trainen van personeel in het openbaar vervoer.

Verzorgingsplaatsen

Daarnaast vraagt Regio Twente aandacht bij RWS voor de sociale onveiligheid op de verzorgingsplaatsen en parkeerterreinen langs de snelwegen (A1).

Tabel 6.4-1 Actietabel sociale veiligheid

Actie		Samen met	Rol Regio Twente
U*	Ontwikkelen innovaties sociale veiligheid OV	Provincie, OV-bedrijven	Initiëren
V	Good practices sociale veiligheid OV	Vervoerbedrijven, V&W, ProRail, gemeenten, politie, OM, BZK, Justitie, opvang- en onderwijsinstellingen	Initiëren

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

6.5 Tunnelveiligheid

De nationale overheid richt zich met haar veiligheidsbeleid op tunnels die langer zijn dan 250 meter of tunnels met extra risico's omdat er bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen doorheen mogen. In 2005 heeft het kabinet veiligheidseisen vastgesteld voor dergelijke tunnels en overkappingen. In Twente zijn momenteel geen tunnels die onder deze eisen vallen. Dit zal wel het geval zijn bij de in aanleg zijnde snelweg- en spoorwegtunnel in Nijverdal, waarvan het Rijk wegbeheerder is. De Hulpverleningsdienst Regio Twente adviseert bij dit project.

7 Leefbaarheid

Regio Twente zet de komende jaren in op het bieden van ondersteuning bij het handhaven van de normen van luchtkwaliteit en het aanpakken van eventuele knelpunten op het gebied van geluid.

7.1 Luchtkwaliteit en geluid

In het Besluit Luchtkwaliteit is bepaald dat een rapportage opgesteld moet worden voor plaatsen waar mensen blootgesteld worden aan luchtverontreiniging. Uit de rapportage Luchtkwaliteit van de Provincie Overijssel blijkt dat er geen grote problemen zijn met de luchtkwaliteit in Twente³⁵. Voor de stikstofdioxide zijn er geen overschrijdingen van de normen. Voor het fijnstof is in Almelo en Enschede weliswaar een overschrijding gemeten van de plandrempel op 24-uurs basis, maar niet op jaarbasis. Er zijn op dit moment dus geen aanvullende maatregelen nodig.

Uiteraard moet de luchtkwaliteit regelmatig gecontroleerd worden. De komende jaren zal de mobiliteit toenemen, wat een negatief effect heeft. Tegelijkertijd komen er wellicht schonere voertuigen en kan er een andere spreiding van activiteiten zijn. Vandaar dat regelmatig gekeken zal worden of de normen nog steeds gehaald worden.

Binnen Regio Twente is een werkgroep actief geweest om de regionale aanpak van de luchtproblematiek te ondersteunen. De werkgroep heeft **handreikingen** gedaan aan gemeenten voor het verder verbeteren van de lokale leefbaarheid door bijvoorbeeld het instellen van milieuzones, het stellen van toelatingseisen aan voertuigen en het aanpassen van het gemeentelijk wagenpark. Daarnaast zijn afspraken gemaakt met de GGD voor de **advisering** bij grote plannen, middels een 'gezondheidstoets'. Inmiddels is de werkgroep aangesloten bij de Overijsselse werkgroep Luchtkwaliteit.

Behalve naar luchtkwaliteit wordt ook gekeken naar geluidshinder. Gemeenten zijn verplicht om een geluidsbeleidsplan op te stellen. Om een uniforme aanpak tussen de Twentse gemeenten te bevorderen, heeft de Regio de afgelopen jaren een **modelnota** voorbereid. In de modelnota is ook een paragraaf luchtkwaliteit opgenomen.

Opgave: Ondersteuning gemeenten bij handhaving normen

Regio Twente werkt de komende jaren aan het realiseren van een **milieumodel** dat gekoppeld kan worden aan het regionale verkeersmodel. Op die manier kunnen milieueffecten van aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem in kaart gebracht worden. Daarnaast werkt zij mee aan een **pilot** voor schone bussen in Enschede. In deze pilot worden de mogelijkheden onderzocht van stadsbussen met een alternatieve aandrijving voor de dieselmotor.

Opgave: Aanpakken knelpunten geluid

Bij het opstellen van het gemeentelijk geluidsbeleidsplan wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke knelpunten. Regio Twente ondersteunt bij het inventariseren van oplossingen voor eventuele knelpunten op het gebied van geluid.

³⁵ De luchtkwaliteitsnormen zijn onderverdeeld in grenswaarden, plandrempels en alarmprempels. Als de grenswaarde wordt overschreden maar de plandrempel niet, is de verwachting dat de luchtkwaliteit verbetert door generieke maatregelen. Gemeenten hoeven dan geen lokale maatregelen te treffen. Bij overschrijding van de plandrempel zijn er wel lokale maatregelen nodig.

Tabel 7.0-1 Actietabel leefbaarheid

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
Opgave: Ondersteuning gemeenten bij handhaving normen		
U*	Afronding programma Het Nieuwe Rijden	Bedrijfsleven, gemeenten, VROM, V&W
U	Afronding Nationaal luchtkwaliteitsplan en innovatieprogramma luchtkwaliteit	Gemeenten, VROM, provincie, V&W
U	Opstellen luchtkwaliteitsplannen	Provincie, gemeenten
U	Programma werkgroep Luchtkwaliteit Twente	Provincie, gemeenten
U	Milieu-model met koppeling aan verkeersmodel	Provincie, gemeenten
U	Pilot schone bussen in Enschede	V&W, VROM, bedrijfsleven, wetenschap en gemeenten
U	Deelname Platform Duurzame Mobiliteit	V&W, VROM, bedrijfsleven, wetenschap, EZ
Opgave: Aanpakken (toekomstige) knelpunten geluid		
V	Knelpunten geluid en oplossingen	Provincie, gemeenten

* V staat voor een Verkenning van de mogelijkheden / effecten en U voor Uitvoeren.

7.2 Beoordeling effecten op natuur en milieu

Effecten in kaart gebracht in plan-m.e.r.

Gekoppeld aan het opstellen van dit Regionaal Mobiliteitsplan is een inschatting gemaakt van de gevolgen van dit plan voor de natuur en het milieu. Dit is gedaan in een zogeheten 'milieueffectrapportage voor plannen' (plan-m.e.r.). Sinds 2006 is voor documenten zoals het RMP Twente zo'n plan-m.e.r. verplicht op grond van de Wet Milieubeheer.

Doel van de plan-m.e.r. is het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over het plan te geven. In het rapport wordt verslag gedaan van de milieubeoordeling. Het concept ervan is voor de inspraak bij het concept-RMP gevoegd. In de onderstaande tekst wordt een samenvatting van dit "plan-MER RMP Twente 2007-2011" gegeven.

De milieubeoordeling is uitgevoerd voor het RMP als geheel en een drietal plan-MER-plichtige projecten, te weten:

- de opwaardering van de N18 Enschede – Varsseveld;
- de doortrekking van het spoorverkeer van Hengelo – Oldenzaal tot aan Bad Bentheim (en daarmee een verhoging van de spoorintensiteiten op het baanvak Oldenzaal – Bad Bentheim);
- de verbreding en verdieping van enkele kanalen in Twente, bedoeld om drielaagse containervaart mogelijk te maken.

Beoordeling van het RMP als geheel

Er wordt aandacht besteed aan effecten van het RMP op verkeer, natuur en cultuurhistorie (o.a. archeologie), geluid, lucht (o.a. CO₂-emissie en klimaatverandering), externe veiligheid en water. De milieu-effecten worden veelal kwalitatief beschreven en daar waar nodig zijn eenvoudige rekenregels toegepast om uitspraken te onderbouwen.

Verkeer

Voor de beoordeling van het plan op het aspect bereikbaarheid is gebruik gemaakt van de in de voorgaande hoofdstukken van het RMP beschreven ontwikkelingen en maatregelen. Het RMP gaat primair uit van benutting van bestaande infrastructuur.

Hiermee wordt aantasting van natuur en landschap voorkomen. Ook is gekeken naar de modal split (de verdeling van het verkeer over de diverse vervoerswijzen). Het RMP voorziet in een reeks van maatregelen die gericht zijn op de verbetering van de bereikbaarheid per fiets en per openbaar vervoer (trein en bus). Een groter aandeel van deze vervoerswijzen kan milieuvoordelen opleveren.

Natuur en cultuurhistorie

Het RMP voorziet, met uitzondering van de mogelijke aanleg van een nieuwe N18, geen grote infrastructurele ingrepen en leidt derhalve niet tot een verdergaande versnippering van natuur en landschap. Wel kan de toename van de verkeersintensiteiten, die op zowel wegen als spoorverbindingen wordt voorspeld, tot een versterkte barrièrewerking voor bepaalde diersoorten leiden. Gerichte maatregelen, onder andere in het kader van het Natuurgebiedsplan Overijssel, kunnen de barrières slechten.

Geluid

In het RMP wordt rekening gehouden met een toename van het wegverkeer. De toename van de geluidbelastingen die hiermee gepaard gaat, wordt geheel of gedeeltelijk gecompenseerd door stillere voertuigen en stiller asfalt. In het RMP wordt gestreefd naar het verminderen van overlast van doorgaande goederentreinen. Dit leidt tot lagere geluidbelastingen. Dit wordt evenwel gecompenseerd door een toename van de reizigerstreinen. Hoe dit per saldo uitpakt zal nader bekeken moeten worden.

Lucht

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is (dankzij de introductie van schonere motoren) een verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten, ondanks de toename van het autoverkeer. Een uitzondering vormt de directe omgeving van autowegen en autosnelwegen. Door de toename van de verkeersintensiteiten en door de toename van het aandeel vrachtverkeer zal de luchtkwaliteit daar verslechteren. Wel zal de groei van de mobiliteit, ondanks ontwikkelingen op het gebied van schonere en zuinigere motoren en ondanks het ruimere aanbod aan alternatieven voor de auto, leiden tot een toename van de CO₂-emissie.

Externe veiligheid

Er zijn momenteel geen externe veiligheidsknelpunten ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen in Twente. Er wordt geen sterke toename van het aantal transporten over weg, spoor en water verwacht. Het RMP bevat maatregelen die de verkeersveiligheid op de weg verbeteren. Deze maatregelen kunnen ook een positieve invloed hebben op de externe veiligheidssituatie.

Bodem en water

Het RMP heeft nauwelijks effecten op bodem en water. Bij de voorbereiding van concrete projecten moet aandacht besteed worden aan de mogelijke gevolgen, bijvoorbeeld door voorzieningen te treffen om extra belasting van het rioolstelsel en verontreiniging van bodem en water te voorkomen.

Beoordeling van de plan-MER-plichtige projecten

Opwaardering van de N18

Voor de N18 is een aantal alternatieven in beeld. De N18 voldoet het best aan de zogenaamde lagenbenadering uit de Nota Ruimte³⁶ als gekozen wordt voor een alternatief waarbij de bestaande weg zoveel mogelijk benut wordt. Ook vanuit landschappelijk oogpunt is het zoveel mogelijk gebruiken van het bestaande tracé de beste optie. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, externe veiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit is daarentegen een nieuwe weg te prefereren. Bij de voorbereiding van de aanleg van de N18 is ook aandacht nodig voor mogelijk aanwezige archeologische waarden.

³⁶ De lagenbenadering is een benadering die in de Nota Ruimte wordt aanbevolen en waarin voor de ruimtelijke ordening uitgegaan wordt van de kwaliteiten van de ondergrond en het gebruik van bestaande verkeersnetwerken.

Frequentieverhoging spoorwegverkeer Oldenzaal – Bad Bentheim

De doortrekking van het spoorwegverkeer van Zutphen naar Oldenzaal tot aan Bad Bentheim heeft een aantal positieve gevolgen. Het aandeel openbaar vervoer in het personenvervoer op deze vervoersrelatie neemt toe. Daarnaast verbetert de veiligheidssituatie indien de frequentieverhoging gepaard gaat met maatregelen aan de spoorovergangen.

Hoewel van aantasting van het landschap geen sprake is (er wordt immers gebruik gemaakt van de bestaande spoorlijn), moet wel rekening worden gehouden met een toename van de geluidbelasting langs de spoorlijn. Een ander aandachtspunt zijn de effecten op de natuur. De spoorlijn Oldenzaal – Bad Bentheim doorkruist twee Habitatrichtlijngebieden. De frequentieverhoging op deze spoorlijn heeft geen gevolgen voor de habitats, maar beïnvloedt mogelijk wel de migratiemogelijkheden van enkele diersoorten. Hiernaar is nader onderzoek nodig. Ook is onderzoek nodig naar de gevolgen van de frequentieverhoging voor de externe veiligheid langs de spoorlijn.

De verruiming van het Twentekanaal en zijn zijtakken

De verbreding en verdieping van de Twentekanalen biedt kansen voor vergroting van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer. Ook leidt de verruiming tot een vergroting van de waterbergings- en afvoercapaciteit. Daarmee draagt het project bij aan de oplossing van knelpunten op het gebied van wateroverlast. Het verruimen van het zijkanaal van het Twentekanaal heeft zowel positieve als negatieve effecten op de externe veiligheid. Hoe dit per saldo uitpakt moet blijken uit nadere studie. De verruiming van de zijtakken van het Twentekanaal heeft geen wezenlijke invloed op het landschap. Wel is bij de voorbereiding van de verruiming aandacht nodig voor mogelijk aanwezige archeologische waarden.

Conclusie van de plan-MER, maatregelen en aandachtspunten

Het RMP en de daaruit voortvloeiende projecten hebben zowel positieve als negatieve milieugevolgen. Voor elk project is bij de uitwerking ervan aandacht nodig voor de milieuaspecten. Door gerichte maatregelen kunnen de negatieve milieugevolgen worden beperkt.