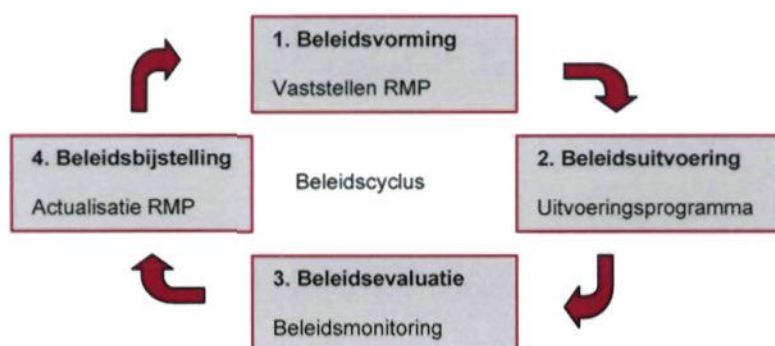


## Deel III: Keuzes en prioritering

## 8 Afweging en monitoring

Het RMP heeft een looptijd van vijf jaar en de financiële middelen van Regio Twente zijn beperkt. Daarom is het noodzakelijk om zowel in de tijd als in de budgetten prioriteiten te stellen. Daarbij spelen twee instrumenten een belangrijke rol. Op basis van dit RMP zal een tweejaarlijks **uitvoeringsprogramma** opgesteld worden. Hierin worden keuzes gemaakt voor de uitvoering van specifieke acties. Ter ondersteuning van de keuzes in het uitvoeringsprogramma en ter ondersteuning van een toekomstige evaluatie van dit RMP, zal een systematiek voor **beleidsmonitoring en -evaluatie** opgesteld worden.

Onderstaand schema van de beleidscyclus laat zien hoe deze instrumenten zich ten opzichte van elkaar verhouden.



Figuur 8.0-1 Beleidscyclus

### 8.1 Uitvoeringsprogramma

#### Opgave uitvoeringsprogramma

Regio Twente stelt een tweejaarlijks Uitvoeringsprogramma vast waarin de acties en projecten beschreven worden die in die periode uitgevoerd worden. Dit uitvoeringsprogramma wordt gebaseerd op het RMP en de verdeling van de BDU-gelden.

Op basis van deel II van dit RMP wordt een tweejaarlijks Uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarin staan de acties en projecten die Regio Twente de komende twee jaar gaat uitvoeren. Het is nadrukkelijk de bedoeling om alle acties uit dit RMP uit te voeren; in het uitvoeringsprogramma wordt de fasering aangegeven. Per actie wordt beschreven wat het doel is, wat de kosten zijn, wat de doorlooptijd is en wat eventuele relaties met andere acties zijn. Ook wordt beschreven welke partijen bij de uitvoering betrokken zijn en wie de trekker is.

Voor de acties waar Regio Twente een bepalende rol vervult, wordt aangegeven welke middelen zij beschikbaar stelt voor de periode van twee jaar, en wat de financiële doorkijk naar eventuele volgende jaren is.

Een dergelijke beschrijving van de acties vergemakkelijkt de monitoring en evaluatie in een later stadium. Een eerste aanzet voor de beschrijving is al gegeven in de actietabellen in deel II van dit RMP. In de bijlage is een tabel opgenomen waarin de acties uit de actietabellen in deel II van dit RMP zijn ingedeeld naar de verschillende rollen van Regio Twente. Regio Twente neemt het initiatief voor de acties waarin zij een bepalende en initiërende rol heeft.

Voor deze acties moeten budgetten gereserveerd worden in de Uitvoeringsprogramma's voor de periode 2008-2009 en 2010-2011. Ook de acties en projecten waar Regio Twente een vertegenwoordigende rol speelt en waarvoor dus geen directe middelen beschikbaar gesteld worden, worden meegenomen. Zo wordt de samenhang met projecten van andere overheden bewaakt.

De belangrijkste bron voor het bekostigen van de acties en projecten zijn de gelden uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk aan Regio Twente (zie hoofdstuk 10 over de financiën). Hiervoor wordt jaarlijks een verdelingsvoorstel gemaakt, met planning voor de volgende jaren. Het uitvoeringsprogramma wordt daarom gebaseerd op zowel het RMP als het BDU-verdelingsvoorstel. Bij de keuzes voor de verdeling van de beschikbare middelen wordt een afweging gemaakt van de benodigde middelen en de te verwachten (maatschappelijke) effecten.

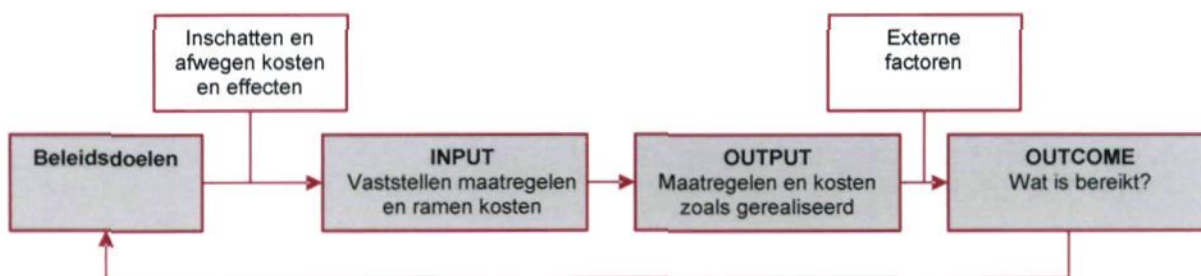
## 8.2 Beleidsmonitoring en evaluatie

### Opgave beleidsmonitoring en evaluatie

Regio Twente zet in op het uitvoeren van een tweejaarlijkse beleidsmonitoring verkeer en vervoer. Daarnaast wordt evaluatie een vast onderdeel van de uit te voeren maatregelen.

### Monitoring

Binnen monitoring wordt veelal aangesloten bij de 'Meten = Weten' -methodiek. Deze gaat uit van het onderscheid in input, output en effecten van het gevoerde beleid. De input van het beleid bestaat uit (financiële) middelen en ingezette menskracht. De output bestaat uit concrete waarneembare acties en handelingen, bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad of het vaststellen van een fietsnetwerk. De outcome zijn de daadwerkelijke gevolgen van het beleid, bijvoorbeeld een toename van het fietsgebruik. Deze outcome wordt beïnvloed door de handelingen van Regio Twente, maar ook door externe factoren. Deze externe factoren kunnen het gevolg zijn van beleidshandelingen van andere overheden (bijvoorbeeld invoering landelijke kilometerheffing) of autonome ontwikkelingen (bijvoorbeeld stijging brandstofprijzen).



**Figuur 8.2-1 Monitoringssystematiek**

Bij de beleidsmonitoring zullen de input, output en outcome zoveel mogelijk in kwantitatieve zin beschreven worden. De komende periode worden hiervoor indicatoren opgesteld. In de onderstaande tabel worden mogelijke indicatoren aangegeven. Maar omdat het verzamelen van gegevens bij sommige indicatoren duurder en moeilijker is dan bij andere, zal het niet mogelijk alle indicatoren te gebruiken. Daarom zal aan het begin van de RMP-periode een keuze worden gemaakt welke indicatoren meegenomen worden.

Tabel 8.2-1 Overzicht mogelijke indicatoren

Opgaven Regio Twente	Mogelijke indicatoren
<b>Wegvervoer</b> - Optimaal benutten van bestaande infrastructuur; - Faciliteren goederenvervoer op bestaande infrastructuur; - Faciliteren doorgaande en Twentse verkeer - Aanleggen nieuwe infrastructuur beperken.	- Trajectsnelheden - Betrouwbaarheid - Weglengte - Voertuigkilometers personen en vracht
<b>Spoorvervoer</b> - Verbeteren spoorverbinding met de Randstad en met Duitsland; - Verbeteren aansluiting treindiensten regionale en hoofdspoorlijn; - Verbeteren interne bereikbaarheid per spoor.	- Reistijden naar Randstad en Duitsland - Aantal treinen per richting per uur (diverse stations) - Overstaptijd hoofdnet/regionale net - Aantal reizigerskilometers
<b>Openbaar vervoer</b> - Realiseren hoogwaardige openbaarvervoersassen en –infrastructuur; - Realiseren samenhangend pakket Agglonet Twente en streefbeeld.	- Aantal kilometer stedelijke HOV-baan - Frequentie buslijnen richting station/centra - Reistijd kenmerkende verbindingen - Aantal reizigers en reizigerskilometers
<b>Binnenvaart</b> - Wegnemen infrastructurele knelpunten voor de binnenvaart; - Ontwikkelen regionale faciliteiten voor op- en overslag van goederen;	- Verliestijd bij kunstwerken - Vaartijd doorgaande schepen - Hectare natte bedrijventerrein - Overslagvolume binnenhavens - Aantal kilometers basisnet recreatievaart
<b>Langzaam verkeer</b> - Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk; - Faciliteren fiets als onderdeel van ketenverplaatsing.	- Aantal kilometers hoogwaardig fietspad - Aantal (on)bewaakte fietsenstallingen bij stations en in centra - Aantal afgelegde kilometers
<b>Ketenmobiliteit</b> - Faciliteren multimodale verplaatsingen; - Kennisuitwisseling parkeerbeleid; - Stimuleren regionale innovaties. Aansluiten bij landelijke innovaties	- Aantal P+R faciliteiten en plaatsen - Bezettingsgraad P+R plaatsen - Aantal parkeerplaatsen maaiveld (betaald en onbetaald)
<b>Veiligheid</b> - Gerichte aanpassing wegennet; - Verbreding integrale aanpak met gedragsbeïnvloeding; - Proactief voorkomen van externe onveiligheid.	- Aantal ongevallen - Aantal doden en ziekenhuisgewonden - Aantal kilometers Duurzaam Veilig - Aantal kilometers herkenbare weginrichting
<b>Leefbaarheid</b> - Ondersteuning handhaving normen luchtkwaliteit; - Aanpakken eventuele knelpunten op het gebied van geluid.	- Uitstoot emissies - Aantal geluidbelaste woningen (naar geluidsklasse)

## Evaluatie

Gekoppeld aan deze systematiek kunnen de volgende evaluatieaspecten bestudeerd worden:

- **Doelmatigheid** van beleid is de relatie tussen de input en de output. Daarbij wordt gekeken of de inzet van menskracht en middelen heeft geleid tot acties, die aansluiten bij de beleidsdoelen.
- **Doeltreffendheid** van beleid is de relatie tussen output en outcome. Daarbij wordt gekeken of de acties ook geleid hebben tot de gewenste effecten op de beleidsdoelen.

De evaluatievraag omtrent doeltreffendheid is veelal zeer lastig. Het is vaak niet goed mogelijk om te bepalen welke deel van de veranderingen plaats gevonden heeft als gevolg van het beleid en welk deel als gevolg van externe factoren. Bij de evaluatie van overheidsbeleid staat doelmatigheid daarom vaak centraal. Dit zal ook zo zijn bij de toekomstige evaluaties van het RMP Twente.

Behalve deze beleidsevaluatie is er een tweede vorm van evaluatie. Namelijk de evaluatie die vooraf gaat aan het uitvoeren van beleid. In die evaluatie staat de inschatting van de kosten en de effecten centraal. Het gaat hierbij om een breed scala van effecten op mobiliteit (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid). Daarbij wordt rekening gehouden met de effecten op andere vervoerswijzen.

## Inspraak bewoners

In Nederland zijn de inspraakprocedures georganiseerd in een laat stadium van het project en is de inspraak veelal te vrijblijvend. Samen met een veelal ingewikkelde materie, leidt dit nog al eens tot frustraties bij burgers, bestuurders en beleidsmakers. Inmiddels zijn er door het Rijk handreikingen gedaan voor nieuwe vormen van inspraak, met als doel het verminderen van de bureaucratie en het beter luisteren naar de wensen van de burger. Belangrijkste kenmerk van die nieuwe aanpak is een eerdere consultatieronde, al tijdens de beleidsvoorbereiding.

Regio Twente streeft ernaar deze werkwijze bij inspraakprocedures rond toekomstige verkeers- en vervoersplannen toe te passen. Ook wordt deze werkwijze gebruikt bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma van dit RMP.

**Tabel 8.2-2 Actietabel afweging en monitoring**

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
<b><i>Uitvoeringsprogramma</i></b>		
U*	Opstellen uitvoeringsprogramma's 2008-2009 en 2010-2011	Overheden
U	Inspraak Nieuwe Stijl over uitvoeringsprogramma's	Gemeenten
<b><i>Monitoring en evaluatie</i></b>		
U	Opzet monitoringsinstrument	Provincie, gemeenten
U	Opzet evaluatiesystematiek	Provincie, gemeenten

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

## 9 Essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid

Bereikbaarheid is een verantwoordelijkheid van de gezamenlijke overheden, net als verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het beleid van de verschillende overheden moet daarom in samenhang met elkaar opgesteld worden. Op basis van de Planwet werken essentiële onderdelen van het nationale beleid rechtstreeks door in het beleid van de provincies, stadsregio's en gemeenten. In dit hoofdstuk worden de essentiële onderdelen van het gemeentelijk beleid benoemd, die voortvloeien uit het Regionaal Mobiliteitsplan. Deze onderdelen zijn van wezenlijk belang voor het bereiken van de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan en het realiseren van voldoende samenhang in de netwerken en modaliteiten. Ze moeten worden gezien als toevoeging aan de essentiële onderdelen die worden genoemd in de Nota Mobiliteit.

### **Mobiliteitstoets voor afstemming tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen**

De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt vergroot. Infrastructuur wordt als structurerend principe gebruikt in het ruimtelijk beleid. Dit betekent dat de gemeenten bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en knooppunten. Hiervoor wordt door de gemeenten, voor elk ruimtelijk plan, een mobiliteitstoets uitgevoerd. Dat gebeurt ook bij het opstellen van de Ruimtelijke Structuurvisie van Regio Twente. De mobiliteitstoets die voor het openbaar vervoer al bestuurlijk is bekrachtigd in de Agglonetstudie, wordt uitgebreid naar alle modaliteiten voor personen- en goederenvervoer.

### **Uitvoering benuttingsprogramma Twente Mobiel**

Centraal in dit beleidsplan staat het optimaal benutten van de aanwezige infrastructuur om zo het ruimtebeslag te beperken en het groene karakter van Twente te behouden. De gemeenten werken mee aan het uitvoeren van de maatregelen uit Twente Mobiel, dat samen met alle wegbeheerders is opgesteld en bestuurlijk is goedgekeurd.

### **Doorwerking Twentse wegenvisie**

Op basis van de uitkomsten van de Netwerkanalyse en dit RMP wordt een lange termijnvisie opgesteld voor het Twentse wegennet. Daarin wordt aangegeven welke infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn om de doelstellingen van dit RMP te realiseren. De gemeenten werken mee aan de uitvoering van deze nog op te stellen Twentse wegenvisie.

### **Uitvoering hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV)**

De problemen die verwacht worden voor het autoverkeer in de toekomst maken dat het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief moet zijn. Om te zorgen dat de kwaliteit van het openbaar vervoer verhoogd wordt, wordt ingezet op de ontwikkeling van stedelijke HOV-lijnen, die uiteindelijk negen HOV-assen moeten vormen. De vrije busbanen zijn deels al in gebruik en deels in uitvoering, maar voor een deel moet nog een besluit genomen worden. De gemeenten werken mee aan de realisatie van deze assen, waarbij een milieu- en klantvriendelijke inpassing een belangrijke opgave is.

### **Uitvoering hoogwaardig fietsnetwerk**

Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven moet er een voldoende fijnmazig netwerk zijn van kwalitatief goede fietsverbindingen, zowel binnen de gemeenten als tussen de belangrijkste kernen. Dit zorgt ervoor dat de fiets een interessant alternatief is voor de korte autoritten. De ontbrekende schakels of schakels van onvoldoende kwaliteit zijn samen met de wegbeheerders in kaart gebracht. Daarnaast is er een richtinggevend tracé vastgesteld voor een zogeheten fietssnelweg. De gemeenten werken mee aan de realisatie van deze plannen.

**Afstemming parkeerbeleid**

Om te voorkomen dat gemeenten tegen elkaar uitgespeeld worden door bedrijven ten aanzien van aantal parkeerplaatsen, worden gezamenlijk afspraken gemaakt over normen voor het parkeren op maaiveld. De gemeenten passen deze normen toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast worden afspraken gemaakt over parkeren in woonwijken en parkeren door gehandicapten.

**Invoering Duurzaam Veilig programma**

Een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet heeft effect op het aantal ongevallen. Vandaar dat in dit beleidsplan ingezet wordt op een duurzaam veilige inrichting van 60 km/uur zones buiten de bebouwde kom, op het toepassen van bermverhardingen op locaties waar veel bermongevallen plaatsvinden, op het toepassen van de richtlijnen voor essentiële herkenbaarheidskenmerken en op verkeerseducatie. De gemeenten werken mee aan deze integrale aanpak van de verkeersonveiligheid volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Bij de invoering van 30-km/uur zones binnen de bebouwde kom houden de gemeenten rekening met een voldoende aanbod van wijkontsluitingswegen (met 50-km/uur) voor de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van hulpdiensten.

## 10 Financiën

### Budgetten Regio Twente

De bron van inkomsten voor het mobiliteitsbeleid van Regio Twente is de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Deze BDU is sinds begin 2005 van kracht en omvat de geldstromen van 23 voormalige doeluitkeringen van het Rijk, waaronder de gelden voor infrastructuur, Duurzaam Veilig, vervoermanagement en exploitatie openbaar vervoer. Via de BDU worden diverse geldstromen vanuit het Rijk rechtstreeks aan de Provincies en WGR-Plus regio's (stadsregio's) gegeven, gebundeld en ontschot. Dat houdt in dat de regionale overheden zelf prioriteiten kunnen stellen binnen het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Voor regionale projecten van meer dan € 112,5 miljoen kan Regio Twente nog aankloppen bij het Rijk.

Voor Regio Twente bedroeg de BDU de afgelopen jaren circa € 30 miljoen per jaar, waarvan een groot deel vastligt in lopende projecten en de exploitatie van het openbaar vervoer. Voor het vrije deel wordt jaarlijks een bestedingsplan vastgesteld, op basis waarvan voor ingediende projecten wordt bekeken wat de financiële bijdrage is, afhankelijk van subsidiepercentages voor de verschillende thema's als OV, weg en fiets. Regio Twente wil een andere aanpak opzetten waarin duidelijker kan worden gestuurd op thema's en waarin de ontwikkeling van projecten wordt gestimuleerd die passen bij de regionale ambities.

### Financiën en het uitvoeringsprogramma

Om te kunnen sturen op thema's overeenkomstig de visie en beleidslijnen van het RMP, wordt in de Uitvoeringsprogramma's van het RMP een nieuwe werkwijze geïntroduceerd. In hoofdstuk 8 is al aangegeven dat het Uitvoeringsprogramma steeds een looptijd heeft van twee jaar en voor de acties die langer lopen een doorkijk geeft naar de volgende jaren. Het eerste Uitvoeringsprogramma wordt in 2007 opgesteld voor de periode 2008-2009.

Het verdelingsvoorstel voor de BDU wordt jaarlijks opgesteld en vastgesteld door het bestuur van Regio Twente. Het bevat een doorkijk naar de volgende jaren. Het tweejaarlijkse Uitvoeringsprogramma wordt op deze verdeling van de gelden gebaseerd.

Het Uitvoeringsprogramma bevat twee soorten financiering: projectmatige en programmatische. Bij de projectmatige financiering worden de middelen gekoppeld aan vooraf omschreven projecten. Bij de programmatische financiering worden de middelen verstrekt, met name aan gemeenten, voor het uitvoeren van programma's. Voorbeelden van dergelijke programma's zijn toegankelijkheid van het openbaar vervoer en sociale veiligheid bij OV en fiets. Het Uitvoeringsprogramma maakt het voor de andere deelnemers (met name de gemeenten) aan een activiteit mogelijk hun eigen financiële planning daarop af te stemmen. Dit vergroot het draagvlak voor uitvoering en de financiële haalbaarheid van de regionale ambities.

Aan de medefinanciering van projecten en programmatische activiteiten kan Regio Twente voorwaarden verbinden, bijvoorbeeld over de samenwerking tussen gemeenten. Een ander voorbeeld, op het thema verkeersveiligheid, is dat als voorwaarde wordt gesteld dat alleen subsidie voor infrastructurele verbeteringen voor de verkeersveiligheid wordt gegeven als er ook tenminste een bepaald bedrag per inwoner beschikbaar is om te besteden aan educatie- en communicatieprojecten voor verkeersveiligheid.

Zoals aangegeven in paragraaf 8.2, zal Regio Twente de kwaliteit van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid tweejaarlijks monitoren. De voortgang en resultaten van de verschillende activiteiten worden meegewogen in het volgende Uitvoeringsprogramma. Hierdoor kan de Regio Twente op thema's sturen en in het volgende Uitvoeringsprogramma bepalen welke gelden onder welke voorwaarden aan projecten kunnen worden toegekend die de regionale doelstellingen dienen.

De tweejaarlijkse monitoring van de doelstellingen van het RMP op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in combinatie met het Uitvoeringsprogramma kan ook op tal van andere terreinen bijdragen aan het stimuleren van samenwerking binnen de regio en een integrale aanpak van de verkeer- en vervoersproblemen bevorderen.

Bij het RMP en de Uitvoeringsprogramma's staat slagvaardige regionale samenwerking centraal. Naast de samenhang op verkeer en vervoer is voor het oplossen van de mobiliteitsvraagstukken ook samenwerking gewenst met ruimtelijke ordening en economische zaken. Niet alleen overheden (lokaal, regionaal en nationaal), maar ook niet publieke partners zoals bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties hebben een rol bij het oplossen van mobiliteitsproblemen in de regio. Voor het vaststellen van gezamenlijke doelen en behalen van succesvolle resultaten is een effectieve inzet van beschikbare financiële middelen voor de regio belangrijk.

Met de BDU-middelen heeft Regio Twente een belangrijke financiële rol in het verbeteren van de mobiliteit in de regio. Ook de provincie en gemeenten hebben financiële middelen beschikbaar die bijdragen aan een efficiënter verkeer- en vervoersysteem. De decentrale overheden hebben meer ruimte en verantwoordelijkheid voor het oplossen van regionale problemen en worden daarmee gestimuleerd samen te werken. Het Rijk biedt naar verwachting minder financiële bijdrage voor regionale en lokale projecten op het gebied van mobiliteit waardoor de regio op zoek moet naar een efficiëntere inzet van bestaande financieringsbronnen en mogelijk het zoeken naar andere financieringsbronnen.

### **Snelle planvoorbereiding**

Regio Twente reserveert een bedrag om de gemeenten te helpen plannen bestekklaar te maken die nog niet direct uitgevoerd kunnen worden. Dat maakt het mogelijk snel te reageren als er (door meevallers) middelen vrijkomen die alleen maar besteed kunnen worden aan projecten die snel van start kunnen gaan.

### **Regionaal Mobiliteitsfonds**

De beschikbare middelen zijn naar verwachting onvoldoende zijn om alle gewenste projecten te realiseren. Om de slagkracht en slaagkans van de regio op gebied van verkeer en vervoer te vergroten, zullen de regionale partners gezamenlijk (financieel) draagvlak voor grote projecten moeten vinden. Een Regionaal mobiliteitsfonds met vanuit de regio zelf genererende middelen, biedt een mogelijkheid om voor dergelijke projecten extra financiële armslag te creëren.

Op termijn kan besloten worden om een Regionaal Mobiliteitsfonds op te bouwen door bijdragen van gemeenten, Provincie en Rijk en mogelijk met private financiering van het bedrijfsleven. De Provincie kan met haar gebiedsgerichte maatregelenpakketten aansluiten bij de visie van Regio Twente op verkeer en vervoer in de regio en een financiële bijdrage leveren om de ambities in het RMP te kunnen realiseren. Het bedrijfsleven kan bijvoorbeeld een bijdrage leveren aan het realiseren van de doelstelling van mobiliteitsmanagement in de regio. Het Regionaal Mobiliteitsfonds kan worden gericht op grote projecten met een bovenregionaal karakter waarbij ook gebruik gemaakt kan worden van publiek-private samenwerking en financiering. Daarnaast kan de regio op zoek gaan naar nieuwe geldbronnen door het invoeren van prijsmaatregelen waarbij aangesloten wordt op rijksbeleid. Met het Regionaal Mobiliteitsfonds kan de regio beschikken over extra financiële middelen om infrastructurele knelpunten in Twente sneller op te lossen. Regio Twente verwacht veel van de samenwerking tussen Rijk en Regio in het kader van de netwerkaanpak.

## Bijlagen

## A: Overzicht acties

Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
V = verkenning van de mogelijkheden, U = uitvoeren		
<b>Wegverkeer</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>U Lange termijnvisie bereikbaarheid o.b.v. Netwerkanalyse (inclusief noodzaak nieuwe infrastructuur)</li> <li>U Programma Twente Mobiel</li> <li>V Tweede generatie benuttingsmaatregelen</li> <li>U Kwaliteitsnet Goederenvervoer</li> <li>U Herzene afspraken uit Goederen naar Twentse Steden uitvoeren</li> <li>V Onderzoeken mogelijkheden Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS)</li> <li>V Effecten doorgaand vrachtverkeer op betrouwbaarheid en doorstroming A1 en A35 (incl. vluchtstrookproblematiek).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U Opwaardering N18 Enschede-Varsseveld</li> <li>V Verdiepingsslag op Netwerkanalyse (conform afspraak met Minister), betreffende: A1 Borne – Hengelo, aansluiting Almelo Zuid op A35 en Hengelo Zuid, A/N35 bij Enschede - Duitse grens.</li> <li>U Laan Hart van Zuid in Hengelo</li> <li>V Capaciteit aansluiting N18/A35 in Tracé-MER</li> <li>V Compact rijden op stedelijke ringwegen</li> <li>V Medegebruik van busbanen door goederenvervoer.</li> <li>V Knelpunt A1 bij Deventer</li> <li>V Parallelweg A1 (Duivelsdijk)</li> <li>V Laan van Driene naar afrit Hengelo-Noord</li> <li>V Ontsluiting luchthaven Twente in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (incl. gevolgen voor verbinding Enschede-Oldenzaal)</li> </ul>
<b>Binnenvaart</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>V Bereikbaarheidsknelpunten natte terreinen in Enschede, Hengelo en Almelo (water- en landzijde)</li> <li>V Watergebonden bedrijfsterrinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U Vaststellen beleidslijn Ruimte langs de vaarweg</li> <li>U EU RIS-verplichtingen (juridisch en materieel)</li> <li>U Verbreding en verdieping Twentekanalen</li> <li>U Verruiming Sluis Eefde</li> </ul>

Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
V = verkenning van de mogelijkheden, U = uitvoeren		
<b>Spoorvervoer</b>		
	U Hengelo Centraal, incl. extra perron V Doortrekken Hengelo-Oldenzaal naar Bad Bentheim V Doortrekken Gronau-Enschede naar Hengelo V Frequentie- en snelheidsverhoging Randstad – Twente – Berlijn V Doortrekken ALMA richting Hardenberg (i.r.t. aanbesteding Zwolle-Emmen) U Frequentieverhoging Enschede-Wierden U Treinstation Hengelo Gezondheidspark V Frequentieverhoging Enschede – Zwolle en Almelo – Deventer V Akzo-lijntje voor transport naar industrieterrein Twente Kanaal Zuid V Treinstation Hengelo Westermaat U Decentralisatie spoorlijn Zwolle – Almelo – Enschede (2014). V Verbeteren kostendekkingsgraad regionale spoorlijnen (ZHO en ALMA)	V Verbeteren kostendekkingsgraad door NS gereden regionale spoorlijnen.
<b>Openbaar vervoer</b>		
U Bij Agglo-net-concept passende frequenties, lijnvoering, bussen en dienstverlening U Uitbreiden gebruik Sabimos U Bevorderen samenhang tussen netwerken van concessiehouders U Verbeteren concept Regiotaxi Twente. U OV-chipkaart V Tarieven OV, incl. differentiatie en mogelijkheden gratis of goedkoop OV V Snelbuslijn via A35 tussen zuidelijke wijken Enschede, Hengelo en Almelo V Buslijn "Krakeling" tussen wijken Enschede en Hengelo V Stille en zuinige bussen / Gebruik van alternatieve aandrijving	U Stedelijke HOV-assen in Enschede: HOV-West en HOV-Noord U (Rolstoel)toegankelijke haltes. V HOV Hengelo – Enschede, Haaksbergen – Hengelo en Haaksbergen – Enschede V HOV Oldenzaal – Luchthaven – Enschede	
<b>Fietsers en voetgangers</b>		
	U Regionaal fietsnetwerk (ontbrekende / onvoldoende kwaliteit schakels) U Fietsnelweg	U Twents deel landelijk fietsroutenetwerk U Twents deel landelijk wandelroutenetwerk U Capaciteit en kwaliteit

Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
<b>V = verkenning van de mogelijkheden, U = uitvoeren</b>		
		fietsenstallingen bij stations V Tekort fietsenstallingen bij bestemmingen in stedelijke centra
<b>Ketenmobiliteit</b>		
V Multimodale reis- en route informatie (stimuleren innovatie en samenwerking)	U Instandhouding loketfunctie vervoersmanagement V Samenhangend netwerk van kleinschalige P&R U Kennisuitwisseling parkeerbeleid U Afspraken tussen gemeenten ver ruimtebeslag parkeren op maaiveld.	
<b>Innovatie</b>		
U Uitwerken methodiek en toepassingen mobiliteitsstoets U Uitbreiden gebruik informatie van Sabimos	U Pilot innovatie mobiliteit Twente V Verkenning mogelijkheden Telematica toepassingen	U Aansluiten bij en gebruiken landelijke pilots: logistiek in de OV-keten, Intelligente Snelheidsadaptie en dynamisch verkeersmanagement V Personal Rapid Transit
<b>Verkeersveiligheid</b>		
	U RUP-programma 60-zones U 30-zones (prioriteit schoolomgevingen en onveilig gebieden) U Aanpak VOC-s U Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) buiten kom U Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) binnen kom U Weginfra (rijkswegen 18, 35 en 36 en rondwegen) U Projecten ROVO (educatie en communicatie)	U Lokale acties kwetsbare doelgroepen U Pilots veilige voertuigen en kennisontwikkeling o.a. voertuigcommunicatie, bestelverkeer, detectie kwetsbare deelnemers. U Wetgeving gericht op gedrag, alcohol, drugs en geneesmiddelen, nieuw rijbewijshuis, bromfietskenteken U Opvolgproject Safety First U Handhaving V Verbetering veiligheid overwegen spoor
<b>Externe veiligheid</b>		
	V Vaststellen en wettelijk verankeren basisnet gevaarlijke stoffen. U Opstellen nota "Vervoer gevaarlijke stoffen"	
<b>Sociale veiligheid</b>		
	U Ontwikkelen innovaties sociale veiligheid OV V Verkennen good practices sociale veiligheid OV	-

Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
V = verkenning van de mogelijkheden, U = uitvoeren		
<b>Leefbaarheid</b>		
	U Opstellen luchtkwaliteitsplannen U Programma werkgroep Luchtkwaliteit Twente U Milieumodel koppelen aan verkeersmodel V Verkenning knelpunten geluid en mogelijkheden oplossingen	U Afronding Nationaal luchtkwaliteitsplan en innovatieprogramma luchtkwaliteit U Afronding programma Het Nieuwe Rijden U Deelname Platform Duurzame Mobiliteit

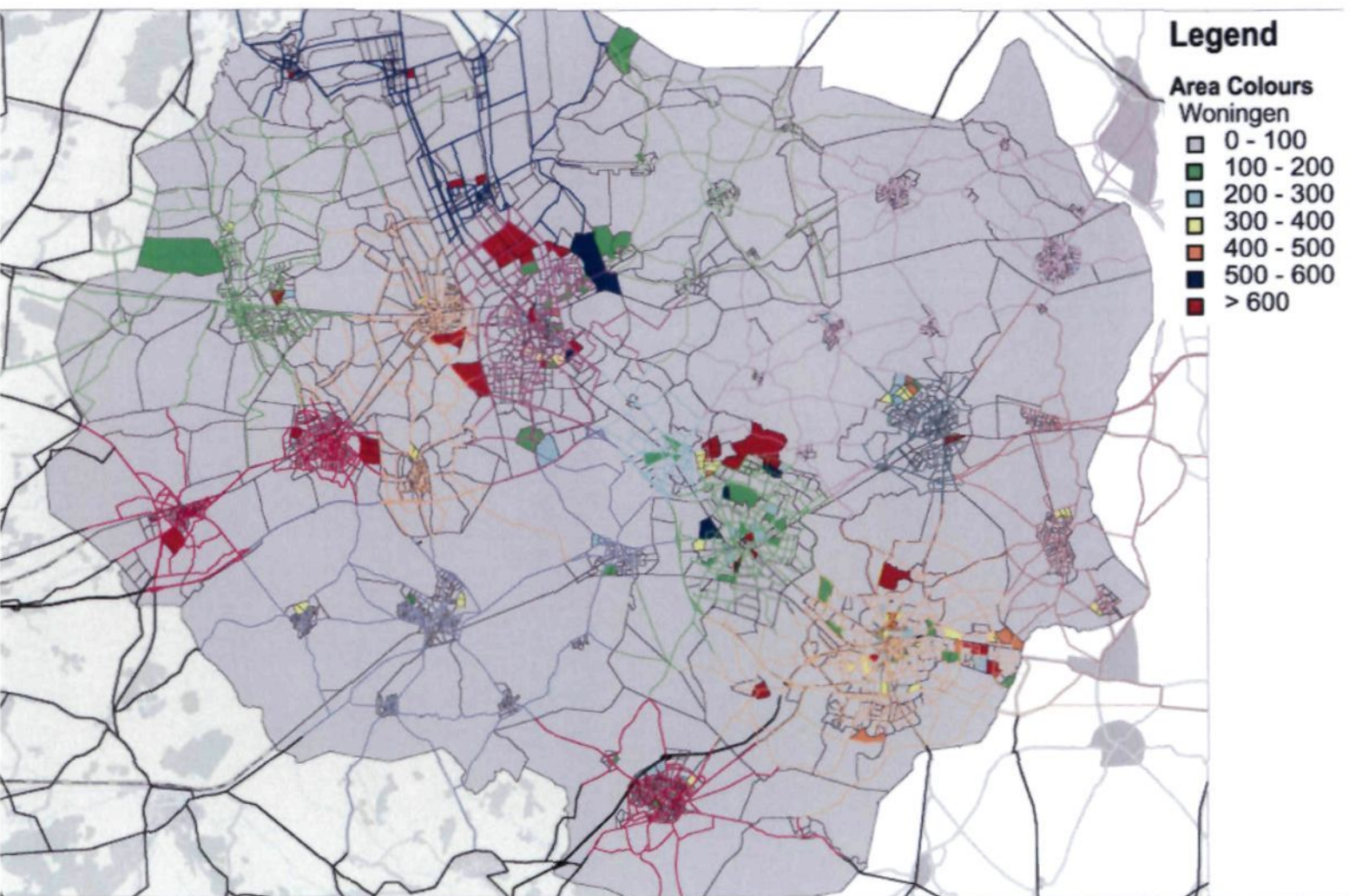
## B: Overzicht activiteiten Twente Mobiel

Gesorteerde Realisatielijst Twente Mobiel									
Nr.	Maatregel	Kosten- indicatie	Bijdrage Twente Mob.	Type maat- regel	Kosten effec- tiviteit	Prioriteit	Ernst	Sommatie	Substancie kosten cumula- tief
A	Regionale publieksinformatie en inwinning	880	440						880
B	Regionaal Centraal managementsysteem	500	250						1380
C	Hengelo, scenario kooppleken	50	25						1430
D	Regionale website wegwerkzaamheden	50	25						1480
E	Enschede, scenario Duitse feestdagen	50	25						1530
F	Regionaal incidentmanagement	150	0						1530
36	Enschede, Westerval, nieuwe VRI's met dubbele linksaffer	400	120	1	1	1	1	11	1770
1	N35, doseren met VRI's aan weerszijden van Nijverdal	30	0	1	0	3	1	14	1770
37	A35, toerit Twentekanaal, aanpassing markering	15	0	1	0	1	2,5	15,5	1770
34	A1, verlenging signaleringsproject tot aansl. Hengelo	1500	0	1	0	2	2,5	18,5	1770
18	Haaksbergen, nieuwe VRI N18/ N315	150	0	1	0	3	2	19	1770
26	Hengelo, doseren noordelijke en oostelijk stadsranden	0	0	1	0	3	2	19	1770
4	N35, coördinatie van nieuwe VRI's Wierden – Nijverdal	100	0	1	0	3	2	19	1770
31	Hengelo, rerouten met DRIP op A1/A35	600	50	1	1	2	2	19	1870
30	Hengelo, coördinatie VRI's rondom aansluiting A1 en dubbele linksaffer richting Plein	125	62,5	1	1	2	2	19	1995
41	Enschede, rerouten met DRIP's van A35 via Westerval en Oostweg	100	0	1	0	3	2	19	1995
9	Zenderen, herprogrammeren VRI Hooftstraat/Albergerweg	50	25	1	1	3	2	22	2045
24	Hengelo, vervangen VRI op Kuipersdijk/Enschedesestraat	100	50	1	1	3	2	22	2145
5	N350, ondersteuning calamiteitenroute met DVM maatregelen op rotondes tussen Rijssen – Wierden	100	50	1	1	3	2	22	2245
16	Goor, bijstellen regeling en reconstructie kruising N346/N347	260	130	1	3	3	1	23	2505
29	Hengelo, eenrichtingsroute op parkeerterrein Plein Westermaat	400	200	1	3	2	2	23	2905
11	Hengelo, DRIP met reistijdmelding voor Almelo via Zenderen en A35	50	25	1	2	3	2	25	2955
12	Almelo, DRIP met reistijdmelding voor Hengelo via Zenderen en A35	120	60	1	2	3	2	25	3075
6	Almelo, rerouten via de noordelijk ring Almelo met DRIP's en wisselbewegwijzering	650	325	1	4	3	1	26	3725
32	Hengelo, rerouten vanaf beide zijden via Europalaan	1000	500	1	4	2	2	28	4725
8	Almelo, doseren met VRI Sluiterveldsingel - Slot	30	15	1	5	3	1	29	4755
36	Hengelo, reconstructie kruispuntcomplex en coördinatie VRI's rond Diamantstraat aansluiting A35-Twentekanaal	625	312,5	2	4	1	1	20	5380
28	Enschede, aanpassingen regelingen en reconstructies kruispunten noordelijke Singels	3000	1500	2	4	3	1	26	8380
7	Almelo, wisselstrook op Sluiterveldsingel	4700	2350	2	4	3	1	26	13080
35	Hengelo, extra opstelcapaciteit en doseerlicht op Deldenerstraat bij rotonde Gezondheidspark	300	150	2	4	1	3	30	13380
40	Enschede, verbeteren van afwikkeling rond Parkweg	465	232,5	2	4	3	2	31	13845
39	Enschede, optimaliseren VRI's en reconstructie kruispunten Auke Vleerstraat	5500	2750	2	4	3	2	31	19345
42	Enschede, capaciteitsuitbreiding en aanpassen regeling op kruising Ussele rondweg/Haaksbergerstraat	1750	327,5	2	4	3	2	31	21095

## C: Uitvergroting kaartbeelden



Uitbreidingslocaties in netwerkanalyse 2004-2020 (Woningen) (figuur 3.3-1)



Toenames woningen Twente 2004-2020

Uitbreidingslocaties in netwerkanalyse 2004-2020 (Arbeitsplaatsen) (figuur 3.3-1)



Toename arbeidsplaatsen 2004 - 2020

Overzicht HOV-assen (figuur 5.4-1)

