

Regionaal Mobiliteitsplan Twente  
**2007-2011**





# Voorwoord



## Twente blijvend mobiel

Een moderne samenleving is mobiel. Iedereen wil bereikbaar zijn en zo snel mogelijk andere locaties kunnen bereiken. Een goede Twentse bereikbaarheid is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie. Mobiliteit geeft mensen de kans zich te ontplooiën en te ontspannen maar het dan liefst wel zo veilig mogelijk en met zo min mogelijk belasting van ons leefklimaat.

Voor u ligt het derde verkeer- en vervoersplan voor Twente: Het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) 2007-2011. Hierin staat beschreven hoe Twente in de komende jaren wil werken aan een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

De voorganger van het RMP: het 'Regionaal Verkeer- en Vervoersplan', liep formeel ten einde in 2004. In de tussentijd heeft Regio Twente niet stilgezeten en zijn er samen met vele partijen projecten uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid over de weg, openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

Vanaf het moment dat de landelijke Nota Mobiliteit definitieve vormen begon aan te nemen, is Twente gestart met de actualisatie van een eigen regionaal mobiliteitsplan. Het Regionaal Mobiliteitsplan is de Twentse doorvertaling van de in februari 2006 vastgestelde landelijke Nota Mobiliteit. Na tussenkomst van de netwerkanalyse heeft de regio in juni 2007 uiteindelijk de inhoud van het plan vastgesteld.

De netwerkanalyse voorspelde hoe bereikbaar Twente zal zijn in 2020 in vergelijking met 2004: zowel de deur tot deur bereikbaarheid als de ontplooiingsmogelijkheden van de Twentse inwoners staan onder druk. Daarom moeten we nu al werken aan de Twentse bereikbaarheid. De geformuleerde doelstellingen lijken misschien weinig ambitieus, maar het wordt nog een hele klus om de bereikbaarheid van en in Twente op minimaal het niveau van 2004 te krijgen en te houden en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

De inhoud van dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met ambtelijke vertegenwoordigers en bestuurders van onze gemeenten, de provincie Overijssel en Rijkswaterstaat. Meerdere conceptversies zijn voorgelegd en besproken met vertegenwoordigers van belangenorganisaties in de klankbordgroep en alle Twentse inwoners hebben de mogelijkheid gehad te reageren en bij te dragen aan de inhoud van het definitieve plan. Dank aan een ieder die van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt.

Dit RMP is de basis voor onze projecten en inspanningen in de komende jaren. In de komende maanden zal worden gewerkt aan het uitvoeringsprogramma 2008 - 2009 en een nieuwe subsidieverordening die in lijn is met dit plan.

Samen met de andere overheden in Twente wil Regio Twente mobiliteit mogelijk maken, maar ook in goede banen leiden. Als we er samen aan werken is Twente blijvend mobiel!

drs. J.H.A. Goudt

Portefeuillehouder Mobiliteit Regio Twente



# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b> .....	<b>8</b>
<b>Deel I: Inleiding en visie</b> .....	<b>13</b>
1 <i>Inleiding</i> .....	14
1.1 Achtergrond .....	14
1.2 Ambities Regio Twente .....	17
1.3 Leeswijzer .....	19
2 <i>Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan</i> .....	20
2.1 Uitvoering activiteiten .....	20
2.2 Effectiviteit beleid .....	25
3 <i>Relevante ontwikkelingen in Twente</i> .....	26
3.1 Bestuurlijke kaders .....	26
3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen .....	28
3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen .....	29
3.4 Mobiliteitsontwikkelingen .....	32
<b>Deel II: Beleidsvelden</b> .....	<b>37</b>
4 <i>Inleiding op de beleidsvelden</i> .....	38
4.1 Doelen van het RMP .....	38
4.2 Rol van Regio Twente .....	39
5 <i>Bereikbaarheid</i> .....	42
5.1 Wegvervoer .....	43
5.2 Binnenvaart .....	48
5.3 Spoorvervoer .....	50
5.4 Openbaar vervoer .....	53
5.5 Fietzers en voetgangers .....	57
5.6 Ketenmobiliteit .....	60
5.7 Innovatie .....	62
6 <i>Veiligheid</i> .....	64
6.1 Verkeersveiligheid .....	64
6.2 Verkeersonveiligheid spoor en water .....	69
6.3 Externe veiligheid .....	71
6.4 Sociale veiligheid .....	72
6.5 Tunnelveiligheid .....	73
7 <i>Leefbaarheid</i> .....	74
7.1 Luchtkwaliteit en geluid .....	74
7.2 Beoordeling effecten op natuur en milieu .....	76



	<b>Deel III: Keuzes en prioritering</b> .....	<b>81</b>
8	<i>Afweging en monitoring</i> .....	82
8.1	Uitvoeringsprogramma .....	82
8.2	Beleidsmonitoring en evaluatie .....	83
9	<i>Essentiële onderdelen van het gemeentelijke beleid</i> .....	86
10	<i>Financiën</i> .....	88
	<b>Bijlagen</b> .....	<b>93</b>
A	Overzicht acties .....	94
B	Overzicht activiteiten Twente Mobiel .....	99
C	Uitvergroting kaartbeelden .....	99
D	Bij de voorbereiding betrokken groepen .....	104



## Samenvatting

### **Twente moet bereikbaar blijven**

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

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

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

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

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

### **Gericht beleid verwoord in dit Regionaal Mobiliteitsplan**

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

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

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

### **De hoofdpunten van het beleid**

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



- **Mobiliteitstoets \***. Twente zet in op een versterking van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer. Daarom wordt bij alle plannen voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen op gemeentelijk en regionaal niveau een mobiliteitstoets uitgevoerd. Deze toets, die voor het openbaar vervoer al bestuurlijk bekrachtigd is in de Agglonetstudie, wordt uitgebreid naar alle modaliteiten voor personen- en goederenvervoer.
- **Twente Mobiel \***. Dit benuttingsprogramma bestaat uit ruim 30 maatregelen gericht op het optimaal benutten van de bestaande weginfrastructuur. Het doel is het ruimtebeslag te beperken en het groene karakter van Twente te behouden. Het programma is samen met alle Twentse wegbeheerders opgesteld en is bestuurlijk goedgekeurd.
- **Twentse wegvisie \***. De komende periode stelt Regio Twente samen met de wegbeheerders een langetermijnvisie op voor het Twentse wegennet. De basis hiervoor is de Netwerkanalyse Twente en dit Regionaal Mobiliteitsplan. In de wegvisie wordt aangegeven welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn om de doelstellingen van dit Regionaal Mobiliteitsplan te realiseren. De gemeenten werken mee aan het opstellen en uitvoeren van de wegvisie.
- **Goederenvervoer op de weg**. Uiteraard zijn de bovenstaande maatregelen ook van toepassing op het goederenvervoer. Samen met het bedrijfsleven onderzoekt Regio Twente daarnaast de mogelijkheden van medegebruik van busbanen door vrachtverkeer en de toepassing van doelgroepenstroken. Ook wordt een Kwaliteitsnet Goederenvervoer benoemd, dat gebruikt kan worden bij het beoordelen van de kwaliteit van de wegen, het benoemen van knelpunten, het prioriteren van werkzaamheden en het routeren van gevaarlijke stoffen.
- **Kansen binnenvaart benutten**. Regio Twente wil de binnenvaart een belangrijke functie laten vervullen in het goederenvervoer. Daartoe worden de infrastructurele knelpunten aangepakt, zoals het vaarwegprofiel van het Twentekanaal en Twentzijkanaal, de breedte van de vaarweg Almelo-Coevorden en de capaciteit van de sluis bij Eefde. Daarnaast wordt gekeken naar de ontsluiting via het water en de weg van de havens in Enschede, Almelo en Hengelo (en het nieuw te ontwikkelen Businesspark XL).
- **Doorgaande spoorverbindingen**. Om de concurrentiepositie van Twente te versterken en om het openbaar vervoer een alternatief te laten zijn voor langere autoverplaatsingen, wil Regio Twente de reistijd naar de Randstad verkleinen en de verbindingen tussen de Randstad en Centraal Europa verbeteren. Concreet betekent dit een uursverbinding op de lijn Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn en een snelheidsverhoging op het binnenlandse traject.
- **Agglonet Twente**. In het kader van Agglonet Twente worden tal van maatregelen doorgevoerd. Het uiteindelijke doel is een openbaar vervoernet van trein en bus dat zich als één samenhangend geheel presenteert en een aantrekkelijk alternatief biedt voor (een deel van) de autoverplaatsingen. Belangrijke onderdelen zijn de introductie van nieuwe treinstations, voldoende frequentie van treindiensten, de invoering van nieuwe snelle buslijnen, afstemming in trein- en busdiensten en aandacht voor imago en uitstraling. Belangrijk aspect van Agglonet is het hoogwaardiger maken van de buslijnen (HOV).



- **Hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV) \***. Om te zorgen dat het openbaar vervoer ook in de toekomst een aantrekkelijk alternatief voor de auto is, worden stedelijke HOV-lijnen gerealiseerd. Vrije busbanen en doorstroomroutes zijn een belangrijk aspect van deze lijnen, maar daarnaast gaat het ook om comfortabele bussen, goede informatievoorziening en goede haltevoorzieningen. Een deel van de voorzieningen is al in gebruik of wordt aangelegd en over een ander deel moet nog besloten worden. De gemeenten werken mee aan realisatie van de HOV-lijnen, waarbij een milieu- en klantvriendelijke inpassing een belangrijke opgave is.
- **Hoogwaardig fietsnetwerk \***. Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven wordt een voldoende fijnmazig netwerk gerealiseerd van kwalitatief goede fietsverbindingen, zowel binnen de gemeenten als tussen de belangrijkste kernen. Ook is een richtinggevend tracé vastgesteld voor een fietssnelweg. Het doel hiervan is een snelle, veilige en comfortabele verbinding te realiseren. De gemeenten werken mee aan realisatie van deze plannen.
- **Multimodale verplaatsingen**. Het reizen met verschillende vervoerswijzen moet makkelijker worden. Vandaar dat gestreefd wordt naar het verbeteren van de overstapfaciliteiten bij bestaande knooppunten en het verbeteren van de communicatie hierover. Er wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn van het aanbieden van actuele multimodale reisinformatie (welke vervoerswijzen, hoe lang het duurt en wat het kost).
- **Innovatie**. 'Zonder innovatie staat de wereld stil', is een motto dat wordt onderschreven door de Twentse partners. Het Innovatieplatform Twente geeft richting aan de ontwikkeling van brainport Twente en van innovatieve acties in de regio. Daarnaast maakt Twente gebruik van kennis en ervaringen die opgedaan worden bij landelijke innovaties (zoals intelligente snelheidsadaptatie en alternatieve aandrijvingen voor bussen).
- **Duurzaam-Veilig-programma \***. De gemeenten werken mee aan een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid volgens de principes van het Duurzaam Veilig programma. De komende jaren wordt ingezet op duurzaam veilige inrichting van 60 km/uur zones buiten de bebouwde kom, op het toepassen van bermverhardingen bij locaties met veel bermongevallen, op het toepassen van de richtlijnen voor essentiële herkenbaarheidskenmerken en op verkeerseducatie. Bij de invoering van 30 km/uur zones binnen de bebouwde kom houden de gemeenten rekening met een voldoende aanbod van wijkontsluitingswegen en de bereikbaarheid van hulpdiensten.
- **Externe veiligheid**. Op verzoek van de Provincie Overijssel stelt Regio Twente samen met de gemeenten een Basisnet op voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- **Natuur en Milieu**. De gemeenten werken samen bij het voorkomen, benoemen en aanpakken van knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Hiervoor ontwikkelt Regio Twente onder andere een milieumodel dat de milieueffecten van aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem in kaart kan brengen. In een plan-m.e.r. zijn de gevolgen voor de natuur en het milieu van dit Regionale Mobiliteitsplan benoemd. Deze plan-m.e.r. is ter inspraak voorgelegd.



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

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

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



Inleiding en visie

# Deel I



# 1 | Inleiding

## 1.1 Achtergrond

### Karakteristieken Regio Twente

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

De samenhang tussen de steden uit het stedelijk gebied en de kernen er om heen is zeer sterk. Ruim de helft van alle 618.284<sup>1</sup> inwoners van Twente woont in het stedelijk gebied en bijna tweederde van de inwoners werkt er. Vandaar dat er in het verleden steeds meer behoefte ontstond aan intergemeentelijke samenwerking.



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

1 Aantal inwoners per 1-1-2007 (voorlopig cijfer).



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

### Ligging aan internationale verbindingassen

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



Figuur 1.1-2 Regio Twente en wijdere omgeving



### Taken en bevoegdheden mobiliteitsbeleid

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

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

### Waarom een nieuw Regionaal Mobiliteitsplan?

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

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

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

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

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

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



### Essentiële onderdelen voor het gemeentelijk beleid

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

### De termijn van het Regionaal Mobiliteitsplan

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

## 1.2 Ambities Regio Twente

### Ruimtelijk-economische ambities

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

### Relatie tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijk economisch beleid

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

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



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

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

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

#### **Ambities mobiliteitsbeleid**

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

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

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



### 1.3 Leeswijzer

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

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

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





## 2 | Regionaal Verkeers- en vervoersplan

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

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

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

20

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

### 2.1 Uitvoering activiteiten

#### **Overzicht acties RVVP**

Alle acties uit het RVVP zijn inmiddels gestart. Een deel van de activiteiten is bij het opstellen van dit Regionaal Mobiliteitsplan nog in uitvoering, maar het merendeel van de projecten is afgerond of is omgezet naar continue uitvoering. Dit is weergegeven in de tabel op pagina 19.



Tabel 2.1-1 Overzicht acties RVVP 2000-2004

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

### **Openbaar vervoer**

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

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

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



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

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

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

#### **Fiets**

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

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

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

#### **Parkeren**

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

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

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



### **Weginfrastructuur**

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

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

### **Goederenvervoer**

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

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

*Conclusie voor RMP:* In het RMP wordt doorgedaan met uitvoering van de nota Goederen naar Twentse Steden. Gezien de relatie met het economisch plan van Regio Twente wordt hier afstemming gezocht. Aandacht daarbij verdienen de gevolgen bij het goederenvervoer in de andere gemeenten.

### **Verkeersveiligheid**

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

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

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



### **Leefbaarheid**

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

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

### **Vervoermanagement**

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

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



## 2.2 Effectiviteit beleid

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

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

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

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

4 Nota Mobiliteit, deel 3, p.19.

5 Nota Mobiliteit, deel 3, p.56.



## 3 | Relevante ontwikkelingen in Twente

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

### 3.1 Bestuurlijke kaders

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

#### Nota Mobiliteit

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

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

#### Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Overijssel

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

6 In een notitie (Keypoint 2006) is aangegeven wat de consequenties zijn van de Nota Mobiliteit voor Twente.



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

### **Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost**

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

### **Netwerkanalyse Twente**

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

### **Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer**

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

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

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

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



### 3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen

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

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

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

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

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

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

10 Wij zijn Twente, bestuurlijk manifest, november 2005.

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



### 3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ontwikkeling van de Ruimtelijke Structuurvisie voor Twente (RSV) gebeurt conform de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, waarin plusregio's hun ruimtelijk beleid neer moeten leggen in één of meer structuurvisies voor hun hele grondgebied (artikel 5.1). In het bestuurlijk manifest "Wij zijn Twente"<sup>12</sup>, wordt aangegeven dat de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken de komende jaren zoveel mogelijk worden geconcentreerd in het stedelijk netwerk, waarbij het streven is om het gebruik van (nieuwe) ruimte te beperken. Dit vraagt om een optimale benutting van de ruimtelijke mogelijkheden binnen de steden en verstedelijkte kernen, waarbij extra aandacht wordt gegeven aan specifieke doelgroepen als starters, ouderen en de hogere inkomensgroepen. In het buitengebied wordt ruimte gemaakt voor het benutten van cultuurhistorische waarden en toeristische en recreatieve voorzieningen. Het wonen en werken in deze gebieden vindt zoveel mogelijk plaats in vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen.

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

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

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

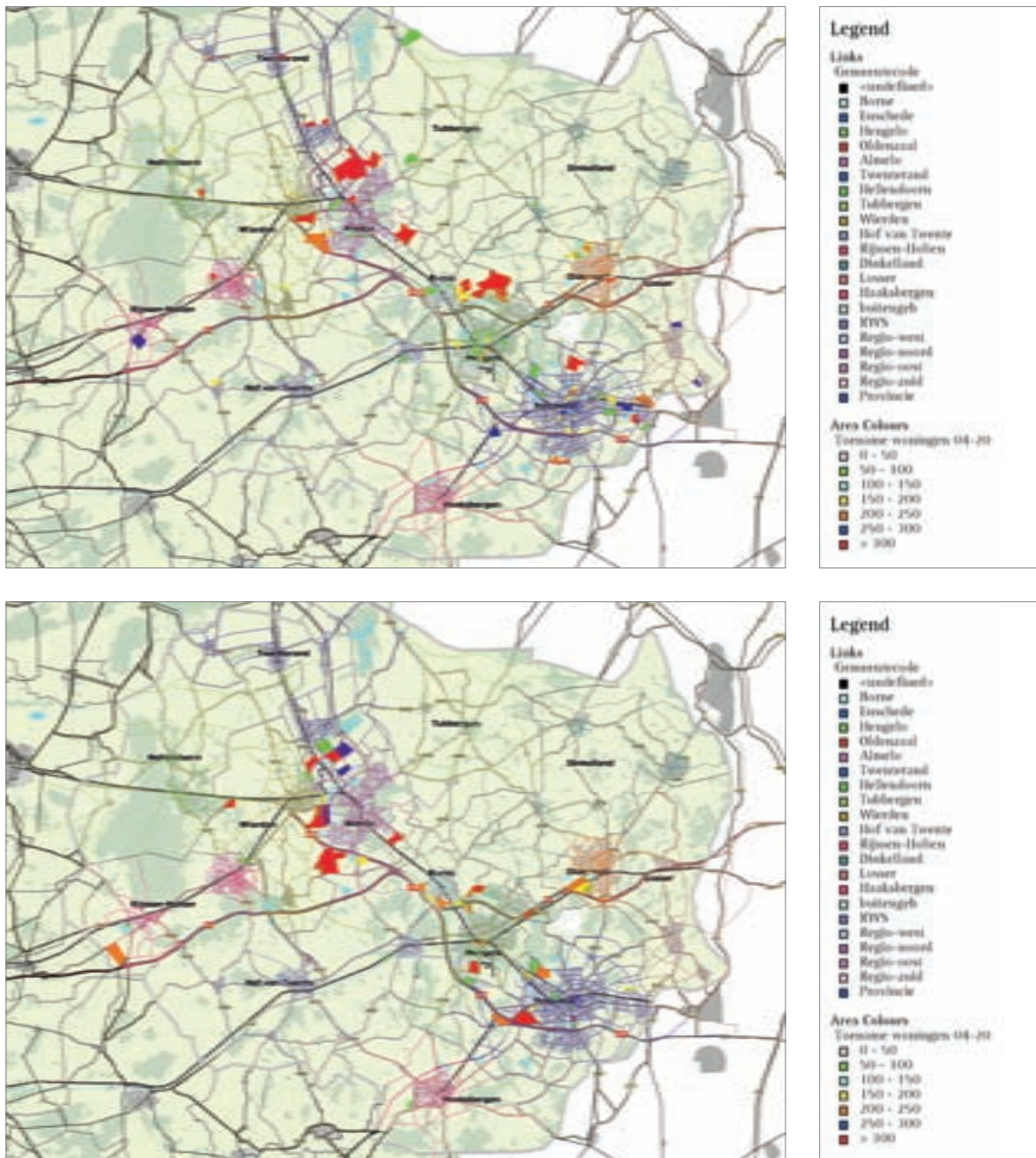
	Binnenstedelijk	Kantoorlocaties	Bedrijventerreinen
<b>Internationaal</b>		Hengelo centrum (WTC) Enschede Noordwest (kennispark)	Luchthaven Twente <sup>13</sup>
<b>Interregionaal</b>	Enschede centrum	Hengelo Noordwest	Almelo (XL Businesspark) Oldenzaal, Rijssen, Nijverdal
<b>Regionaal</b>	Almelo centrum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

12 Wij zijn Twente, bestuurlijk manifest, vastgesteld door de Regioraad in november 2005.

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



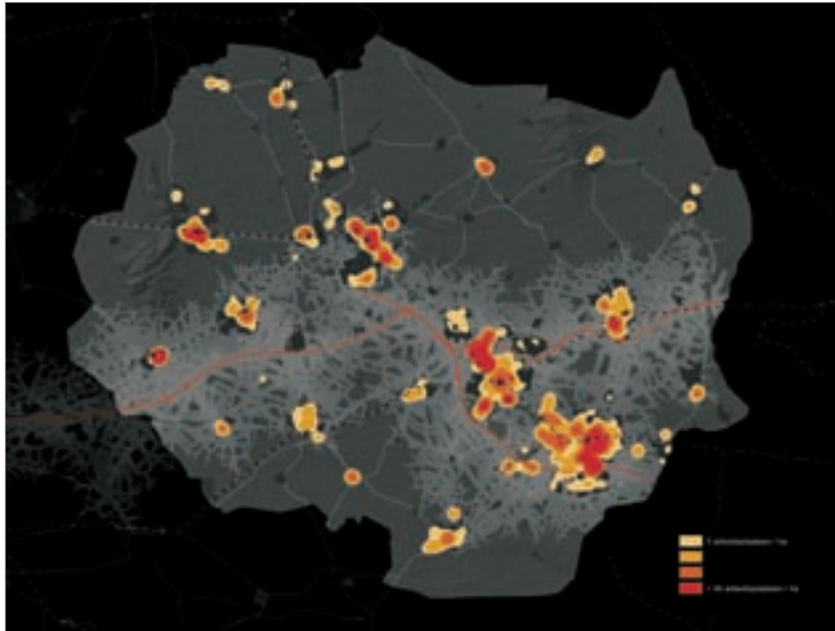
Voor de periode van dit RMP (tot 2011) liggen de ruimtelijke ontwikkelingen grotendeels vast in de plannen van de gemeenten. Onderstaande kaart laat zien waar de uitbreidingen in het aantal woningen tot en met 2020 voorzien zijn.



Figuur 3.3-1 Uitbreidingslocaties in Netwerkanalyse 2004-2020 (woningen en arbeidsplaatsen).

Bron: Netwerkanalyse Twente (zie voor meer detail bijlage C).

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



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

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

### 3.4 Mobiliteitsontwikkelingen

#### Toename in mobiliteit

In de vorige paragraaf is al duidelijk geworden dat de verwachting is dat Twente de komende jaren een sterke ruimtelijk-economische groei door zal maken. Wanneer er geen maatregelen genomen worden, loopt het verkeer binnen de steden steeds vaker vast en ontstaan er meer files op de snelwegen en op de aansluitingen tussen de snelwegen en de overige wegen. Uit de al genoemde Netwerkanalyse blijkt dat de verplaatsingen van deur tot deur hier steeds meer hinder van gaan ondervinden.

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



### Gevolgen voor bereikbaarheid Twente

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

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

Dit is te zien in de onderstaande figuren waarin de voertuigverliesuren in de ochtendspits zijn aangegeven naar hoeveelheid (groen = enig verlies, geel = meer verlies, rood = veel verlies). Met een rode cirkel is aangegeven op welke plaatsen de verliesuren veroorzaakt worden.

De doorstroming op de N35 is problematisch, met name in Almelo. Ook het vervolg van de N35 richting Zwolle heeft problemen. Andere wegen waarop problemen zichtbaar worden zijn de N18 (aansluiting op A35) en de N36. Omdat de verbinding N35-N36-A1 begin 2008 gereed zal zijn, zullen de intensiteiten op de N36 mogelijk hoger worden en kan de capaciteit ontoereikend blijken. Deze weg is de noordelijke verbinding van en naar Twente. Dit krijgt aandacht in de Wegenvisie Twente.

32

Op het netwerk van Hengelo zijn er verscheidene kleinere concentraties van verliesuren. Zowel op de stadsring als bij de aansluiting van Hengelo-Zuid op de A35 ondervinden weggebruikers vertraging. In Enschede zijn er vooral vertragingen op de (westelijke) stadsring en bij de afrit Enschede-West (en Westerval - Auke Vleerstraat). Bij Oldenzaal worden weggebruikers getroffen door vertraging aan de zuidzijde bij de aansluiting op de A1.

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

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

14 Bron: Mobiliteitsstromenonderzoek Twente (2004).

15 Zie Netwerkanalyse Twente (31 juli 2006).



2004



2020



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

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

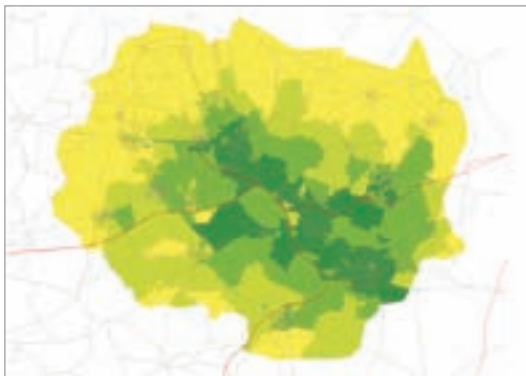
Doordat de snelwegen niet goed aansluiten op de regionale wegen ontstaan lange wachtrijen bij de op- en afritten, die op sommige punten terug slaan tot op de snelwegen. Dit is bijvoorbeeld het geval op de A35 bij Almelo-Zuid en de aansluiting van de (toekomstige) N18 en de Westerval op de A35 bij Enschede.



### Gevolgen voor bereikbaarheid locaties

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

Behalve voor de bereikbaarheid van economische gebieden zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van de woonwijken ook merkbaar. De ontplooiingsmogelijkheden van de Twentse inwoners, dat wil zeggen het aantal bestemmingen dat men in een bepaalde tijd kan bereiken, neemt af. In de onderstaande figuur zijn deze ontplooiingsmogelijkheden in 2004 weergegeven; hoe groener een gebied hoe meer bestemmingen de inwoners kunnen bereiken en hoe geleter hoe minder. Deze weergave is gebaseerd op de van-deur-tot-deur-benadering: geanalyseerd zijn de verplaatsingen van herkomst tot bestemming.



34



*Relatief weinig bestemmingen binnen bereik*



*Relatief veel bestemmingen binnen bereik*

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

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

De vaststaande infrastructurele aanpassingen zijn:

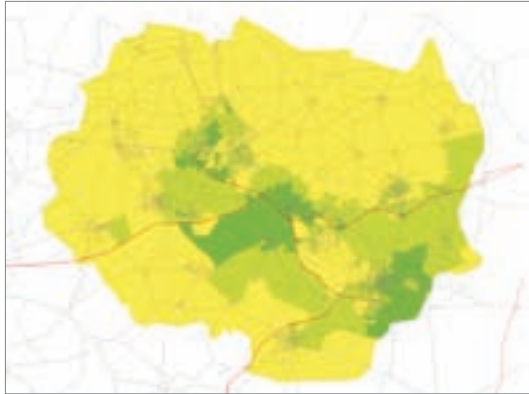
- Nieuwe wijkontsluitingswegen in of door nieuw aan te leggen gebieden;
- Doortrekking A35 om Almelo;
- Afwaarderen / knippen zuidelijke rondweg Wierden (alternatief is doorgetrokken A35)
- Aansluiten N36 op A35 tussen Wierden en Almelo;
- Realisatie combiplan Nijverdal en afwaarderen / knippen huidige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

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

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

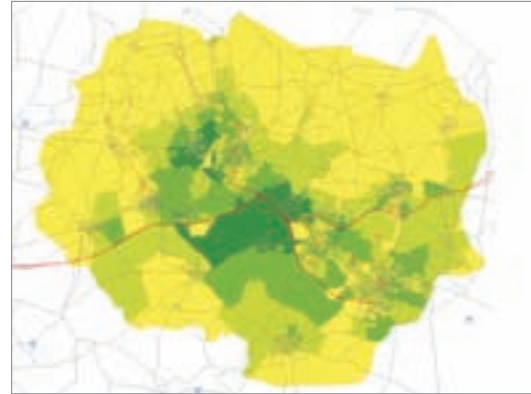


Alleen vaststaande infrastructuur aanpassingen.



*Relatief weinig bestemmingen binnen bereik*

Inclusief onzekere infrastructuur aanpassingen.



*Relatief veel bestemmingen binnen bereik*

Figuur 3.4-3 Ontplooiingsmogelijkheden 2020 (ochtendspits) zonder onzekere infrastructuur en rekening houdend met onzekere bestaande plannen. Bron: Netwerkanalyse Regio Twente (31 juli 2006).

Bovenstaande figuur laat de ontwikkeling van de ontplooiingsmogelijkheden in 2020 zien, dus van het aantal bestemmingen dat men in een bepaalde tijd kan bereiken (van deur tot deur). Als we deze figuur vergelijken met figuur 3.4-2, zien we dat Twente een stuk geleer kleurt in 2020 dan in 2004, wat betekent dat de ontplooiingsmogelijkheden afgenomen zijn. Dit geldt met name voor de situatie zonder de nog onzekere infrastructurele plannen. Uit deze uitkomsten van de Netwerkanalyse wordt het regionale belang van de realisatie van die plannen nog eens ondersteund. De komende periode zal uit de vervolgacties van de Netwerkanalyse moeten blijken of er nog meer aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn om de geconstateerde problemen in 2020 te kunnen voorkomen. Dit zal resulteren in een regionale wegenvisie op het netwerk dat nodig is om Twente bereikbaar te houden over de weg. Hier wordt in deel II van dit RMP verder op in gegaan.

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

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

16 Voor alle duidelijkheid: de westelijke rondweg vanaf de N743 richting de op- en afrit Borne West op de A35 valt onder de vaststaande plannen, evenals de nieuwe gebiedsontsluitingsweg door de Bornse Maten. De nieuwbouwwijk Bornsche Maten kon, vanwege normen uit wet Geluidhinder, alleen worden gerealiseerd door een knip aan te brengen in de N734. Gemeente Borne heeft hierover met de provincie afspraken gemaakt in samenhang met de realisatie van een nieuwe zuidwestelijke verbinding om Borne.

17 Aan een Plan van Aanpak "Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak" wordt gewerkt.



Beleidsvelden

## Deel II



## 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 als het landelijk gebied, 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 in de richting van 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, voor heel Twente. Weliswaar kunnen in sommige gevallen noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen onvermijdelijk leiden tot een lokale aantasting van de leefbaarheid (voor een deel van de dag), dit is dan nodig om op het niveau van de hele regio juist een verbetering te bereiken.

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

In de volgende hoofdstukken worden per beleidsthema de huidige situatie, de verwachtingen voor de toekomst (tot 2020) en de geplande acties (tot 2011) 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. 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
<b>Wegvervoer</b>		Afstemming regionaal en bovenregionaal wegennetwerk (geen wegbeheerder) en gebruik wegennet	Regionale samenhang in problemen en oplossingen (geen wegbeheerder)
<b>Binnenvaart</b>		Afstemming gebruik vaarwegennet (geen vaarwegbeheerder)	Afstemming faciliteiten open overslag binnenvaart (geen vaarwegbeheerder)
<b>Spoorvervoer</b>	Autoriteit voor regionaal spoorvervoer (geen spoorbeheerder)	Afstemming regionaal spoor en hoofdspoor	
<b>Openbaar vervoer</b>	Autoriteit voor openbaar vervoer (budgethouder)		
<b>Fiets en voetgangers</b>		Afstemming regionaal fietsnetwerk (geen wegbeheerder)	Ontwikkeling lokale fietsnetwerken
<b>Ketenmobiliteit</b>		Faciliteren mobiliteitsmanagement	Afstemming verschillende modaliteiten (P&R, parkeren)
<b>Veiligheid</b>		Uitvoeren programma Duurzaam Veilig (budgethouder)	Stimuleren integrale aanpak verkeersveiligheid en afstemming gemeenten
<b>Leefbaarheid</b>			Samenhang in problemen en oplossingen, stimuleren uniforme aanpak
<b>Innovatie</b>		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 bij de voorbereiding van 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 van het Rijk wordt ontvangen. 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 landelijk gebied. 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 deze 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"><li>• Duidelijkere afweging van mogelijkheden en gevolgen voor mobiliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, door het toepassen van een mobiliteitstoets.</li></ul>
2. Anders Betalen voor Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>
3. Aanbod van openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Potenties van openbaar vervoer optimaal benutten voor zowel externe als interne verplaatsingen. Zo kan het openbaar vervoer een alternatief zijn voor de autoverplaatsingen.</li></ul>
4. Management van Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"><li>• Door een betere afstemming tussen de verschillende modaliteiten kan de bereikbaarheid verbeteren.</li><li>• Aanbod van hoogwaardig fietsnetwerk binnen steden en snelle doorgaande fietsroutes tussen de steden. Dit biedt een alternatief voor korte autoverplaatsingen.</li></ul>
5. Benutting bestaande infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur om het waardevolle landschap zoveel mogelijk te sparen en de beschikbare verkeersruimte zo effectief mogelijk te benutten.</li></ul>
6. Aanpassen bestaande infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Waar benuttingsmaatregelen onvoldoende soelaas bieden, is aanpassing van de infrastructuur de volgende stap.</li></ul>
7. Aanleggen nieuwe infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld als er geen andere reële alternatieven zijn.</li></ul>



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 bepaalde 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 paragraaf over de integrale samenhang tussen de modaliteiten (onder de titel 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 gebruikt<sup>18</sup>. Het autobezit per inwoner in Twente en de groei erin liggen boven het landelijk gemiddelde en ook boven het niveau van de rest van Overijssel<sup>19</sup>. Ook voor het goederenvervoer is 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, uiteraard met beschikbaar houden van een zekere reservecapaciteit. Om te bepalen op welke plaatsen nieuwe infrastructuur noodzakelijk is, wordt op basis van de uitkomsten van de Netwerkanalyse een **“Wegenvisie Twente”** voor bereikbaarheid opgesteld. Daarin wordt gestreefd naar het opheffen van de gesignaleerde knelpunten.

### 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.

18 Mobiliteitsstromenonderzoek Regio Twente (april 2006).

19 CBS data (beschikbaar via internettoepassing Statline).



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.



Figuur 5.1-1 Overzicht netwerk wegen, inclusief prioriteiten (zie voor meer detail bijlage C). 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. De projecten richten zich op het reguleren en sturen van het verkeer (middels dynamisch verkeersmanagement), het verzamelen van actuele verkeersinformatie, het beheersen 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 zowel de samenwerking tussen de betrokken partijen bij het versneld vrijmaken van de weg als ook het bieden van informatie over alternatieve routes en/of vervoerswijzen 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 is bereid, samen met het bedrijfsleven, de mogelijkheden hiervan te onderzoeken.

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 van de snelwegen 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 specifiek Duitse 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 wegen 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 Enschede<sup>20</sup> ontsloten via een onbelemmerde weg specifiek voor vrachtverkeer.

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.

<sup>20</sup> Grolsch, Marssteden, Twence, Knol, Containerterminal Hengelo.



Tabel 5.1-1 Actietabel wegverkeer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
<b>Opgave: Optimaal benutten bestaande infrastructuur</b>		
V 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	Vertegenwoordigen
V Verdiepingsslag op Netwerkanalyse (conform afspraak met Minister), betreffende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• A1 Borne - Hengelo,</li> <li>• aansluiting Almelo Zuid op A35 en Hengelo Zuid,</li> <li>• A/N35 bij Enschede - Duitse grens.</li> </ul>	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	Provincie, gemeenten, VROM, V&W, Justitie	Vertegenwoordigen
<b>Opgave: Faciliteren goederenvervoer op bestaande infra</b>		
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	Co-initiator samen met de branche-organisaties
V Effecten van het doorgaand vrachtverkeer op betrouwbaarheid en doorstroming A1 en A35 (inclusief vluchtstrookproblematiek).	RWS, V&W, branche organisaties, Provincie, gemeenten	Initiëren
V Probleemverkenning van de beperkingen van de bruggen over het Twentekanaal voor het vrachtverkeer over de weg.	RWS, Provincie, gemeenten	Initiëren
<b>Opgave: Aanleggen van benodigde nieuwe infrastructuur</b>		
U Wegvisie Twente opstellen o.b.v. Netwerkanalyse (inclusief noodzakelijk nieuwe infrastructuur of benodigde uitbreiding capaciteit van bestaande infrastructuur en mogelijke effecten bepalen)	Gemeenten, Provincie, V&W, RWS	Initiëren
V Knelpunt A1 bij Deventer	Gemeente, Provincie, RWS	Vertegenwoordigen
V Parallelweg A1 (ter hoogte van Duivelsdijk)	Gemeenten, Provincie, RWS	Vertegenwoordigen
V Laan van Driene naar afrit Hengelo-Noord	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 Twente aansluit op het landelijk netwerk van rivieren en kanalen (namelijk op de IJssel ter hoogte van Zutphen). Het Twentekanaal heeft een bevaarbaarheidsklasse CEMT IV<sup>21</sup>. 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 Directie 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 ton<sup>22</sup>. Het ontwikkelen van een binnenhavenvisie voor Twente is wenselijk. In het ontwikkelen hiervan heeft de Regio een belangrijke rol, omdat de regionale economische structuur van bovengemeentelijk niveau is en binnenhavens belangrijke onderdelen zijn van de regionale economische structuur.

21 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.

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



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 XL Businesspark (voorheen als RBT aangeduid) 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.

De interactie tussen beroepsvaart en pleziervaart kan voor problemen zorgen in de doorstroming en veiligheid op de kanalen. 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 dit te permitteren. De verwachting is dat de belangstelling voor watersport de komende jaren toeneemt, wat ook al blijkt uit de ontwikkeling van de koop van zeilboten en motorboten.

#### **Opgave: Wegnemen infrastructurale knelpunten**

In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat de Twentekanaal 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 Zijkanaal, 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 vaarwegennet.

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 Combi Terminal Twente in 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 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 container terminal 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
<b>Opgave: Wegnemen infrastructurele knelpunten</b>		
U* Vaststellen beleidslijn Ruimte langs de vaarweg	Provincie, gemeenten, V&W, waterschappen, IPO, VNG, VROM	Vertegenwoordigen
U EU RIS-verplichtingen (juridisch en materieel)	Kennisinstellingen, Provincie, havenbedrijven, V&W	Vertegenwoordigen
U Verbreding en verdieping Twentekanal en verruiming Sluis Eefde	Provincie, gemeenten, RWS, V&W	Vertegenwoordigen
<b>Opgave: Ontwikkelen regionale faciliteiten op- en overslag</b>		
V Bereikbaarheidsknelpunten natte terreinen in Enschede, Hengelo en Almelo (water- en landzijde)	Provincie, gemeenten, RWS	Initiëren
V Bieden van walstroom aan afgemeerde schepen	Gemeenten, RWS.	Initiëren
V Watergebonden bedrijfsterreinen	Provincie, gemeenten, RWS	Initiëren
<b>Opgave: Opstellen van een binnenhavensvisie voor Twente</b>		
U Opstellen van een binnenhavensvisie	RWS, Provincie, gemeenten, bedrijfsleven	Initiëren

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

### 5.3 Spoorvervoer

50

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-Mariënberg 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 was 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.

Bij een milieuvriendelijk openbaar vervoer, zoals dat in de volgende paragraaf beschreven wordt, horen ook verbeteringen ten aanzien van de trein. Bij elektrische treinen bestaat bij het moderne materieel al de mogelijkheid van terugwinnen van de remenergie, maar bij de dieseltractie nog niet. Regio Twente zal nagaan of een dergelijke ontwikkeling gestimuleerd kan worden, waarbij duidelijk is dat Twente zo'n ontwikkeling niet alleen kan trekken. Zie paragraaf 5.7 over innovatie.

#### **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 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 trajectnelheid op het binnenlandse traject, ook voor de Nederlandse treinen. In het verlengde hiervan ligt de ambitie om met Hengelo Centraal een kwaliteitsprong 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 Nijverdalen 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 - Mariënberg (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
<b>Opgave: Verbeteren spoorverbinding met Randstad en Duitsland</b>		
U* Hengelo Centraal, inclusief extra perron	Gemeente, Provincie, Prorail	Initiëren
V Frequentieverhoging of snelheidsverhoging Randstad - Twente - Berlijn	V&W, Prorail, vervoerder	Initiëren
<b>Opgave: Verbeteren regionale spoornet</b>		
U Decentralisatie spoorlijn Zwolle-Almelo-Enschede (2014)	Provincie	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 Doortrekken ALMA richting Hardenberg (i.r.t. aanbesteding Zwolle-Emmen)	Provincie, gemeenten	Initiëren
<b>Opgave: Verbeteren interne bereikbaarheid per spoor</b>		
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 Verbeteren kostendekkingsgraad regionale spoorlijnen (ZHO en ALMA)	V&W, ProRail, vervoerders	Initiëren
V Verbeteren kostendekkingsgraad 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 imago-bepalende 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 Connexxion 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%. Connexxion 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 lijnbussen geconditioneerde prioriteit gegeven bij verkeerslichten en wordt vertraginginformatie doorgegeven aan de reizigers in de bus en bij enkele haltes (o.a. busstation Almelo, de HOV-haltes in Hengelo 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<sup>26</sup>.



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

1. Het OV blijft sterker groeien dan de automobilititeit.
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.

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.

54

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 geplande landelijke invoering van de chipkaart in 2008 biedt goede kansen voor een volgende vernieuwings-slag 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 oversteekmogelijkheden 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.



### 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<sup>27</sup>. 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 streefbeeld. 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 nieuwe HOV-assen, de eerste tussen Enschede en Hengelo via de UT (in Enschede aangeduid als "HOV-West") en de tweede in Enschede richting Roombeek - Oldenzaal (aangeduid als "HOV-Noord").



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.

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



### 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 geplande invoering van de OV-chipkaart in 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<sup>28</sup>.
- In de Agglonetstudie wordt vastgesteld dat er belangrijke concentraties van wonen en werken in de drie steden langs de A35 liggen en bovendien vrij 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 geplande 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. Dit idee vloeit voort uit het feit dat Regio Twente aan het OV ook een belangrijke sociale functie toekent. Overigens kan goedkoop OV ook ten koste gaan van het fietsgebruik, dat juist voor de gezondheid en de milieukwaliteit belangrijk is. Bij invoering van zulke tariefmaatregelen zal daarom het effect op het fietsgebruik worden gemonitord.

Wat betreft de **Regiotaxi**, ook belangrijk voor de sociale functie van het OV, 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).

<sup>28</sup> 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.



Tabel 5.4-1 Actietabel openbaar vervoer

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
<b>Opgave: Realiseren hoogwaardige openbaarvervoersassen en infrastructuur</b>		
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
<b>Opgave: Realiseren samenhangend pakket Agglonet Twente en streefbeelden</b>		
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

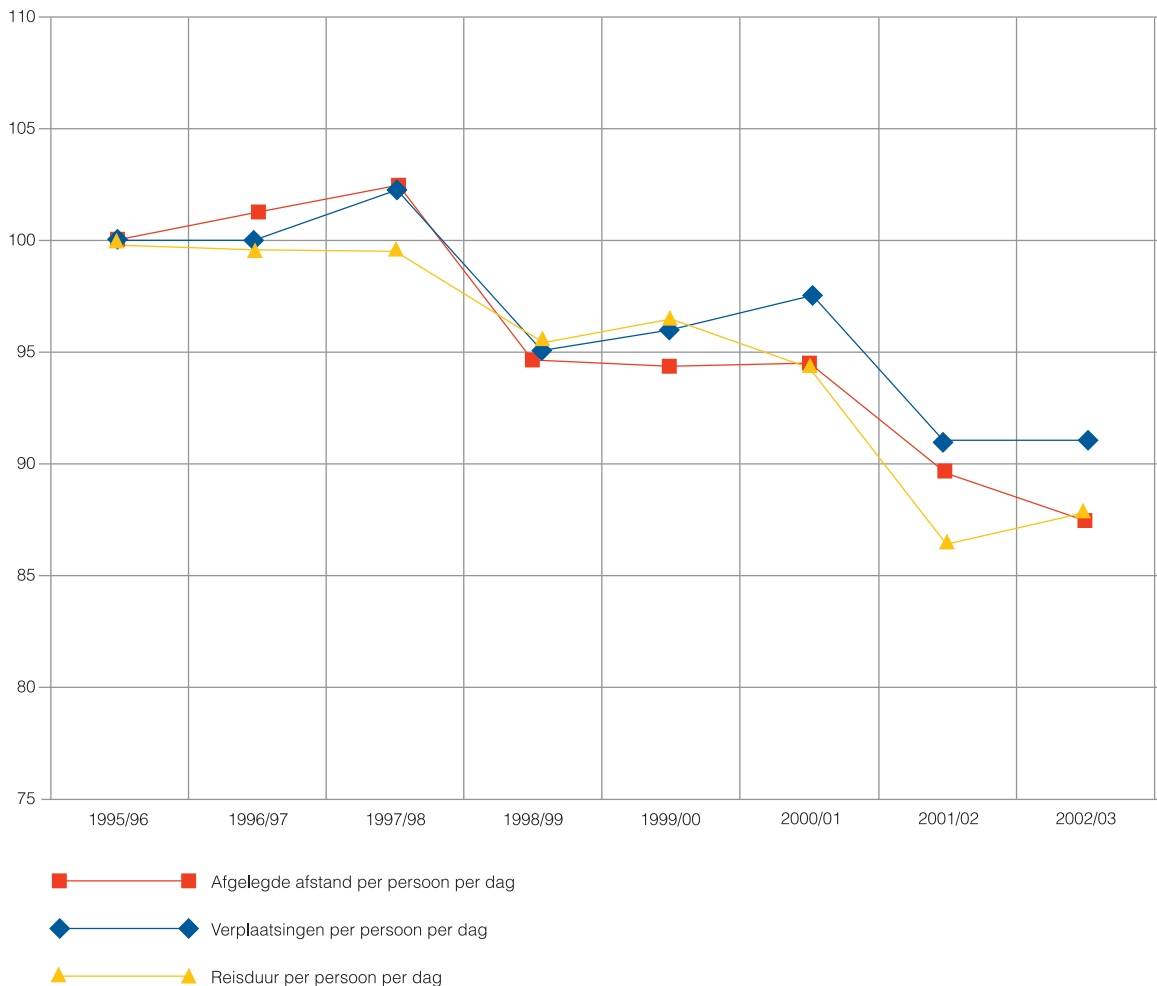
Regio Twente zet de komende jaren in op het opwaarderen van schakels met onvoldoende kwaliteit, het aanleggen van ontbrekende schakels en het gefaseerd aanleggen van een 'fietsnelweg' tussen de kernen van het stedelijk gebied.

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%<sup>29</sup>, 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).

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



Veel fietsen is uiteraard goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente en voor de gezondheid van de Twentse inwoners. Zoals de volgende figuur laat zien, neemt het fietsgebruik in Twente geleidelijk af. Dit heeft te maken met de infrastructuur. Met name in het landelijk gebied 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.



Figuur 5.5-1 Relatieve vervoerprestatie van de fiets in Twente. Bron: CBS, Onderzoek Verplaatsingsgedrag.

Naast de infrastructurele knelpunten en de ruimtelijke spreiding, spelen andere factoren een rol bij de toekomstige functie van de fiets in het mobiliteitsbeleid. Het toenemende aantal ouderen in Twente hoeft geen bedreiging voor het fietsgebruik te vormen, aangezien een groter aantal vitale ouderen juist meer het recreatieve fietsen zal gaan beoefenen.

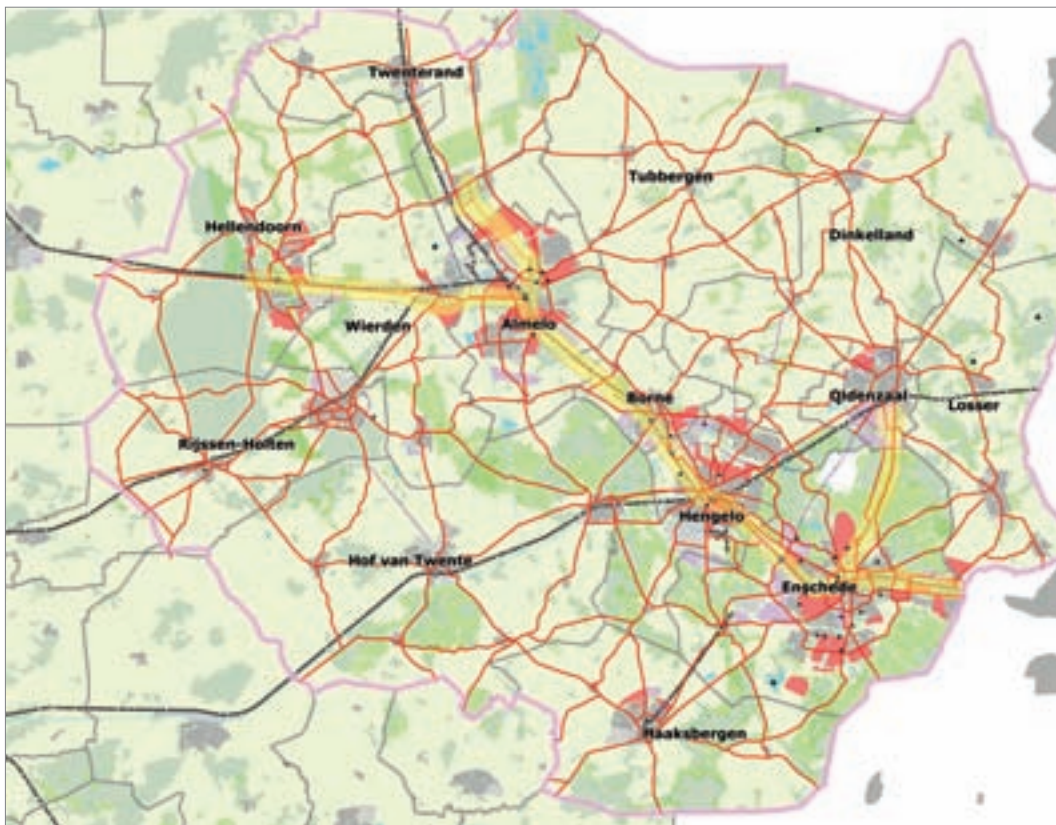
De ambitie van Twente is dat het fietsgebruik aan het einde van de planperiode (2011) weer op het niveau van 1995 ligt.



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 de haltes.

### Opgave: Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk

Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven, moet er 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.



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

Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden van een snelle fietsverbinding 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 'fietssnelweg' 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
<b>Opgave: Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk</b>		
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
<b>Opgave: Faciliteren fiets als onderdeel ketenverplaatsing</b>		
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 openbaarvervoer-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 parkeerdatabank 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 **mobilitetsmanagement** 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 reisinformatie 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 op maaiveldniveau 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 bedrijven<sup>30</sup>. Een goede basis hiervoor zijn de CROW-richtlijnen.

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



Tabel 5.6-1 Actietabel samenhang in modaliteiten

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
<b>Opgave: Faciliteren multimodale verplaatsingen</b>		
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
<b>Opgave: Afstemming in parkeerbeleid</b>		
U Afspraken maken over regionale normen voor parkeren op maaiveldniveau	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 reisinformatie op maat.

62

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.

### Opgave: Aansluiten bij landelijke innovaties

Regio Twente zet in op het toepassen van dynamisch verkeersmanagement voor het sturen van de verkeerstromen 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 paragraaf 5.4 al genoemd dat er wordt gekeken naar alternatieve aandrijvingen voor bussen. Een innovatie op ten minste landelijke schaal die mogelijk door Regio Twente gestimuleerd kan worden is het terugwinnen van remenergie bij dieseltreinen, zoals dit nu al bij de nieuwe typen elektrische treinen gebeurt.

### 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. Innovatie bij de bus is al genoemd in paragraaf 5.4. 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

<b><i>Opgave: Aansluiten bij landelijke innovaties</i></b>	<b><i>Samen met</i></b>	<b><i>Rol Regio Twente</i></b>
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
V Mogelijkheid alternatieve aandrijving voor bussen	OV-bedrijven	Initiëren
V Mogelijkheid stimuleren landelijke innovatie terugwinnen remenergie bij dieseltreinen	Markt en overheden	Initiëren
<b><i>Opgave: Stimuleren regionale innovaties</i></b>	<b><i>Samen met</i></b>	<b><i>Rol Regio Twente</i></b>
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

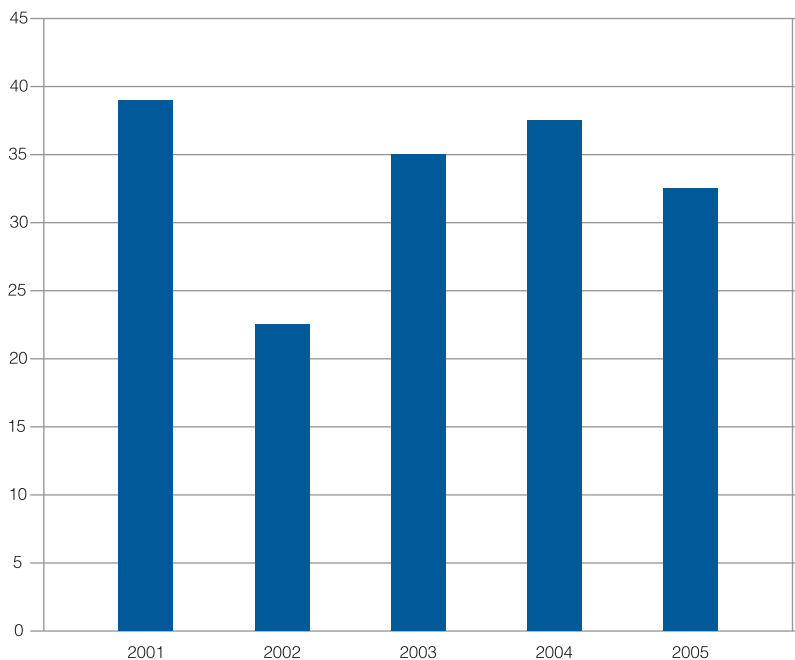
### 6.1 Verkeersveiligheid

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 spoor en in de binnenvaart heeft Regio Twente geen verantwoordelijkheden.

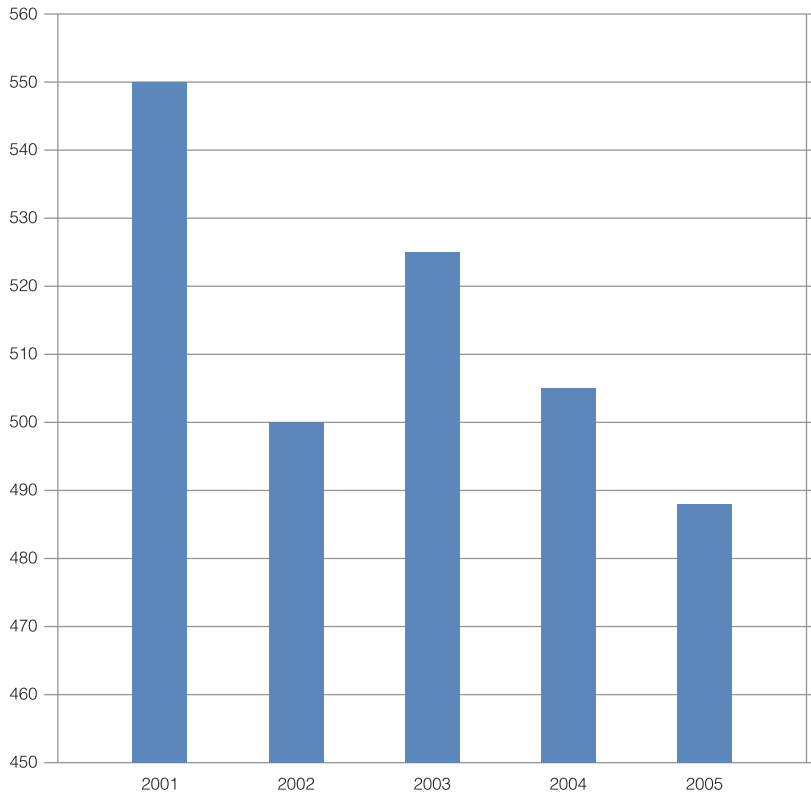
Verkeersveiligheid staat hoog op de politieke agenda. Het leed en de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn groot. Naast medische en materiële kosten zijn verkeersongevallen op de weg een belangrijke oorzaak van congestie. Om al deze redenen is Regio Twente continu bezig met het verbeteren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

64



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



Figuur 6.1-1b Aantallen geregistreerde 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 2002<sup>31</sup>. Regio Twente is bereid deze doelstelling nog scherper te stellen, mits de (financiële) randvoorwaarden voor een verhoging van de ambitie door het Rijk vervuld worden.

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.

31 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, ROVO<sup>32</sup> 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 doorgedaan 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.

32 Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel.



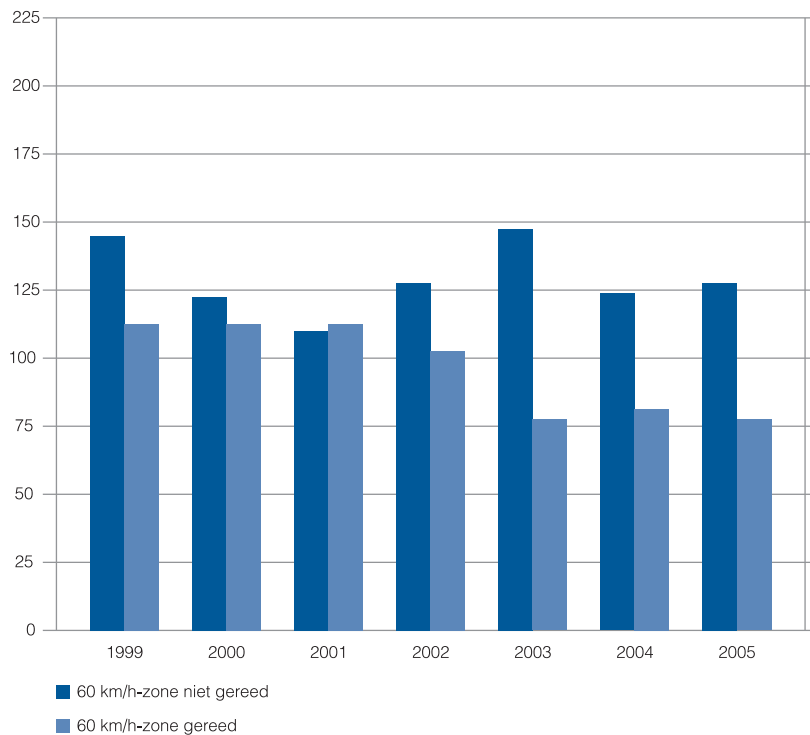
In het verleden is al gebleken dat het volledig Duurzaam Veilig inrichten van de infrastructuur een zeer kostbare aangelegenheid is. Daarom is sober en doelmatig gewerkt volgens de principes van Duurzaam Veilig en is vooral ingezet op het oplossen van de verkeersongevallen-concentraties (zogenaamde VOC's<sup>33</sup>). 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.

### 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 wegencategorisering 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.

33 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.



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 doorgaat met het duurzaam veilig inrichten van alle overige 60-km/uur-zones uit het categoriseringsplan. Omdat niet alle gemeenten in de periode van het RMP (tot 2011) klaar kunnen zijn met dit werk, zal het ook daarna voortgezet worden.

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 50-km/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 berm, 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.

#### **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. Dat dient op een eenduidige manier te gebeuren. Bovendien zal Regio Twente ook het initiatief nemen voor een duidelijke communicatie aan de weggebruikers van de betekenis van de markeringen.

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 verkeersveiligheidscampagnes. Jaarlijks wordt een landelijke campagnekalender 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 verkeersovertreders 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. Bij 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 er 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.

<b>Actie</b>	<b>Samen met</b>	<b>Rol Regio Twente</b>
<b>Opgave: Duurzaam Veilig (her) inrichten wegennet</b>		
U* RUP-programma 60-zones	Gemeenten, RWS, Provincie	Initiëren
U 30-zones (prioriteit schoolomgevingen en onveilig gebieden)	Gemeenten	Initiëren
U Aanpak VOC-s	Gemeenten, RWS, Provincie	Initiëren
U Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) buiten de kom	RWS, Provincie	Initiëren
U Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) binnen de kom	Gemeenten, Provincie	Initiëren
U Weginfra (rijkswegen 18, 35 en 36 en rondwegen)	Gemeenten, RWS, Provincie	Initiëren
<b>Opgave: Realiseren integrale aanpak</b>		
U Projecten ROVO (educatie en communicatie)	Provincie, VVN, gemeenten	Initiëren (ROVO)
U Lokale acties kwetsbare doelgroepen	Gemeenten, VVN	Coördineren
U Pilots veilige voertuigen en kennisonwikkeling <ul style="list-style-type: none"><li>• Voertuigcommunicatie</li><li>• Bestelverkeer</li><li>• Detectie kwetsbare deelnemers</li></ul>	Gemeenten, branche organisaties, industrie, belangenorg., V&W	Vertegenwoordigen
V Wetgeving gericht op gedrag <ul style="list-style-type: none"><li>• Alcohol</li><li>• Drugs en geneesmiddelen</li><li>• Nieuw rijbewijshuis</li></ul> 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% met de binnenvaart, 7% over de weg en 2% per spoor. Er vinden steeds meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats langs de infrastructuur waarover de gevaarlijke stoffen vervoerd worden, waardoor bij een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen de maatschappelijke onrust eveneens toeneemt. 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, en anderzijds de veiligheidsrisico's van dat vervoer.

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 woningen worden gebouwd<sup>34</sup>. 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). Het bedrijfsleven (vervoerders en verladers) is bij het opstellen van het basisnet betrokken.

#### 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 er 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.

<sup>34</sup> Voor de bestaande objecten moet worden voldaan aan de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.



Tabel 6.3-1 Actietabel externe veiligheid.

Actie	Samen met	Rol Regio Twente
<b>Opgave: Proactief voorkomen externe onveiligheid</b>		
U* Opstellen nota "Vervoer gevaarlijke stoffen"	Gemeenten, provincie, VROM, V&W	Vertegenwoordigen
U Vaststellen en wettelijk verankeren basisnet <ul style="list-style-type: none"><li>• Spoor</li><li>• Weg</li><li>• Binnenvaart</li></ul>	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 Twente. Voor de stikstofdioxide zijn er geen overschrijdingen van de normen. Voor het fijnstof is er 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.

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.

Behalve naar luchtkwaliteit wordt ook gekeken naar geluidshinder. Het is wenselijk dat gemeenten een geluidsbeleidsplan opstellen. 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.

35 De luchtkwaliteitsnormen zijn onderverdeeld in grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels. 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.



### Opgave: Aanpakken knelpunten geluid

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

Tabel 7.0 1 Actietabel leefbaarheid.

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

\* 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 personentreinen 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. CO<sub>2</sub>-emissie en klimaatverandering), externe veiligheid en waterkwaliteit. 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 verkeer is gebruik gemaakt van de resultaten van de in 2006 uitgevoerde netwerkanalyse. In deze studie zijn de ontwikkelingen tussen 2010 en 2020 bekeken. Het aantal voertuigkilometers in Twente neemt als gevolg van autonome ontwikkelingen tot het jaar 2020, afhankelijk van de diverse wegcategorieën, toe met 21 tot 84%. Geconstateerd is dat de bereikbaarheid hierdoor onder druk komt te staan. Het RMP voorziet in de nodige maatregelen (en verkenningen die tot maatregelen moeten leiden), die tot en met 2011 worden genomen om de interne en externe bereikbaarheid over de weg te waarborgen. Voor het spoorwegverkeer zijn frequentie- en snelheidsverhogingen, alsmede enkele nieuwe stations voorzien. Ten aanzien van verkeersveiligheid legt het RMP de nadruk op de uitbreiding van het programma Duurzaam Veilig. Dit zal naar verwachting leiden tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Ook is in de plan-MER gekeken naar de aard van de voorgestelde oplossingen: het RMP gaat primair uit van benutting van bestaande infrastructuur. Hiermee wordt aantasting van natuur en landschap voorkomen. Tenslotte is gekeken naar de modal split, de verdeling van het verkeer over de diverse vervoerswijzen, met het oog op de milieuvoordelen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Conclusie daarvan is dat 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).



### **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 verminderen.

### **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, stillere banden en stillere wegdekken.

In het RMP wordt gestreefd naar het verminderen van nachtelijk doorgaand goederenverkeer. Dit leidt tot lagere geluidbelastingen. Dit wordt echter gecompenseerd door een toename van de geluidbelastingen door een toename van spoorwegintensiteiten. Hoe dit per saldo uitpakt zal per geval 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 CO<sub>2</sub>-emissie.

### **Externe veiligheid**

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

### **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 (een benadering die in de Nota Ruimte wordt aanbevolen en die gericht is op een ruimtelijke ordening die uitgaat van -1- de kwaliteiten van de ondergrond en -2- het gebruik van bestaande verkeersnetwerken) 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 heeft een nieuwe weg echter de voorkeur. Bij de voorbereiding van de aanleg van de N18 is aandacht nodig voor mogelijk aanwezige archeologische waarden.

### Frequentieverhoging spoorwegverkeer Oldenzaal - Bad Bentheim

De doortrekking van de reizigerstreinen tussen Hengelo en Oldenzaal tot aan Bad Bentheim heeft een aantal positieve gevolgen. Het aandeel OV in het personenvervoer op de betreffende vervoersrelatie neemt toe en de veiligheidsituatie verbetert indien de frequentieverhoging gepaard gaat met maatregelen aan de betreffende 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 zekere toename van de geluidbelasting langs de spoorlijn. Een ander aandachtspunt betreft de effecten op de natuur. De spoorlijn Oldenzaal - Bad Bentheim doorkruist twee Habitatrictlijngebieden. 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.

78

### De verruiming van het Twentekanaal en zijn zijtakken

De verbreding en verdieping van de Twentekanaal 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 de zijkanalen 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 verdient de landschappelijke inpassing van de bruggen over het kanaal aandacht. Bij de voorbereiding van de verruiming is 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, ondermeer zoals opgenomen in hoofdstuk 9, kunnen de negatieve milieugevolgen worden beperkt.





Keuzes en prioritering

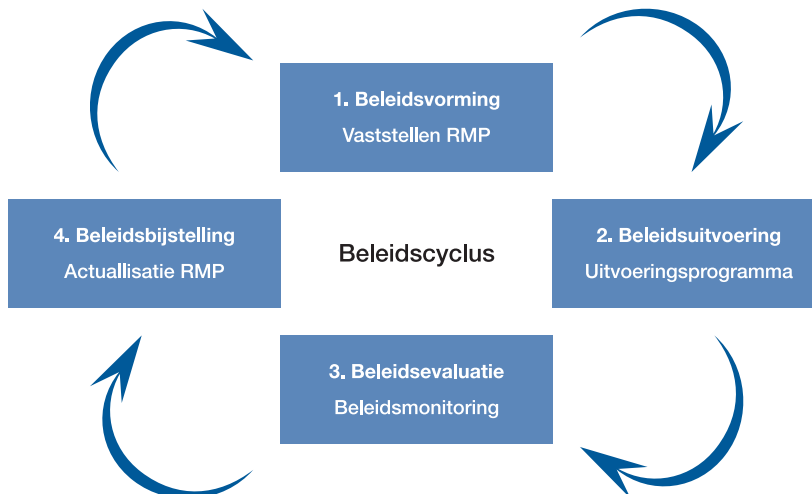
## Deel III



## 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 deze actietabellen 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.

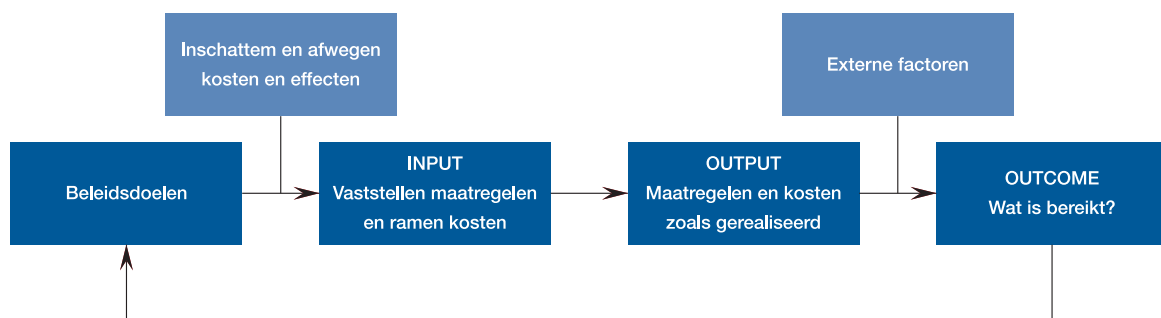
## 8.2 Beleidsmonitoring en -evaluatie

### 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 volgende 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 zijn 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> <ul style="list-style-type: none"><li>• Optimaal benutten van bestaande infrastructuur;</li><li>• Faciliteren goederenvervoer op bestaande infrastructuur;</li><li>• Faciliteren doorgaande en Twentse verkeer;</li><li>• Aanleggen nieuwe infrastructuur beperken.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trajectsnelheden</li><li>• Betrouwbaarheid</li><li>• Weglengte</li><li>• Voertuigkilometers personen en vracht</li></ul>
<b>Spoorvervoer</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren spoorverbinding met de Randstad en met Duitsland;</li><li>• Verbeteren aansluiting treindiensten regionale en hoofdspoornet;</li><li>• Verbeteren interne bereikbaarheid per spoor.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reistijden naar Randstad en Duitsland</li><li>• Aantal treinen per richting per uur (diverse stations)</li><li>• Overstaptijd hoofdnet/regionale net</li><li>• Aantal reizigerskilometers</li></ul>
<b>Openbaar vervoer</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Realiseren hoogwaardige openbaarvervoerasen en -infrastructuur;</li><li>• Realiseren samenhangend pakket Agglo-net Twente en streefbeelden.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aantal kilometer stedelijke HOV-baan</li><li>• Frequentie buslijnen richting station/centra</li><li>• Reistijd kenmerkende verbindingen</li><li>• Aantal reizigers en reizigerskilometers</li></ul>
<b>Binnenvaart</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wegnemen infrastructuur knelpunten voor de binnenvaart;</li><li>• Ontwikkelen regionale faciliteiten voor op- en overslag van goederen;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verliestijd bij kunstwerken</li><li>• Vaartijd doorgaande schepen</li><li>• Hectare natte bedrijventerrein</li><li>• Overslagvolume binnenhavens</li><li>• Aantal kilometers basisnet recreatievaart</li></ul>
<b>Langzaam verkeer</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Realiseren hoogwaardig fietsnetwerk;</li><li>• Faciliteren fiets als onderdeel van ketenverplaatsing.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aantal kilometers hoogwaardig fietspad</li><li>• Aantal (on)bewaakte fietsstallingen bij stations en in centra</li><li>• Aantal afgelegde kilometers</li></ul>
<b>Ketenmobiliteit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Faciliteren multimodale verplaatsingen;</li><li>• Kennisuitwisseling parkeerbeleid;</li><li>• Aansluiten bij landelijke innovaties</li><li>• Stimuleren regionale innovaties.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aantal P+R faciliteiten en plaatsen</li><li>• Bezettingsgraad P+R plaatsen</li><li>• Aantal parkeerplaatsen maaiveld (betaald en onbetaald)</li></ul>
<b>Veiligheid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gerichte aanpassing wegennet;</li><li>• Verbreding integrale aanpak met gedragsbeïnvloeding;</li><li>• Proactief voorkomen van externe onveiligheid.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aantal ongevallen</li><li>• Aantal doden en ziekenhuisgewonden</li><li>• Aantal kilometers Duurzaam Veilig</li><li>• Aantal kilometers herkenbare weginrichting</li></ul>
<b>Leefbaarheid</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ondersteuning handhaving normen luchtkwaliteit;</li><li>• Aanpakken eventuele knelpunten op het gebied van geluid.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uitstoot emissies</li><li>• Aantal geluidbelaste woningen (naar geluidsklasse)</li></ul>



## 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 over 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 nog 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 dan om een breed scala van effecten op de 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 bezien of deze werkwijze gebruikt kan worden bij het opstellen van de uitvoeringsprogramma's 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	Bepalen
V Toepassing inspraak Nieuwe Stijl over uitvoeringsprogramma's	Gemeenten	Initiëren
<b><i>Monitoring en evaluatie</i></b>		
U Opzet monitoringsinstrument	Provincie, gemeenten	Initiëren
U Opzet evaluatiesystematiek	Provincie, gemeenten	Initiëren

\* 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 het invoeren van Agglonet Twente. Belangrijke elementen hiervan zijn de stedenbouwkundig en technisch hoogwaardige inpassing van de routes en de haltes en 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 en de andere haltevoorzieningen, 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 voor 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 die vanuit het Rijk rechtstreeks aan de Provincies en WGR-Plus regio's (stadsregio's) gegeven werden, 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 die 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 OV. 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. In de Intentieverklaring Samenwerking Verkeersveiligheid Twente 2006-2010 staat dat de Twentse gemeenten uiterlijk in 2010 € 0,50 per inwoner beschikbaar hebben op de eigen begroting voor gedragsbeïnvloeding.



Zoals aangegeven in paragraaf 8.2, zal Regio Twente de kwaliteit van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid tweemaal per jaar 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 tweemaal per jaar 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 het terrein van 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 private partners zoals bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties hebben een rol bij het oplossen van mobiliteitsproblemen in de regio. Voor het vaststellen van gezamenlijke doelen en het 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 Provincie en gemeenten hebben financiële middelen beschikbaar die kunnen 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 Regio Twente op zoek moet naar een efficiëntere inzet van bestaande financieringsbronnen en mogelijke 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 om alle gewenste projecten te realiseren. Om de slagkracht en slaagkans van de regio op het 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 gegenereerde 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 vanuit 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 regionaal 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



## Bijlagen

### A Overzicht acties

Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
<b>Wegverkeer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Wegvisie Twente opstellen o.b.v. Netwerkanalyse (inclusief noodzaak nieuwe infrastructuur)</li> <li><b>U</b> Programma Twente Mobiel</li> <li><b>V</b> Tweede generatie benuttingsmaatregelen</li> <li><b>U</b> Kwaliteitsnet Goederenvervoer</li> <li><b>U</b> Herziene afspraken uit Goederen naar Twentse Steden uitvoeren</li> <li><b>V</b> Onderzoeken mogelijkheden Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS)</li> <li><b>V</b> Effecten doorgaand vrachtverkeer op betrouwbaarheid en doorstroming A1 en A35 (incl. vluchtstrookproblematiek)</li> <li><b>V</b> Medegebruik van busbanen door goederenvervoer</li> <li><b>U</b> Probleemverkenning van de beperkingen van de bruggen over het Twentekanaal voor het vrachtverkeer over de weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>V</b> Opwaardering N18 Enschede-Varsseveld</li> <li><b>V</b> 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><b>U</b> Laan Hart van Zuid in Hengelo</li> <li><b>V</b> Capaciteit aansluiting N18/A35 in Tracé-MER</li> <li><b>V</b> Compact rijden op stedelijke ringwegen</li> <li><b>V</b> Knelpunt A1 bij Deventer</li> <li><b>V</b> Parallelweg A1 (Duivelsdijk)</li> <li><b>V</b> Laan van Driene naar afrit Hengelo-Noord</li> <li><b>V</b> 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><b>V</b> Bereikbaarheidsknelpunten natte terreinen in Enschede, Hengelo en Almelo (water- en landzijde)</li> <li><b>V</b> Watergebonden bedrijfsterreinen</li> <li><b>V</b> Bieden van walstroom aan afgemeerde schepen</li> <li><b>U</b> Opstellen van een binnenhavensie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Vaststellen beleidslijn Ruimte langs de vaarweg</li> <li><b>U</b> EU RIS-verplichtingen (juridisch en materieel)</li> <li><b>U</b> Verbreding en verdieping Twentekanalen</li> <li><b>U</b> Verruiming Sluis Eefde</li> </ul>

**V** = verkenning van de mogelijkheden, **U** = uitvoeren



Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
<b>Spoorvervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Hengelo Centraal, incl. extra perron</li> <li><b>V</b> Doortrekken Hengelo-Oldenzaal naar Bad Bentheim</li> <li><b>V</b> Doortrekken Gronau-Enschede naar Hengelo</li> <li><b>V</b> Frequentie- en snelheidsverhoging Randstad - Twente - Berlijn</li> <li><b>V</b> Doortrekken ALMA richting Hardenberg (i.r.t. aanbesteding Zwolle-Emmen)</li> <li><b>U</b> Frequentieverhoging Enschede-Wierden</li> <li><b>U</b> Treinstation Hengelo Gezondheidspark</li> <li><b>V</b> Frequentieverhoging Enschede - Zwolle en Almelo - Deventer</li> <li><b>V</b> Akzo-lijntje voor transport naar industrieterrein Twente Kanaal Zuid</li> <li><b>V</b> Treinstation Hengelo Westermaat</li> <li><b>U</b> Decentralisatie spoorlijn Zwolle - Almelo - Enschede (2014).</li> <li><b>V</b> Verbeteren kostendekkingsgraad regionale spoorlijnen (ZHO en ALMA)</li> <li><b>V</b> Verbeteren kostendekkingsgraad NS gereden regionale spoorlijnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>V</b> Verbeteren kosten dekkingsgraad door NS gereden regionale spoorlijnen</li> </ul>
<b>Openbaar vervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Stedelijke HOV-assen in Enschede: HOV-West en HOV-Noord</li> <li><b>U</b> (Rolstoel)toegankelijke haltes</li> <li><b>V</b> HOV Hengelo - Enschede, Haaksbergen - Hengelo en Haaksbergen - Enschede</li> <li><b>V</b> HOV Oldenzaal - Luchthaven - Enschede</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Bij Agglonet-concept passende frequenties, lijnvoering, bussen en dienstverlening</li> <li><b>U</b> Uitbreiden gebruik Sabimos</li> <li><b>U</b> Bevorderen samenhang tussen netwerken van concessiehouders</li> <li><b>U</b> Verbeteren concept Regiotaxi Twente</li> <li><b>U</b> OV-chipkaart</li> <li><b>V</b> Tarieven OV, incl. differentiatie en mogelijkheden gratis of goedkoop OV</li> <li><b>V</b> Snelbuslijn via A35 tussen zuidelijke wijken Enschede, Hengelo en Almelo</li> <li><b>V</b> Buslijn "Krakeling" tussen wijken Enschede en Hengelo</li> <li><b>V</b> Stille en zuinige bussen / Gebruik van alternatieve aandrijving</li> </ul>		
<p><b>V</b> = verkenning van de mogelijkheden, <b>U</b> = uitvoeren</p>		



Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
<b><i>Fietsers en voetgangers</i></b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Regionaal fietsnetwerk (ontbrekende/onvoldoende kwaliteit schakels)</li> <li><b>U</b> Fietssnelweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Twents deel landelijk fietsroutenetwerk</li> <li><b>U</b> Twents deel landelijk wandelroutenetwerk</li> <li><b>U</b> Capaciteit en kwaliteit fietsenstallingen bij stations</li> <li><b>V</b> Tekort fietsenstallingen bij bestemmingen in stedelijke centra</li> </ul>
<b><i>Ketenmobiliteit</i></b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>V</b> Multimodale reis- en route informatie (stimuleren innovatie en samenwerking)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Instandhouding loketfunctie vervoersmanagement</li> <li><b>V</b> Samenhangend netwerk van kleinschalige P&amp;R</li> <li><b>U</b> Kennisuitwisseling parkeerbeleid</li> <li><b>U</b> Afspraken tussen gemeenten ver ruimtebeslag parkeren op maaiveld</li> </ul>	
<b><i>Innovatie</i></b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Uitwerken methodiek en toepassingen mobiliteitsstoets</li> <li><b>U</b> Uitbreiden gebruik informatie van Sabimos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>V</b> Mogelijkheid alternatieve aandrijving voor bussen</li> <li><b>V</b> Mogelijkheid stimuleren landelijke innovatie terugwinnen remenergie bij dieseltreinen</li> <li><b>U</b> Pilot innovatie mobiliteit Twente</li> <li><b>V</b> Verkenning mogelijkheden Telematica toepassingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Aansluiten bij en gebruik maken van landelijke pilots o.g.v. logistiek in de OV-keten, Intelligente Snelheidsadaptatie en dynamisch verkeersmanagement</li> <li><b>U</b> Aansluiten bij en gebruiken landelijke pilots: logistiek in de OV-keten, Intelligente Snelheidsadaptatie en dynamisch verkeersmanagement</li> <li><b>V</b> Personal Rapid Transit</li> </ul>
<b><i>Verkeersveiligheid</i></b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> RUP-programma 60-zones</li> <li><b>U</b> 30-zones (prioriteit school-omgevingen en onveilig gebieden)</li> <li><b>U</b> Aanpak VOC-s</li> <li><b>U</b> Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) buiten kom</li> <li><b>U</b> Herkenbare en kosteneffectieve maatregelen (EKH, KEM) binnen kom</li> <li><b>U</b> Weginfra (rijkswegen 18, 35 en 36 en rondwegen)</li> <li><b>U</b> Projecten ROVO (educatie en communicatie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>U</b> Lokale acties kwetsbare doelgroepen</li> <li><b>U</b> Pilots veilige voertuigen en kennisontwikkeling o.a. voertuigcommunicatie, bestelverkeer, detectie kwetsbare deelnemers.</li> <li><b>U</b> Wetgeving gericht op gedrag, alcohol, drugs en geneesmiddelen, nieuw rijbewijshuis, bromfietskenteken</li> <li><b>U</b> Opvolgproject Safety First</li> <li><b>U</b> Handhaving</li> <li><b>V</b> Verbetering veiligheid overwegen spoor</li> </ul>

**V** = verkenning van de mogelijkheden, **U** = uitvoeren



Bepalen	Initiëren	Coördineren / vertegenwoordigen
<b>Externe veiligheid</b>		
	<b>V</b> Vaststellen en wettelijk verankeren basisnet gevaarlijke stoffen. <b>U</b> Opstellen nota "Vervoer gevaarlijke stoffen"	
<b>Sociale veiligheid</b>		
	<b>U</b> Ontwikkelen innovaties sociale veiligheid OV <b>V</b> Verkennen good practices sociale veiligheid OV	
<b>Leefbaarheid</b>		
	<b>U</b> Opstellen luchtkwaliteitsplannen <b>U</b> Programma werkgroep Luchtkwaliteit Twente <b>U</b> Milieumodel koppelen aan verkeersmodel <b>V</b> Verkenning knelpunten geluid en mogelijkheden oplossingen	<b>U</b> Afronding Nationaal luchtkwaliteitsplan en innovatieprogramma luchtkwaliteit <b>U</b> Afronding programma Het Nieuwe Rijden <b>U</b> Deelname Platform Duurzame Mobiliteit

**V** = verkenning van de mogelijkheden, **U** = uitvoeren



## B Overzicht activiteiten Twente Mobiel

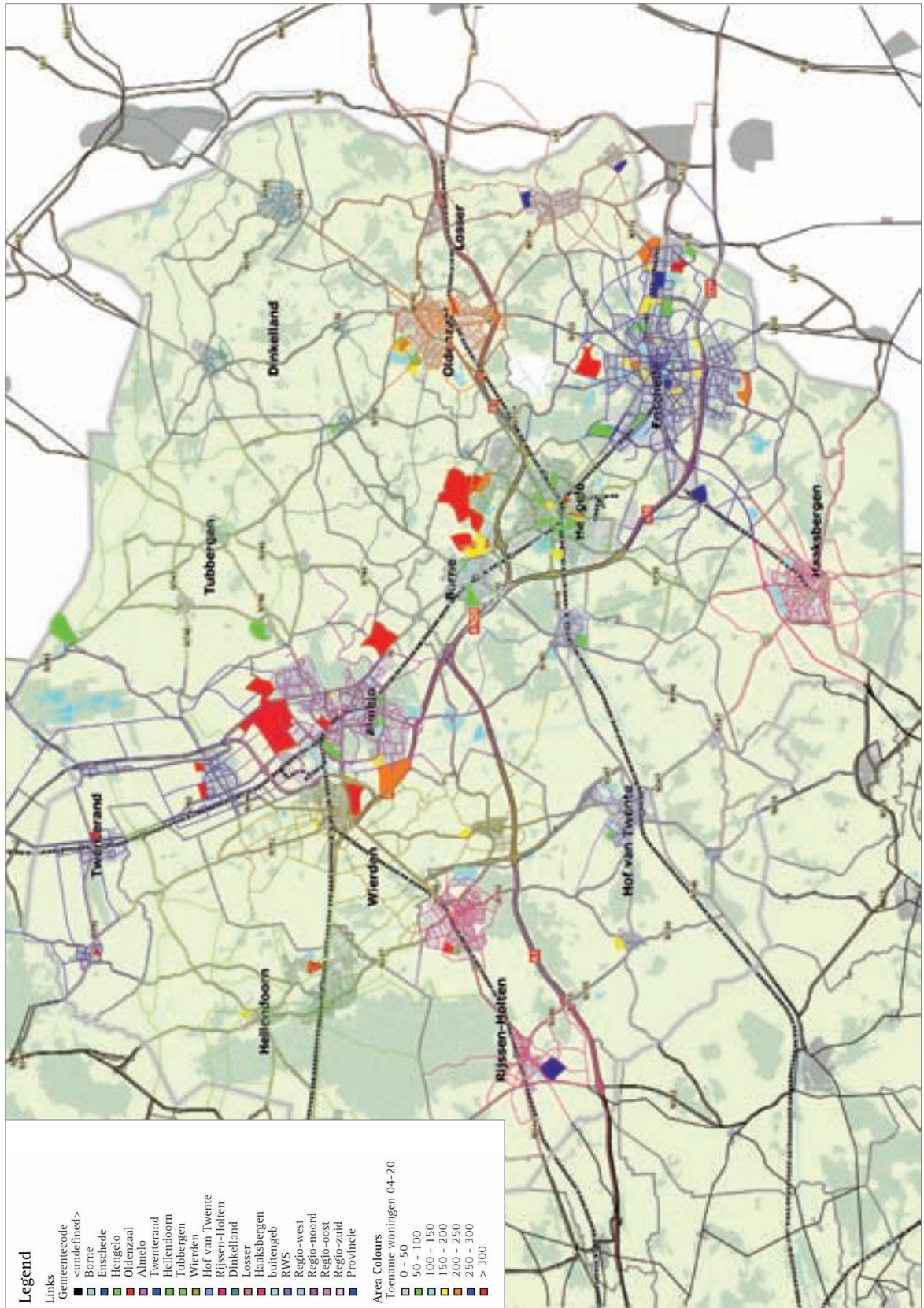
Maatregel	Kosten- indicatie	Bijdrage Twente Mobiel <sup>3</sup>	Eigen bijdrage <sup>3</sup>	Uitvoer- periode <sup>3</sup>	Trekker
Regionale verkeersinformatie en inwinning	880	440	440	2007-2008	Regio
Regionaal centraal managementsysteem	500	250	250	2007-2008	Regio
Hengelo, scenario Koopieken	50	25	25	2005-2006	Hengelo
Regionale website wegwerkzaamheden	50	25	25	2005-2006	Regio
Enschede, scenario Duitse feestdagen	50	25	25	2005	Enschede
Regionaal incidentmanagement	150	0	150	2005	RWS
Enschede, Westerval, nieuwe VRI's met dubbele linksaffer	400	120	280	2006	RWS/E'de
N35, doseren met VRI's aan weerszijden van Nijverdal	30	0	30	2005	RWS
A35, toerit Twentekanaal, aanpassing markering	15	0	15	2009	RWS
A1, verlenging signaleringsproject tot aansluiting Hengelo	1500	0	1500	2009	RWS
Haaksbergen, nieuwe VRI N18/Needseweg	150	0	150	2005	RWS
Hengelo, doseren noordelijke en oostelijk stadsranden	0	0	0	2005	Hengelo
N35, coördinatie van nieuwe VRI's Wierden - Nijverdal	100	0	100	2006	RWS
Hengelo, rerouten met DRIP op A1/A35	600	50	550	2009	Hengelo/RWS
Hengelo-Noord, coördinatie VRI's rondom aansluiting A1 / dubbele linksaffer richting Plein	125	62,5	62,5	2007	Hengelo
Enschede, rerouten met DRIP's van A35 via Westerval en Oostweg	100	0	100	2007	Enschede
Zenderen, herprogrammeren VRI Hoofdstraat/Albergerweg	50	25	25	2006	Provincie
Hengelo, vervangen VRI op Kuipersdijk/Enschedesestraat	100	50	50	2006	Hengelo
N350, ondersteuning calamiteitenroute met DVM-maatregelen rotondes tussen Rijssen - Wierden	100	50	50	2008-2009	Provincie
Goor, bijstellen regeling en reconstructie kruising N346/N347	260	130	130	2006	Provincie
Hengelo, eenrichtingsroute op parkeerterrein Plein Westermaat	400	200	200	2006	PPS <sup>1</sup>
Hengelo, DRIP met reistijdmelding voor Almelo via Zenderen of A35	50	25	25	2007	Hengelo
Almelo, DRIP met reistijdmelding voor Hengelo via Zenderen of A35	120	60	60	2007	Almelo
Almelo, 'rerouten' via de noordelijk ring Almelo met DRIP's en wisselbewegwijzering	650	325	325	2006	Almelo
Hengelo, rerouten vanaf beide zijden via Europalaan	1000	500	500	2009	Hengelo
Almelo, doseren met VRI Sluiterveldsingel – Slot	30	15	15	2008	Almelo
Hengelo, reconstructie kruispuntcomplex en coördinatie VRI's rond Diamantstraat aansluiting A35-Twentekanaal	625	312,5	312,5	2008	Hengelo/ Provincie
Enschede, aanpassingen regelingen en reconstructies kruispunten noordelijke singels	3000	1500	1500	2006-2007	Enschede
Almelo, wisselstrook op Sluiterveldsingel	4700	2350	2350	2008	Almelo
Hengelo, extra opstelcapaciteit en doseerlicht op Deldenerstraat bij rotonde Gezondheidspark	300	150	150	2008	Hengelo
Enschede, verbeteren van afwikkeling rond Parkweg	465	232,5	232,5	2006	Enschede
Enschede, optimaliseren VRI's en reconstructie kruispunten Auke Vleerstraat	5500	2750	2750	2007	Enschede
Enschede, capaciteitsuitbreiding en aanpassen regeling op kruising Usselerrondweg/Haaksbergerstraat	1750	327,5	1422,5	2009	Enschede
Oldenzaal, weefvakken N342 tussen Graveneslaan en Eektestraat <sup>2</sup>	2500	0	2500	2007	Provincie
N347, Weefvakken tussen Rijssen en A1 <sup>2</sup>	1000	0	1000	2008-2009	Provincie

<sup>1</sup> publiek-private samenwerking, <sup>2</sup> reserveproject. <sup>3</sup> bedragen x 1000 Euro.



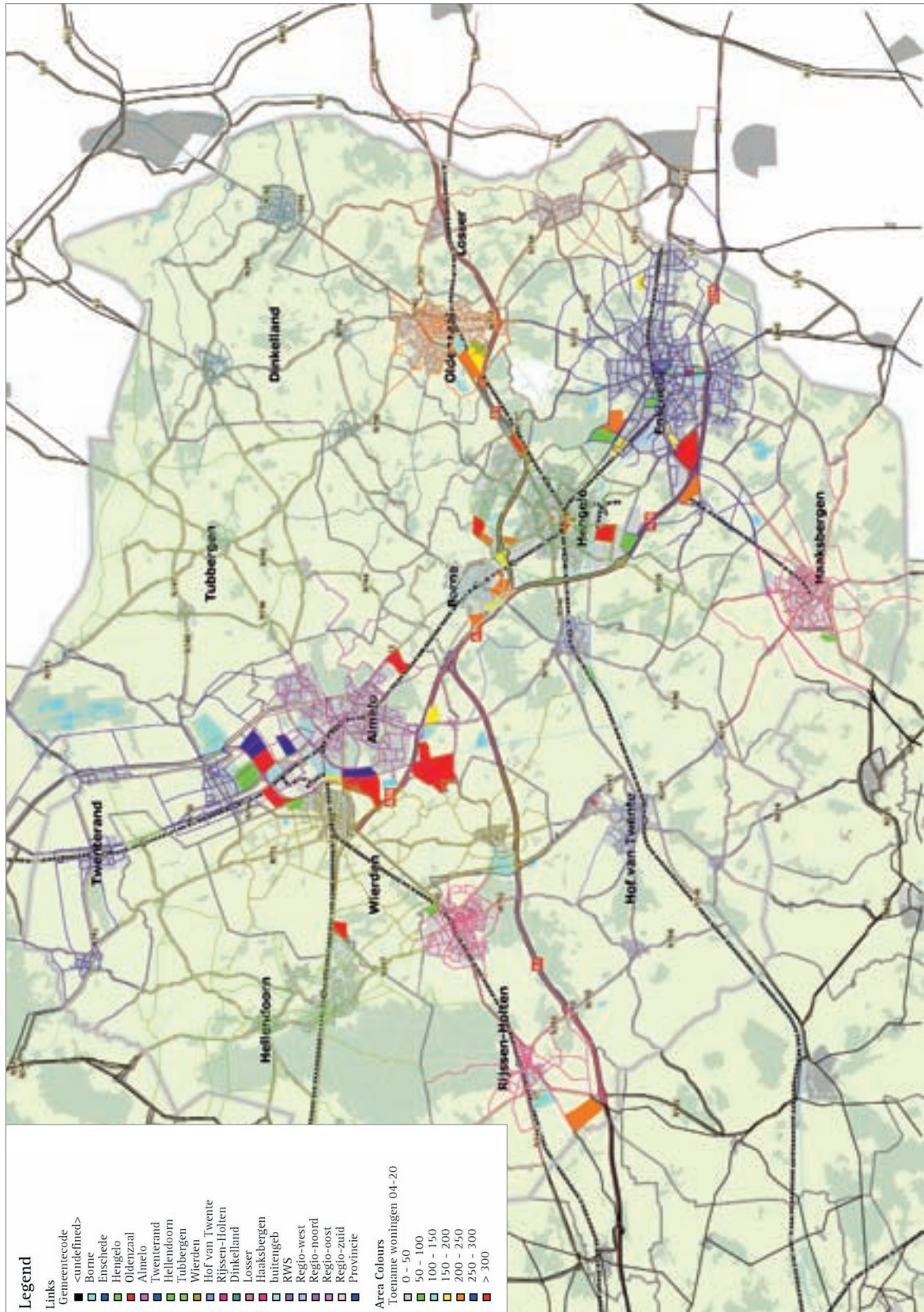


Uitbreidingslocaties in netwerkanalyse 2004-2020 (Woningen) (figuur 3.3-1).





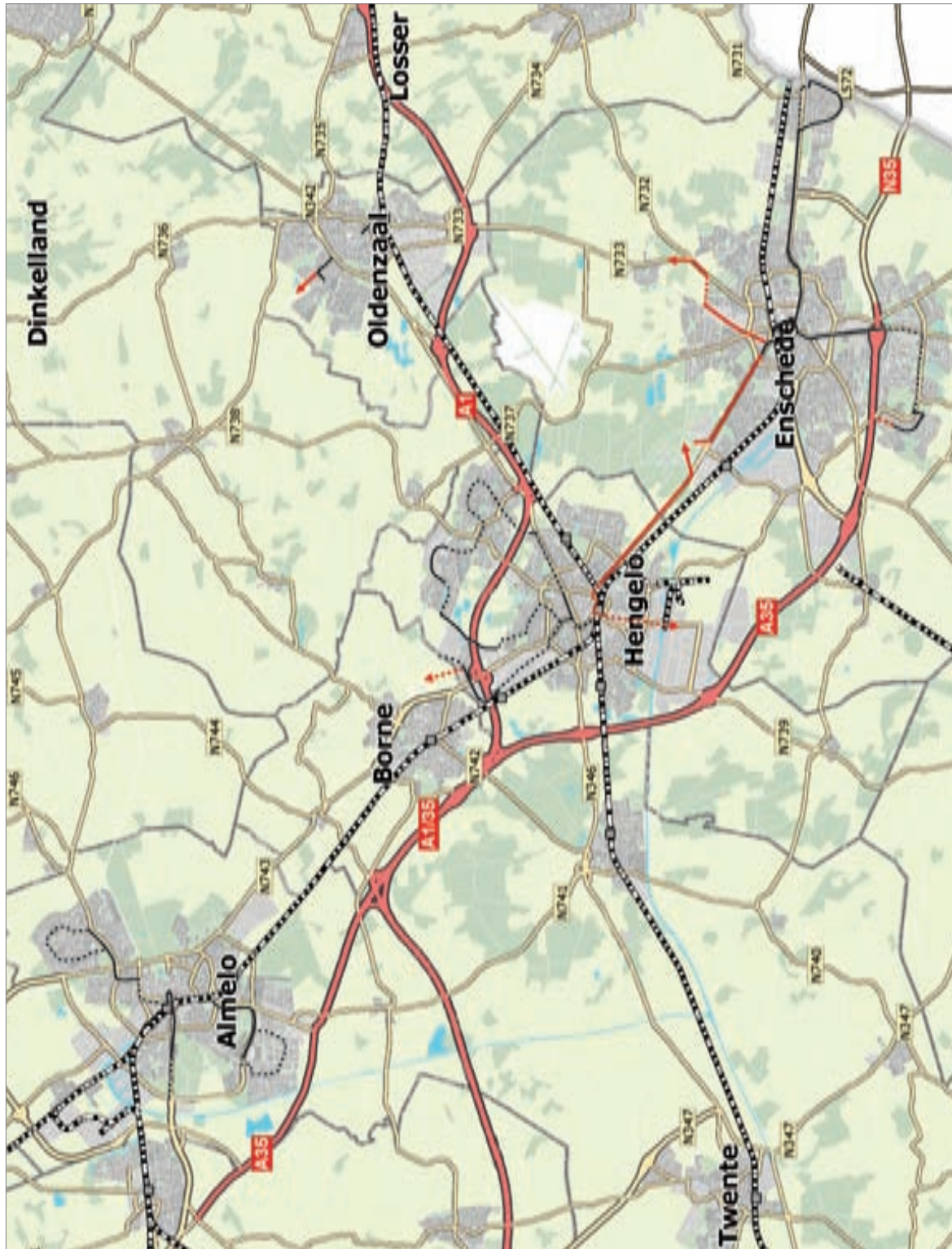
Uitbreidingslocaties in netwerkanalyse 2004-2020 (Arbeitsplaatsen) (figuur 3.3-1).







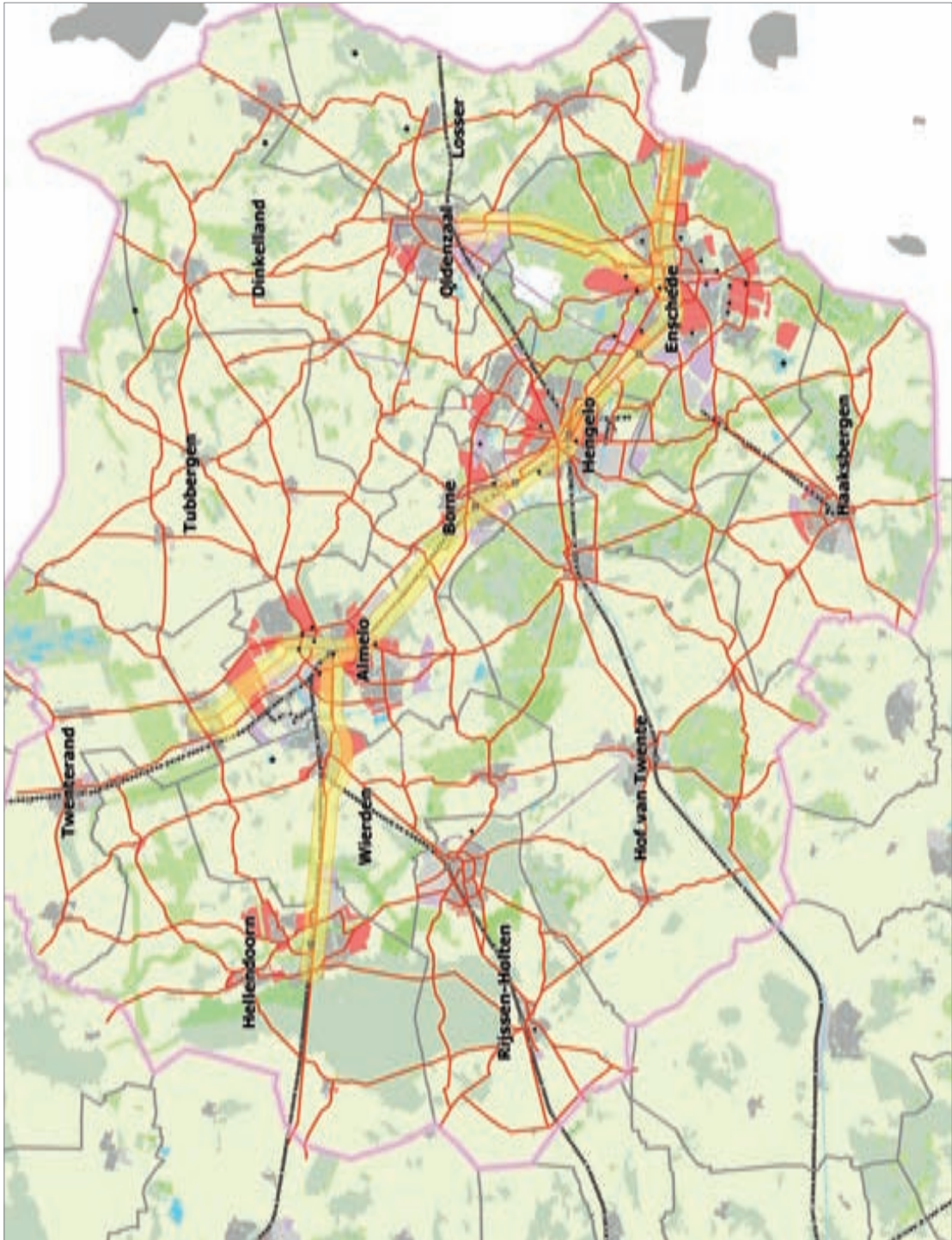
Overzicht HOV-assen (figuur 5.4-1).



- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | HOV busbaan gpland                      |  | HOV busbaan gerealiseerd                |
|  | Speciale HOV voorzieningen gerealiseerd |  | Speciale HOV voorzieningen gerealiseerd |



Overzicht hoogwaardig fietsnetwerk Twente (figuur 5.5-1).





## D Bij de voorbereiding betrokken groepen

De organisatie van het RMP Twente bestaat uit:

- Stuurgroep
- Kernteam
- Klankbordgroep

### Stuurgroep

- |                        |                       |
|------------------------|-----------------------|
| • Dhr. J. Goudt        | Enschede (voorzitter) |
| • Dhr. J. Sijbom       | Hof van Twente        |
| • Dhr. H. Pieper       | Oldenzaal             |
| • Dhr. A. Sjoers       | Almelo                |
| • Dhr. B. Lambers      | Twenterand            |
| • Dhr. J. Klaasen      | Provincie Overijssel  |
| • Dhr. C. Jol          | RWS Oost-Nederland    |
| • Dhr. K. ten Heggeler | Regio Twente          |
| • Dhr. A. Baanders     | ECORYS                |

### Kernteam

- |                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| • Dhr. K. ten Heggeler   | Regio Twente (voorzitter) |
| • Dhr. E. Oostenbrink    | RWS                       |
| • Dhr. J. Gehring        | gemeente Almelo           |
| • Dhr. F. Blokhuis       | gemeente Oldenzaal        |
| • Dhr. M. Meeuwissen     | gemeente Enschede         |
| • Dhr. M. Wennink        | gemeente Hengelo          |
| • Dhr. E. de Boer        | gemeente Hof van Twente   |
| • Dhr. R. van Witzenburg | Provincie Overijssel      |
| • Dhr. A. Baanders       | ECORYS                    |
| • Mw. E. Devillers       | ECORYS                    |

### Klankbordgroep

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| • Dhr. K. ten Heggeler  | Regio Twente (voorzitter) |
| • Mw. M. Benkers        | ENFB                      |
| • Dhr. W. van Dalphen   | KvK                       |
| • Dhr. A. ten Have      | Connexion                 |
| • Dhr. R. Oude Elberink | Connexion                 |
| • Dhr. B. van Moorsel   | TLN                       |
| • Dhr. R. Schasfoort    | EVO                       |
| • Dhr. M. Reefhuis      | Regio Twente              |
| • Dhr. I. ten Velde     | VNO-NCW                   |
| • Dhr. M. Wigbers       | ROVO                      |
| • Dhr. A. Baanders      | ECORYS                    |

