Mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda

Bereikbaarheid en (inter-) nationale concurrentiekracht van Twente

Ambitieniveau en lobby prioriteiten

Regio Twente, maart 2017.

regio Twente

Inleiding en context.

Goede bereikbaarheid en optimale mobiliteit zijn essentiële randvoorwaarden voor Twente om zich als economische en innovatieve top technologische regio verder te kunnen ontwikkelen. Het is ook van belang voor een goed functionerende arbeidsmarkt en voor toerisme en recreatie. Voor de concurrentiekracht van de regio is het noodzakelijk om de bereikbaarheid (via weg, water, spoor) op een hoger niveau te brengen, zowel binnen de regio als voor de omringende en verderaf gelegen economische kernregio's in Nederland en Duitsland.

Centrale vragen in dit kader zijn:

Hoe bereikbaar is Twente? Is de basiskwaliteit van onze infrastructuur op orde? Hoe kunnen kortere reistijden bijdragen aan het realiseren van onze ambities voor meer economische ontwikkeling en meer mobiliteit op een grotere arbeidsmarkt?

Hoe vertalen we dit naar korte en lange termijn strategische keuzes? Welke initiatieven zijn er al, welke ontbreken en waar komt onze focus te liggen?

Deze strategische bereikbaarheidsagenda wordt vertaald in een uitvoerings- en lobby agenda en wordt medio 2017 opgeleverd.

In Europees perspectief zal Twente goed aan moeten sluiten op de Noordzee Baltische Staten Corridor (NSBC), als één van de negen door de Europese Commissie aangewezen hoofd transport corridors van Europa. De NSBC verbindt de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen met Duitsland, Polen en de Baltische Staten/Finland. Voor Twente is dit een unieke kans om de economische vitaliteit en het investerings- en vestigingsklimaat internationaal te vergroten en zodoende een belangrijke rol te vervullen als logistieke draaischijf op deze Oost-West as. De regio Twente behoort nu tot de belangrijkste logistieke regio's in Nederland maar zal veel inspanning moeten leveren om deze positie binnen de top 10 van Nederland te kunnen behouden vanwege de sterke concurrentie van andere regio's.

Kernboodschap	**Twente kent een optimale interne en externe bereikbaarheid en aangrenzende regio's zijn via alle modaliteiten binnen zo kort mogelijke tijd bereikbaar**

Samenwerking

Een goede afstemming en intensivering van de samenwerking met de EUREGIO en de Provincies Overijssel en Gelderland (Oost Nederland) is vanzelfsprekend. Er zijn echter meer partijen die belang hebben bij een betere mobiliteit en bereikbaarheid. Daarom is het een gezamenlijke agenda van bedrijfsleven, de Twente Board (inclusief de kennisinstellingen zoals Universiteit van Twente), het havenbedrijf Twentekanalen, de logistieke sector (inclusief Port of Twente) en de samenwerkende decentrale overheden, zoals de regio Achterhoek. Door deze brede samenwerking ontstaat een sterkere lobby.

Schaalniveau

Twente is een deel van de provincie Overijssel en maakt daarnaast ook deel uit van de Euregio. Om samen sterker te staan is op dit onderwerp intensiever samenwerken met de EUREGIO verstandig. Euregionaal gaat het over een gebied van 13.000 km² met 3,4 miljoen inwoners. Zo'n schaal doet er toe in Europa en biedt kansen. Inzet is om tot een Euregionale grensoverschrijdende bereikbaarheidsagenda te komen.

Slimme mobiliteit

Als we het hebben over het verbeteren van de mobiliteit en bereikbaarheid dan hebben we het ook over het verbeteren van de betrouwbaarheid van reizen, over actuele reisinformatie en onderliggende data en mobiliteitsdiensten ("mobility as a service"). Weten waar je aan toe bent, op tijd keuzes kunnen maken en waar nodig stimuleren van individuele keuzes die de algemene bereikbaarheid en mobiliteit ten goede komen. Het gaat over verkeersgerelateerde aspecten, maar ook over bijvoorbeeld duurzame brandstoffen, autonoom rijden en platooning (gekoppelde autonoom rijdende (vracht-wagens). Tenslotte betreft het zowel locatie gebonden aspecten als bijvoorbeeld een corridor benadering. Al deze genoemde aspecten kunnen onder de noemer slimme mobiliteit gevangen worden. Belangrijk bij Slimme Mobiliteit is dat het bijdraagt aan het beter benutten van de bestaande en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid, en dat het ook nieuwe banen en producten oplevert. Voordeel is dat in Twente op het gebied van Slimme Mobiliteit al wordt samengewerkt met het lokale bedrijfsleven en de kennisinstellingen in de regio en dat deze bedrijven en instellingen ook landelijk betrokken zijn.

Figuur 1.Lange termijn ambitie: Alle regionale hoofdsteden met kortere reistijden bereikbaar.

Het vertrekpunt voor onze mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda zijn de volgende noties:

Twente is nu nog een te gesloten Daily Urban System er zijn te weinig autonome ontwikkelingen waardoor Twente aansluiting vindt bij andere regio's.

Kortere reistijden van en naar omliggende economische gebieden vergroten de arbeidsmarkt, er komen meer banen binnen bereik, het leidt tot meer mobiliteit en kansen op de arbeidsmarkt.

Kortere reistijden en daarmee ook een betere bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor economische ontwikkeling, de versterking van het vestigingsklimaat en het bevordert agglomeratievorming met aangrenzende stedelijke metropool regio's.

Ambitie is een deur tot deur reistijd van maximaal één uur met steden in aangrenzende regio's. Hiermee sluiten we aan bij de bestaande ambities van OV 2040.

De ligging aan de Oost - West (Nort Sea-Baltic) corridor biedt Twente zowel op logistiek (weg, spoor en water) gebied als arbeidsmarkt goede kansen om te benutten in sterkere samenwerking binnen Nederland, met Duitsland en in gezamenlijkheid naar Europa

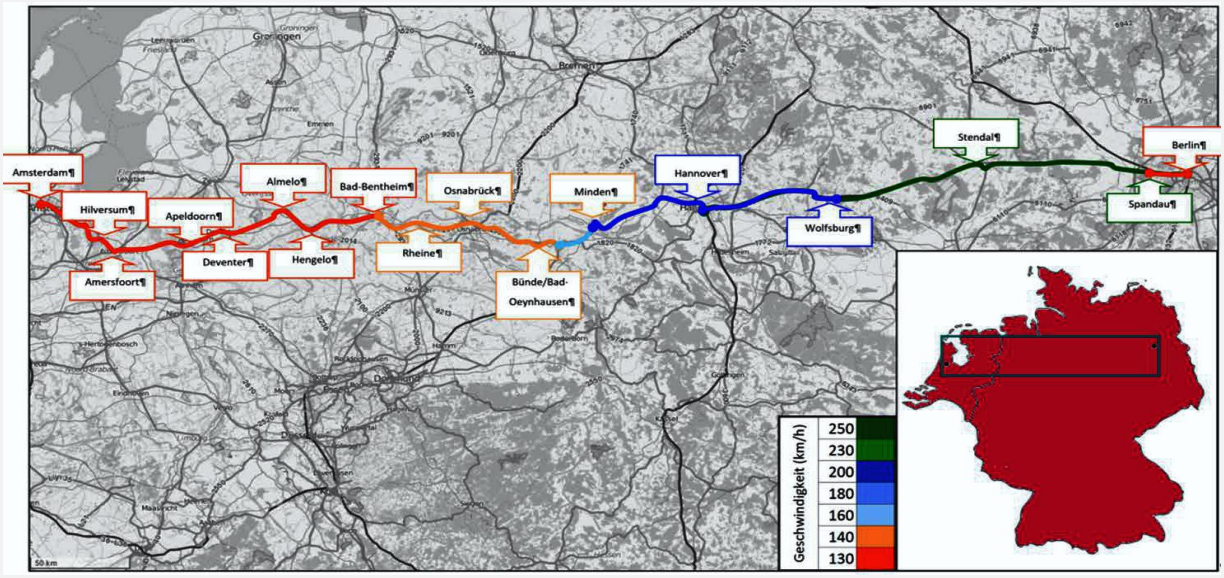
1. Modaliteit spoor; de Amsterdam - Berlijn lijn

Kernboodschap	Opwaarderen (verkorting reistijd en hogere kwaliteit en frequentie) van de internationale treinverbinding Amsterdam – Hengelo - Berlijn en verbetering van de nationale en Euregionale treinverbindingen.

Een Europese snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn via Twente is van groot belang. De verbindingskwaliteit van de huidige Amsterdam-Berlijn lijn dient sterk verbeterd te worden wat betreft reistijd, frequentie, treinmaterieel, betrouwbaarheid en robuustheid. In samenhang met de Amsterdam Berlijn lijn moeten de nationale IC-treinverbindingen qua frequentie en reistijdbekorting ook sterk verbeterd worden, dit geldt ook voor de (Eu)regionale treinverbindingen tussen Zwolle, Twente en Münster/Osnabrück. Ook dient er aandacht te zijn voor een snelle verbinding met Arnhem/Nijmegen e.v.

Dit betekent voor ons:

- Realiseren van verkorting van de reistijd Amsterdam-Hengelo-Berlijn, o.a. door opheffing van (technische) barrières en minder stops, door onder andere het opheffen van de locwissel in Bad Bentheim bijvoorbeeld door een automatische spanningssluis waardoor het toepassen van multi of bi-courante treinen mogelijk wordt. Tijdbesparing kan ook gevonden worden in het beter internationaal op elkaar laten inpassen van de dienstregelingen in Nederland en Duitsland. Een ander belangrijk punt om de reistijd te verkorten is de verhoging van de gemiddelde snelheid op Nederlands grondgebied naar minimaal 160 km/h, bijvoorbeeld door de aanleg van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). De invoering ervan staat echter pas na 2035 gepland, ondanks het feit dat de Europese Unie de invoering in het kader van TEN-T eerder voorschrijft.
- Hogere frequentie en modern bicourant treinmaterieel op de Amsterdam-Berlijn lijn.
- Sterke verbetering van de nationale treinverbindingen met een maximale reistijd van 1,5 uur richting Randstad en regio Eindhoven.
- Verdubbeling of passeervlakken op het spoor Zwolle/Twente waardoor reguliere IC verbinding op dit traject mogelijk wordt.
- Ook moet electrificatie op het traject Hengelo Zutphen onderzocht worden om aansluiting met Zuid Nederland te verbeteren.
- Verbeteren euregionale treinverbindingen tussen Twente en Osnabrück, Münster, o.a. elektrificatie Enschede-Münster (max reistijd ½ uur).



Figuur 2. Amsterdam-Berlijn treinverbinding met tussenhaltes en snelheden per baanvak.

2. Modaliteit Water; Twentekanalen/sluis Eefde

Kernboodschap	Realisatie van de verruiming van de Twentekanalen en aanleg tweede sluis Eefde, aanpassing infrastructuur van de binnenhavens

Figuur 3. Positionering binnenhavens Twentekanalen in logistiek netwerk op de North Sea-Baltic corridor.

De Twentekanalen zijn een belangrijke regionale economische ader voor Twente en Overijssel en een belangrijke achterlandverbinding voor de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en de verbindende logistieke schakel met Europa. De economische ontwikkeling in Oost Nederland, de aanleg van de tweede Maasvlakte en het toenemende gebruik van grotere schepen vereisen een verruiming van de Twentekanalen en de aanleg van een tweede sluis bij Eefde. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van regionale havens en watergebonden bedrijven groter en wordt het vestigingsklimaat aanzienlijk verbeterd. Het is ook beter voor het milieu doordat op termijn dagelijks 900 vrachtwagens minder op de weg zullen zijn. Het is tevens een belangrijke stimulans voor de regionale economie en werkgelegenheid en versteviging van de (inter-)nationale logistieke positie van Twente.

- Stimuleren van een voortvarende uitvoering van de reeds gemaakte afspraken met het Rijk van de verruiming Twentekanalen tot klasse Va vaarweg en aanleg tweede kolksluis Eefde.
  Dit maakt de regio interessanter voor (watergebonden) bedrijven en is daarmee een krachtige impuls voor de Twentse economie en werkgelegenheid en draagt bij aan de ambitie om tot de top logistieke locaties in Nederland te behoren. Verruiming van de Twentekanalen biedt de mogelijkheid om schepen tot en met klasse Va scheepvaart, de havens in Twente aan te doen.

- Een betere bereikbaarheid en aanpassing van de Twentse havens voor schepen klasse Va. Voorwaarde is wel dat die havens hiervoor zijn uitgerust, in het gehele traject zal de aanpassing van de binnenhavens (m.n. de kades en infrastructuur in Almelo en Hengelo) direct meegenomen moeten worden. Dit biedt meteen kansen voor toepassing van innovaties op het gebied van intelligente transportsystemen (ITS) duurzaamheid en smart logistics.

- Ook de capaciteit van de sluis bij Delden verdient aandacht, mogelijk is de aanleg van een tweede sluis op termijn nodig. Daarnaast kent het Twentekanaal diverse (verouderde) bruggen die op termijn een knelpunt kunnen vormen bij de doorstroming van drielaags container vaarverkeer.

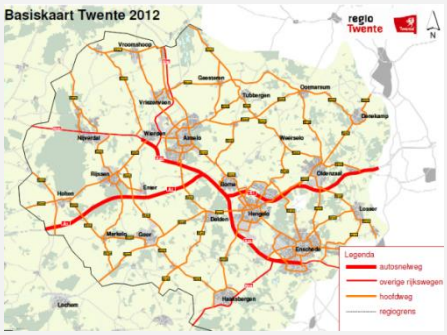
3. Modaliteit Wegen & infrastructuur: Ontvlechting A1/A35

Kernboodschap	Oplossen van knelpunten in het (inter)nationale en regionale (hoofd-)wegennet en verbeteren van de basiskwaliteit van bepaalde wegen voor een betere externe bereikbaarheid

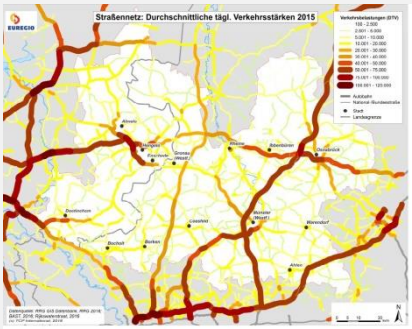
Het regionale (hoofd-)wegennet voor Twente wordt gevormd door de Rijkssnelwegen A1 en A35, de Rijks N-wegen (N35, N18, N36) en provinciale en gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen. De Rijksweg A1 vormt een belangrijke verbinding tussen de economische gebieden in de Randstad, Twente, Duitsland en het Noord- en Oost-Europese achterland. Daarnaast vormt de A1 samen met de A35 het belangrijkste wegvak voor het interne en externe verkeer binnen het Daily Urban System van Twente. Naast de Oost-West relaties die de A1 faciliteert, moet er aandacht zijn voor snellere en betere verbindingen in de andere windrichtingen. Noord-West – Zuid-Oost met de regio's Zwolle en Munster waarvoor de kwaliteit van de N35, A35 en de B54 in Duitsland belangrijk is. Noord - Zuid gaat hem om de verbindingen met Hardenberg, Groningen en Assen via onder andere de N36 en met de regio Achterhoek, Arnhem en Nijmegen via de N18. Om het belang van deze hoofdwegen naar de omliggende regio's onderling te vergelijken gaan we onderzoek doen naar de economische relaties die er nu zijn en waar de beste kansen liggen voor versterking.

Wat willen wij?

- Versnellen van uitvoering van de tweede fase capaciteitsuitbreiding van de A1 Deventer – Azelo, Starten met variantenstudie voor ontvlechting van doorgaand/regionaal verkeer opA1/A35 Azelo-Buren met eventuele uitbreiding van de wegcapaciteit vanaf Azelo richting Duitse grens naar 2 x 3 rijstroken tot in ieder geval Hengelo noord voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid op één van de belangrijkste oost-westverbindingen.
- Het gehele traject N35/B54 Enschede-Münster naar 2x2 rijstroken i.v.m. bereikbaarheid Münster en verbetering van de kwaliteit van de N35 richting Zwolle naar minimaal een 2x2 autoweg 100 km/uur waar dit past.
- Verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op het complete regionale (hoofd-) wegennet. Voor de korte termijn gaat het bijvoorbeeld om aanpak van de verkeersonveiligheid op de N36. Voor maatregelen op de lange termijn willen we spoedig starten met een studie naar de passende vorm en functie van de N36.
- Starten van de 2e fase N18 waarmee de totale N18 2x2 rijstroken 100 km/u kan worden om de bereikbaarheid met Arnhem/Nijmegen te verbeteren.



Figuur 4. Basiskaart Twente



Figuur 5. De grens is nog steeds een barrière

Voor de projecten Twentekanalen/binnenhavens infrastructuur, de ontvlechting A1/A35 en de Amsterdam Berlijn spoorlijn worden deels al activiteiten ontplooid en kunnen we beschouwen als "'no regrets" trajecten, dit betekent niet dat we er al zijn.

Procesmatig stellen wij het volgende voor:

1) Maak het thema bereikbaarheid (met name de A1) prominent onderdeel van de nieuwe Agenda van Twente.
2) Om meer focus aan te kunnen brengen in de lobby geven we een extern onderzoeksbureau opdracht om onderzoek te doen naar de complementariteit in economische zin van aangrenzende regio's ten opzichte van Twente (oplevering juni 2017). Onderzoeksvragen daarbij zijn:
    a. Welke regio (eventueel meerdere) biedt Twente voor economische ontwikkeling de meeste kansen. Of met andere woorden: welke regio is complementair? Het verbeteren van de verbinding en het verkorten van reistijden naar die regio biedt daardoor de meeste economische kansen voor Twente en geeft focus voor lobby.
    b. Is de basis infrastructuur in Twente wel in voldoende mate op orde? Daarbij wordt met name gekeken naar de hoofdverbindingen met aangrenzende stedelijke gebieden (regio Zwolle, Achterhoek en Arnhem-Nijmegen, Münster, Stedendriehoek en Randstad, Hardenberg en Groningen-Assen).
    c. Biedt deze analyse een voldoende afwegingskader om een lobby agenda op te stellen met scherpere focus, respectievelijk met slechts een paar prioriteiten ?of geprioriteerd in de tijd?.
    d. Maak bij de lobbydoelen een onderscheid tussen korte, middellange en lange termijn.
    e. Maak gebruik van alle reeds afgeronde (Kracht van Oost +BVNL) en lopende (Euregio-Interreg en Provinciale) onderzoeken.
3) Stel met een extern bureau een krachtenveld/stakeholders analyse op.
4) Stel met een extern bureau een communicatie/pr plan op ten behoeve van een professionele communicatie en marketing.
5) Stel een extern bureau een lobbystrategie en –agenda op.
6) Onderzoek de mogelijkheid om een bereikbaarheidsfonds in te stellen met bijvoorbeeld een bijdrage per Twentse inwoner.
7) Stel een integraal meerjaren uitvoeringsprogramma op.
8) Opschalen van Twente naar Oost Nederland en Euregio waar nodig.

    Maak voor grensoverschrijdende bereikbaarheid een gezamenlijke agenda (Overijssel en Gelderland en Duitsland, MONT en EUREGIO).

    In MONT verband nemen we daarvoor initiatief. De resultaten daarvan worden gepresenteerd met een letter of intent in een bereikbaarheidscongres eind september 2017, tijdens de Duitslandweek van Enschede, die hiervoor als gastheer optreedt.
9) Maak meer gebruik van het TEN-T netwerk voor de Amsterdam-Berlijn lijn. Via de vertegenwoordiging die Twente heeft voor de North Sea Baltics Corridor zowel in Den Haag (ministeries) als in Brussel (Europa) nemen wij het initiatief om het belang van deze lijn voor Nederland te blijven agenderen en te bepleiten. Bovendien zoeken we actief de samenwerking met de Duitse en Europese partners. Het kernteam krijgt de opdracht een plan van aanpak en uitvoeringsagenda op te stellen.
10) Betrek zoveel als mogelijk externe partijen bij onze ambities, zoals bijvoorbeeld de provincies Overijssel en Gelderland, Oost-NV, de regio Achterhoek, Twente Board (inclusief kennisinstellingen zoals de UT), WTC, het havenbedrijf Twente, de logistieke sector (inclusief Port of Twente), MONT en de EUREGIO. Om gezamenlijk één geluid te laten horen en om lobby activiteiten op elkaar af te stemmen en ze daar waar mogelijk gezamenlijk uit te voeren.
11) Stel een kernteam in, Regio Twente (Annet Horstman), Hengelo (Erik Stok), Enschede (Dinand de Jong) en Provincie Overijssel (Karsten ten Heggeler met als vervanger Aart Kinds) met als opdracht het opstellen van een:

    a. Concrete uitwerking van de gekozen beleidsambities.
    b. Opstellen van de documenten zoals genoemd in 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, en 10.

c. Het opleveren van een integrale mobiliteitsvisie medio 2017.

12) Stel voor de uitvoering van de diverse plannen en inschakeling van verschillende bureau's voldoende middelen beschikbaar, hiervoor zal nog een voorstel gemaakt worden.
13) Stel in de tweede helft van 2017 een projectteam in, onder leiding van het kernteam. Alle Twentse gemeenten leveren daarvoor personele capaciteit aan. Hierdoor ontstaat er capaciteit voor de uitvoeringsagenda, verdere studie en lobby.

    Stel het projectteam na opschaling naar Euregio niveau ook open voor medewerkers van Duitse steden, zoals Münster, Osnabrück, Gronau, Bad Bentheim, enz.