

BIJLAGE 2

Actielijn: Bereikbaarheid en vestigingsklimaat

Goede bereikbaarheid over weg, water en spoor in combinatie met beschikbaarheid van voldoende betaalbare woningen zijn basisvoorwaarden voor een goed vestigingsklimaat voor werkgevers en werknemers in Twente. Hoe is het met de bereikbaarheid en het woningaanbod van Twente gesteld op dit moment?

Bereikbaarheid van Twente: veel geïnvesteerd in asfalt, op het spoor valt nog winst te behalen

Twente kent een sterk ontwikkeld Daily Urban System. Er zijn nauwe verbindingen tussen Almelo, Hengelo, Enschede en het omliggende gebied. Van de Twentenaren werkt meer dan 80% binnen de regio en veel verplaatsingen spelen zich binnen Twente af. Maar de schakelfunctie van Twente reikt verder. Onze regio is een logistiek knooppunt met een belangrijke achterlandfunctie voor de haven van Rotterdam. De containerterminal in Hengelo is één van de grootste binnenhavens van Nederland met een omslag van ongeveer 3 miljoen ton aan goederen per jaar. Twente vormt een schakel tussen de Randstad, de rest van Nederland en Noord- en Oost-Europa. De A1 en het Twentekanaal zijn daarbij de belangrijkste verbindingen. Men is al in 2013 begonnen met planvorming voor verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Azelo, een traject van ruim vijftig kilometer. Dit is een project waarmee ruim €400 miljoen is gemoeid en één van de grootste en langstlopende infraprojecten in de Nederlandse geschiedenis zal worden. In maart 2019 vond de aftrap van dit megaproject plaats. Naast de aanpak van de A1 zijn ook de N-wegen van en naar Twente onder handen genomen. Zo is de N35, de verbindingsweg die Zwolle met Enschede verbindt, de enige N-weg in Nederland die eerder van bezuinigingen is ontzien. Eind vorig jaar is zelfs weer een Rijksbijdrage van €12,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de N35. Ook in de zomer van 2019 zal weer verder gewerkt worden aan deze weg. Verder is in mei 2018 de geheel vernieuwde N18 in gebruik genomen. Deze nieuwe 27 kilometerslange autoweg verbindt Groenlo met Enschede. Deze weg heeft de regio beter bereikbaar gemaakt; de reistijd tussen Groenlo en Enschede werd hiermee 20 minuten korter. Ook is de maximumsnelheid op dit traject verhoogd van 80 naar 100 kilometer per uur. Op het gebied van extra asfalt is nog veel te wensen, maar daar ligt voor ondernemers nu niet de allerhoogste prioriteit.

Intensievere treinverbinding tussen Twente en Randstad noodzakelijk

Er wordt momenteel hard aan het wegennet gewerkt, maar op het spoor valt de meeste winst te behalen. Er gaan in 2020, net als in 2019, slechts twee intercitytreinen per uur vanuit Enschede richting de Randstad. Enschede – Schiphol (één keer per uur) en Enschede – Den Haag Centraal (één keer per uur). De laatste trein richting de Randstad vertrekt 's avonds al om 22:46 uur vanuit Enschede (richting Schiphol). Wanneer je als Tukker op zaterdagavond vanuit Amsterdam Centraal terug naar Enschede wil, dan dien je de laatste trein van 23:30 uur te nemen en ben je maar liefst 2 uur en 14 minuten onderweg. Samen met de Intercity Berlijn blijft in 2020 weliswaar een rechtstreekse verbinding tussen Oost-Nederland en de regio Amsterdam behouden¹, maar wil de regio Twente aantrekkelijk blijven voor werknemers en werkgevers die van buiten de regio komen, dan is een intensievere en snellere treinverbinding noodzakelijk.

Momenteel vinden er gesprekken plaats om, naast de bestaande internationale intercity, ook een 'turbotrein' tussen Amsterdam en Berlijn via Twente te laten lopen. Adviesbureau AT Osborne, dat voor het ministerie van I&W een quickscan uitvoerde, verwacht dat de hogesnelheidslijn tussen de hoofdsteden van Nederland en Duitsland op z'n vroegst pas na 2030 gerealiseerd kan worden. Er liggen nu drie mogelijke routes op tafel: van Amsterdam via Deventer en Hengelo, van Amsterdam via Zwolle en Hengelo, en van Amsterdam via Arnhem en het Roergebied naar Berlijn.

Op basis van de 'quick scan' van onderzoeksbureau AT Osborne² lijkt de route via Deventer en Hengelo het meest kansrijk omdat voor de variant via Zwolle enorme infrastructurele maatregelen nodig zijn (waaronder een dubbelspoor tussen Zwolle en Wierden ter waarde van 600 tot 900 miljoen euro) en de variant via Arnhem zeer slecht in te passen valt op het binnenlandse net. Mocht de hogesnelheidstrein daadwerkelijk via Deventer en Hengelo gaan rijden, dan is er in totaal 4,7 tot 6,9 miljard euro nodig voor spooraanpassingen. Deze hogesnelheidslijn kan mogelijk voor de nodige tijdswinst zorgen tussen Twente en Amsterdam. Bottomline hierbij moet zijn: vanuit Twente de Ziggodome bereikbaar binnen één uur en een kwartier en het centrum van Amsterdam binnen anderhalf uur.

¹ [Adviesaanvraag dienstregeling NS 2020](#)

² [Quick Scan Verbetering treinverbinding Amsterdam-Berlijn, AT Osborne en Royal Haskoning DHV, dec. 2018](#)