



## Inleiding

Goede grensoverschrijdende spoorverbindingen op de TEN-T Northsea - Baltic corridor in het Euregiogebied zijn belangrijk voor een goed leef- en vestigingsklimaat en het versterken van de sociaal economische structuur. Snelle (internationale) verbindingen zijn een cruciale factor in de groei van grensregio's. Het vergroot de actieradius van mensen en daarmee het daily urban system. In het Euregiogebied liggen belangrijke stedelijke gebieden als Münster (308.000 inwoners), Netwerkstad Twente (bestaande uit Enschede, Hengelo, Borne, Oldenzaal en Almelo: met ca. 369.000 inwoners), Stad en Landkreis Osnabrück (513.000 inwoners), Landkreis Grafschaft Bentheim (135.000 inwoners), Kreis Steinfurt (440.000 inwoners), Kreis Borken (369.500 inwoners), de regio Emmen/Coevorden (100.000 inwoners) en net daarbuiten Zwolle (120.000 inwoners).

Korte termijn ontwikkelingen: nieuwe treindiensten verbeteren de bereikbaarheid van het Euregiogebied

Per 10 december 2017 zal in opdracht van Provincie Overijssel, het Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) en de Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) de RB 61 Bielefeld-Bad Bentheim doorrijden naar Hengelo. Er ontstaat daarmee dagelijks elk uur een regionale treinverbinding vanuit Hengelo via Oldenzaal, Rheine en Osnabrück naar Bielefeld. Daarnaast zal naar verwachting eind 2018 de regionale treinverbinding Neuenhaus-Nordhorn-Bad Bentheim gereactiveerd worden in opdracht van LNVG en uitgevoerd door de Bentheimer Eisenbahn. Reizigers vanuit Nordhorn krijgen daarmee weer een goede treinverbinding via Bad Bentheim naar de spookknooppunten Hengelo, Rheine en Osnabrück.

Beide regionale spoorverbindingen dragen daarmee bij aan een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en versterking van de economische structuur van het Euregiogebied.

## Uitkomsten studie in het kader van het Interregproject SpoorRegio

In het kader van het Interregproject SpoorRegio / SchienenRegion is de afgelopen anderhalf jaar een aantal samenhangende deelstudies uitgevoerd die betrekking hebben op het netwerk van grensoverschrijdende spoorverbindingen. Deze deelstudies (ook wel werkpakketen genoemd) hebben tot doel om vanuit het perspectief van het Euregio-gebied kansrijke en haalbare maatregelen te identificeren om de kwaliteit van de betreffende grensoverschrijdende spoorverbindingen te verbeteren. Het verbeteren van de grensoverschrijdende treinverbindingen versterken de sociaal economische structuur in het Duits-Nederlandse grensgebied.

De deelstudies zijn gericht op het spoornetwerk in het Twents/Drentse grensgebied van Duitsland rond de bestaande internationale treinverbinding IC Amsterdam-Hengelo-Berlijn. Samen met een aantal regionale treinverbindingen, die een feederfunctie hebben voor die internationale trein, vormt dit een samenhangend spoornetwerk op de grens met Drenthe, Twente en Niedersachsen /Nordrhein-Westfalen. Dit netwerk heeft haar eigen dynamiek. Vanwege die samenhang is het onderzoeksgebied in overleg met provincie Gelderland niet uitgebreid met andere grensoverschrijdende treinverbindingen zoals bijv. RE 19 Düsseldorf-Arnhem en de ICE Amsterdam-Frankfurt omdat die op een andere corridor een samenhangend netwerk vormen. De onderzoeksresultaten zullen overigens wel worden gedeeld met Gelderland.

De volgende partners en cofinanciers zijn betrokken geweest bij de studie: Provincie Overijssel (Leadpartner) Bentheimer Eisenbahn (projectpartner), Zweckverband SPNV Münsterland (projectpartner), IHK Nord Westfalen, IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim, Landkreis Grafschaft Bentheim, Landkreis Osnabrück<sup>\*)</sup>, Provincie Drenthe, Regio Twente, Stadt Münster, Stadt Osnabrück<sup>\*)</sup>.

<sup>\*)</sup> Ambtelijk vertegenwoordigd door PlaNOS

Bij de start van het project is afgesproken dat de studieresultaten worden ingebracht in een bestuurlijk overleg in de regio en met relevante partijen daarbuiten, zodat er besluiten over eventuele vervolgstappen genomen kunnen worden over de uitvoering van concrete en kansrijke projecten ter verbetering van het grensoverschrijdend spoornetwerk.

Hierna staat beschreven wat de verschillende deelstudies (4 werkpakketen) van het Interregproject omvatten, wat de conclusies en aanbevelingen zijn van de betreffende deelstudies, en welke strategie wordt voorgesteld aan de bestuurders van de betrokken partners.

## Werkpakket 1: Treinverbinding Emmen-Nordhorn-Bad Bentheim (Rheine)

In 2015 is door de deelstaat Nedersaksen besloten om de Bentheimer Eisenbahn tussen Bad Bentheim en Neuenhaus op te waarderen ten behoeve van reactivering van het personenvervoer per spoor. Gepland is dat eind 2018 de eerste dieseltreinen op dit traject zullen rijden. De geplande reactivering biedt als basis mogelijk ook kansen voor het doortrekken van de verbinding voor grensoverschrijdend personenvervoer richting Coevorden en Emmen en de aantakking op het Duitse Fernnetz via het spoorknooppunt Rheine.

### Aanbevelingen / kansrijke mogelijkheden:

Door onderzoeksbureau CIMA is in opdracht van de Bentheimer Eisenbahn (en in samenwerking met Landkreis Grafschaft Bentheim en provincie Drenthe) een studie uitgevoerd naar de sociaal-economische effecten van het doortrekken van de te reactiveren verbinding Bad Bentheim-Nordhorn-Neuenhaus richting Coevorden /Emmen. De studie heeft aangetoond dat deze nieuw te realiseren treinverbinding kansrijke mogelijkheden biedt voor dit deel van Euregionale grensregio.

In het rapport zijn een viertal argumenten weergegeven die pleiten voor de verlenging van het personenvervoer per spoor tussen Neuenhaus en Emmen.

1. Effecten op verkeer en ruimte (o.a. verbetering ontsluiting van de Niedergrafschaft)
2. Economische effecten (o.a. flexibelere werkmogelijkheden voor de bevolking)
3. Demografische effecten (o.a. demografische stabilisering: jonge en gekwalificeerde inwoners vertrekken minder snel)
4. Effecten voor toerisme en recreatie (o.a. meer dagjesmensen en aantrekken nieuwe toeristische doelgroepen door betere bereikbaarheid)

Er worden 1530 extra reizigers per dag verwacht die gebruik gaan maken van het nieuwe gedeelte van en naar Coevorden/Emmen.

Inmiddels zijn de 3 betrokken partijen gestart met een aanvullende studie naar de bedrijfseconomische aspecten van het exploiteren van een rechtstreekse treinverbinding Emmen-Nordhorn-Bad Bentheim. Het is nog niet bekend wanneer die vervolgstudie gereed is.

## Werkpakket 2: Optimalisatie / Doorverbinding treinverbinding Zwolle – Enschede – Gronau – Münster

Dit werkpakket is onderdeel van het aan elkaar koppelen van de regionale treindiensten Münster-Enschede en Enschede-Zwolle (werkpakket 2a) en de plannen voor het elektrificeren van het traject Enschede-Münster (werkpakket 2b).

Elektrificatie van het traject Enschede-Münster is een wezenlijke voorwaarde voor een directe verbinding Zwolle-Münster en wordt hierna verder uitgewerkt.

### Uitwerking Elektrificatie Enschede – Münster (werkpakket 2b)

In de afgelopen jaren is het aantal passagiers op het traject Münster – Enschede gestaag gegroeid en heeft geleid tot capaciteitsknelpunten, met name op het Duitse gedeelte van deze verbinding. Het is met de huidige perroninfrastructuur niet mogelijk om meer dan 3 treinstellen in te zetten op het Duitse gedeelte. Op het traject tussen Enschede en Gronau kunnen slechts max. 2 treinstellen worden ingezet vanwege de lengte van de perrons. Een mogelijke oplossing is ander treinmaterieel (elektrisch aangedreven dubbeldekkers) in te zetten en de noodzakelijke elektrificatie.

### Aanbevelingen / kansrijke mogelijkheden

Als deelstudie werkpakket 2b heeft projectpartner ZVM een haalbaarheidsstudie door DB Netz AG (als spoorinfrastructuurbeheerder) laten uitvoeren naar de elektrificatie van het traject Münster –Enschede. Uit het onderzoek is na voren gekomen dat de voorlopige kosten van de elektrificatie van het betreffende traject ruim € 76 mln. bedragen.

In het kader van deze studie werd behoudens de reeds geplande maatregelen voor het realiseren van een halfuursfrequentie (te weten: uitbreiding spoorcapaciteit Münster Zentrum Nord, die nagenoeg gereed is, en tweesporigheid tussen Altenberge en Nordwalde) geen verdere tweesporigheid op het traject tussen Münster en Enschede onderzocht. Er is ook geen onderzoek gedaan naar verdere dienstregelingvarianten.

In de haalbaarheidsstudie worden de bouwkosten geschat op € 64 mln. terwijl de plankosten naar verwachting €12 mln. gaan bedragen. In vergelijking tot de huidige diesel exploitatie levert de exploitatie van elektrisch treinmaterieel op basis van de huidige dienstregeling een besparing op van 1.625 ton CO<sup>2</sup> per jaar en daarmee reductie van 32%. Bij de energiekosten wordt een besparing van 42% verwacht.

Omgerekend naar financiële middelen leveren deze beide besparingen ongeveer € 860.000 per jaar op. Verdere milieuaspecten (zoals bijv. voor schadelijke stoffen als NO<sub>x</sub>, CO,HC,PM en SO<sub>2</sub>), maar ook verdere bedrijfseconomische en financiële aspecten zijn niet verder onderzocht maar zullen zeker tot verdere besparingen leiden.

Ook met het oog op geplande en wenselijke capaciteitsvergrotingen (zowel infrastructuur als het vervoeraanbod in de vorm van een halfuursfrequentie) zal het bespaarpotentieel beduidend hoger liggen.

Daarom wordt voorgesteld op grond van de in deze studie uitgebrachte infrastructurale haalbaarheid, een verdiepend onderzoek uit te laten voeren naar de bedrijfseconomische aspecten van de elektrificatie.

#### Optimalisatie treinverbinding Zwolle – Enschede – Gronau – Münster (werkpakket 2a)

Deze deelstudie heeft inzicht gegeven in de effecten van het aan elkaar koppelen van de regionale treindiensten Münster-Enschede en Enschede-Zwolle om de aantrekkelijkheid van deze beide treinverbindingen te vergroten.

#### Aanbevelingen / kansrijke mogelijkheden:

Door het onderzoek consortium Goudappel Coffeng / Railistics is geconstateerd dat er kansen zijn en vervoerpotentieel is om een dergelijke doorkoppeling te realiseren. Het doorrijden van de (toekomstige) sneltrein Zwolle-Enschede naar Münster v.v. levert een groei van 40.000 nieuwe grensoverschrijdende reizigers per jaar op. Op het traject Enschede-Gronau zal het aantal reizigers met 70.000 per jaar toenemen. Het doorkoppelen van de treindienst Münster-Enschede en Enschede-Zwolle laat een positieve maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) zien.

Het traject Zwolle-Enschede is nu volledig geëlektrificeerd en daar zullen vanaf 10 december 2017 uitsluitend elektrische treinen gaan rijden. In het kader van de vergroening die door de provincie Overijssel is ingezet, is het wel een voorwaarde dat er geen dieseltreinen meer rijden op het traject Zwolle-Enschede.

Een doorverbinding van de treinen maakt de elektrificatie van het traject Münster-Enschede noodzakelijk (zie verklaring bij werkpakket 2b: elektrificatie Enschede-Münster).

Aan beide zijden van de grens is er sprake van regionale spoorconcessies / vervoerovereenkomsten met verschillende voorwaarden, verschillende vervoerders en verschillende afloopdata.

De huidige regionale concessie Münster-Enschede loopt tot eind 2026. Dat is het meest logische moment (als onderdeel van de aanbesteding) om ook over te schakelen op elektrische treinen.

De regionale concessie in Nederland loopt tot eind 2032. Afstemming met de regionale vervoerder op het traject Zwolle-Enschede (die concessie start 10 december 2017) is daarbij gewenst.

Samenvatting van de uitkomsten van de werkpakketen 2a en 2b

1. met de elektrificatie van het grensoverschrijdende traject Münster-Enschede zullen verdere emissies en energiekosten worden bespaart. Het biedt de mogelijkheid een doorgaande treinverbinding tussen Zwolle en Münster te realiseren;
2. met de doorverbinding van de treindiensten Zwolle-Enschede en Enschede-Münster worden extra grensoverschrijdende reizigers gegenereerd;
3. op basis van de haalbaarheidsstudie voor de elektrificatie Münster-Enschede en de inschatting van de vervoergroei wordt een verder dienstregelingstechnisch onderzoek en een MKBA onderzoek aanbevolen;
4. de streefdatum voor de elektrificatie van Münster-Enschede en de doorverbinding Münster-Zwolle is december 2026.

Werkpakket 3: Versnelling en verbetering van de Oost-West Corridor Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn

Dit werkpakket omvat een studie die zich richt op analyse en beoordeling van de haalbaarheid en wenselijkheid van maatregelen die bijdragen aan een versnelling en verbetering van de treinverbinding Amsterdam - Hengelo - Osnabrück - Berlijn, zowel in Nederland als in Duitsland. Deze verbinding doorkruist het Euregio-gebied en verbindt de verstedelijkte gebieden in de Euregio onderling en de belangrijke stedelijke gebieden in de rest van Nederland en Duitsland en is een belangrijke drager van het spoornetwerk in het Euregio-gebied.

Kansrijke mogelijkheden:

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het aantal reizigers de komende jaren groeit. In 2030 reizen er ten opzichte van 2015 bijna 500.000 meer reizigers via de grens Bad Bentheim/Oldenzaal.

Op dit moment laat de betrouwbaarheid van de dienstregeling van de Amsterdam-Berlijnlijn te wensen over als gevolg van de staat waarin het huidige treinmaterieel verkeert.

Door de inzet van nieuwe bi-courante treinen verbetert de reistijd met tenminste 7 minuten (door kortere stop in Bad Bentheim) en de kwaliteitsbeleving door de reiziger. De maatregel is op redelijk korte termijn realiseerbaar, maar blijft de (commerciële) verantwoordelijkheid van de vervoerder. DB Fernverkehr heeft in 2017 een aanbesteding gedaan en de verwachting is dat er vanaf 2023-2025 nieuw treinmaterieel zal worden ingezet op de Amsterdam-Berlijnlijn.

Er zijn in totaal 5 varianten voor de IC Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn onderzocht.

De Routevariant 2.3. in NL via Wierden-Zwolle (Sallandlijn) en Hanzelijn is kansrijk maar vergt ook nadere investeringen in de spoorinfrastructuur (gedeeltelijke of volledige spoorverdubbeling) vanwege de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Het aantal internationale reizigers zal daarmee toenemen met ruim 100.000.

Een verbeterde Sallandlijnroute biedt ook kansen voor versnelling van de binnenlandse IC verbinding tussen Twente en West Nederland. Een synergie effect tussen een snellere Amsterdam-Berlijnlijn en binnenlandse IC is daarmee mogelijk.

Het aanpassen van de spoorinfrastructuur tussen Löhne en Bad Bentheim naar 160 km/u biedt kansen voor het optimaliseren van zowel de internationale trein als voor de regionale treindiensten RE 60 en RB 61. Daarvoor is nader onderzoek nodig om te beoordelen of de MKBA een positieve score oplevert. Een snelheidsverhoging naar 200 km/u zou in een tweede fase kunnen worden uitgevoerd, maar is verbonden aan hoge investeringskosten.

De reistijd kan 50 tot 60 minuten worden ingekort op het traject Amsterdam-Hannover. De kosten van het aanpassen naar dubbelspoor moeten nog nader worden onderzocht. De route variant via Wierden-Zwolle betekent wel dat Deventer, Apeldoorn, Amersfoort en Hilversum geen direct aansluiting meer hebben op de IC Amsterdam-Berlijn. Reizigers uit die steden hebben de mogelijkheid om met de binnenlandse IC in Hengelo over te stappen richting Berlijn.

Aanbevelingen uit het rapport:

1. Ondersteun waar mogelijk (en nodig) de introductie van nieuw materieel;
2. Onderzoek de mogelijkheden die het aanpassen van de infrastructuur naar 160km/u tussen Löhne en Bad Bentheim biedt voor optimalisatie van Fernverkeer en regionale treindiensten;
3. Onderzoek de mogelijkheden om met geringe investeringskosten de IC Amsterdam – Berlijn betrouwbaar via de Sallandlijn te laten rijden, in combinatie met onderzoek naar de langetermijn mogelijkheden van de Sallandlijn voor Intercity's Twente-Randstad
4. Onderzoek afzonderlijke maatregelen op trajectdelen in hun volle breedte aan beide zijden van de grens;

Werkpakket 4: Verbetering ontsluiting FMO (Luchthaven Münster-Osnabrück)

Op dit moment wordt de luchthaven FMO ontsloten met snelbusverbindingen uit Münster Hbf en uit Ibbenbüren. Een meer hoogwaardige ontsluiting van de luchthaven heeft een belangrijke meerwaarde. Het doel van deze deelstudie is om de mogelijkheden te onderzoeken FMO beter te ontsluiten met trein en bus. Dit is zowel bestudeerd vanuit de verbinding Hengelo – Rheine, als vanuit de verbinding Enschede – Münster.

Aanbevelingen / kansrijke mogelijkheden:

Met de komst van de RB 61 Hengelo-Bielefeld wordt er per 10 december 2017 vanuit Hengelo een goede verbinding geboden met FMO (via 7 minuten overstap in Ibbenbüren op de bus 50 FMO)

Op basis van het onderzoek naar verdere verbetering van de ontsluiting van FMO met de regio Twente wordt aanbevolen:

1. de haalbaarheid van een (vraaggestuurde) busverbinding Enschede-Rheine-FMO verder te onderzoeken.
2. met de bestaande langeafstandbusbedrijven (zoals Flixbus) afspraken te maken om FMO te integreren in de dienstregeling.