



Euregionale metropool realiseren

Spoorverbinding Münster – Zwolle verbeteren

Niets doen is geen optie

Uitvoeringsagenda EuregioRail

Colofon

EUREGIO

Enscheder Straße 362 | D 48599 Gronau

Postbus 6008 | NL 7503 GA Enschede

T 053 / 460 51 51

info@euregio.eu | www.euregio.eu

Projectleiding

Dinand de Jong & Tjeu Semmekrot

Concept en opstelling



© Meines Holla & Partners in samenwerking met
Tjeerd Postma en Jans Zwiers, 10 november 2020

Deze uitgave maakt onderdeel uit van het
INTERREG-project EuregioRail.

November 2020

Verdere informatie over de EUREGIO

www.euregio.eu



Inhoud

Voorwoord	4
Resumé	5
I. Uitvoeringsagenda als routekaart EuregioRail	7
Internationaal treinverkeer is politieke prioriteit	8
Elektrificatieplannen zijn vertrekpunt voor actie Münster – Zwolle.....	9
Uitvoeringsagenda als strategische routekaart richting juni 2022	9
II. Op naar een Euregionale metropool	11
De regio's Münsterland, Twente en Zwolle hebben geografisch en economisch grote overeenkomsten.....	12
Eindbeeld: de Euregionale metropool.....	13
III. Verschillende ontwikkelroutes naar een eindbeeld.....	14
Spoorverbinding als ruggengraat van sociaaleconomische ontwikkelingen	15
Functiebehoud: Niets doen is geen optie	16
Gezamenlijke zoektocht naar eindbeeld	16
Naar een realistisch stappenplan met twee ontwikkelroutes	17
IV. Draagvlak voor regionale en landelijke verankering.....	19
Uitbreiding stuurgroep wenselijk	20
Spoorbeheerders in technische begeleidingscommissie.....	20
Draagvlak met een bestuurlijke begeleidingsgroep	20
Stuurgroepagenda's als raamwerk voor besluitvorming naar juni 2022	21
V. Integrale investeringsstrategie voor gehele traject	23
Financiering als integraal onderdeel van het project.....	23
Financieringsperspectief voor EuregioRail ook na 2022 noodzakelijk.....	23
CEF-T readymade vergt een strakke routekaart	24
Bijlagen.....	25
Bijlage 1: Beschrijving karakteristieken van de regio's	25
Regio Münsterland	25
Regio Twente	26
Regio Zwolle	27
Bijlage 2: Voorgestelde invulling governance	28

Voorwoord

Geachte lezer,

Voor u ligt de uitvoeringsagenda van het project EuregioRail. Dit document markeert een mijlpaal in onze Nederlands-Duitse samenwerking voor het ontwikkelen van betere grensoverschrijdende verbindingen in onze gezamenlijke grensregio. Met een integrale aanpak werken we samen toe naar een sterke regionale, nationale en Europese lobby om burgers in de regio via het spoor met elkaar te verbinden.

Aanleiding voor dit document is de gedeelde wens, aan beide kanten van de grens, om rechtstreeks met de trein van Zwolle via Enschede naar Münster te kunnen reizen. Deze wens is niet alleen gegrond op vooruitzichten van meer contacten tussen Nederlanders en Duitsers, maar ook op onderzoeken die keer op keer de sociale en economische voordelen van betere spoorverbindingen in onze regio bevestigen. De noodzaak die wij zien om dit voor iedereen inzichtelijk te maken, maar ook het belang van een actieplan, beweegt ons tot het opstellen van dit spoorboek voor EuregioRail.

We zijn blij dit document aan u te kunnen presenteren. Het is het resultaat van een nauwe samenwerking binnen Nederlandse en Duitse spoordossiers. Dit is iets wat jaren geleden nog een mooie droom leek. Ook zijn we trots op onze partners en cofinanciers, zonder wiens steun en vertrouwen u dit document nu niet in handen zou hebben. We hebben zelf dan ook alle vertrouwen dat we uitdagingen die we in dit project tegenkomen één voor één zullen overbruggen, om ten slotte met elkaar de grens als grootste barrière te overwinnen.

De komende twee jaar spannen we ons met EuregioRail in om de ambitieuze aanpak in deze uitvoeringsagenda te realiseren. We nemen u graag mee in dit proces en houden u op de hoogte van de projectvoortgang. Voor nu wensen we u veel leesplezier.

Met hartelijke groet,



Bert Boerman
Provincie Overijssel
Gedeputeerde voor Mobiliteit,
Water en Klimaatadaptatie



Joachim Künzel
Nahverkehr Westfalen-Lippe
Directeur



Christoph Almering
EUREGIO
Directeur-bestuurder

Resumé

De projectpartners van het EuregioRail-project spoorverbetering Münster – Zwolle stellen op basis van de voorliggende uitvoeringsagenda het volgende vast.

- Overwegende dat de bij het EuregioRail-project betrokken regio's (Münsterland, Twente en Zwolle) qua samenstelling, geografische en economische structuur sterk op elkaar lijken en gezamenlijk een enorm innovatief en economisch potentieel hebben;
- overwegende dat de landsgrens een barrière vormt voor grensoverschrijdende samenwerking;
- overwegende dat een goede directe treinverbinding tussen Münster (D) en Zwolle (NL) het gebied van de regio's zou ontsluiten en een voorwaarde is voor de ambitie om een Euregionale metropool te vormen;
- constaterende dat de huidige verplichte overstap in Enschede een belemmering vormt voor effectief grensoverschrijdend spoorvervoer tussen Zwolle, Twente en het Münsterland;
- constaterende dat grensoverschrijdende spoorprojecten vanwege hun complexiteit gezamenlijke Duits-Nederlandse regie op proces, besluitvorming, lobby en verankering daarvan in een integrale projectorganisatie vereisen;
- constaterende dat Duitsland vergevorderde plannen heeft om de spoorlijn Münster – Gronau – D/NL grens door elektrificatie te verduurzamen en dringend benodigde capaciteit realiseert;
- constaterende dat, als er in Nederland tussen D/NL grens en Enschede niet geëlektrificeerd wordt, verlies van de grensoverschrijdende treinverbinding Münster – Enschede dreigt en dat dit desastreus is voor de ambities van de betrokken projectpartners om een Euregionale metropoolregio te realiseren en om de treinverbinding in de toekomst door te trekken naar Zwolle;
- stelt vast dat behoud van de verbinding topprioriteit heeft en niets doen geen optie is;
- stelt vast dat "niets doen is geen optie" geldt voor de elektrificatie aan Duitse zijde, maar ook ten aanzien van het bredere ontwikkelperspectief voor de regio en de belangrijke rol die de verbinding Münster – Zwolle hierin vervult;
- stelt vast dat de vergevorderde elektrificatieplannen aan Duitse zijde leidend zouden moeten zijn voor de aan Nederlandse zijde te maken keuzes;
- stelt vast dat de directe treinverbinding een betaalbaar, snel, duurzaam, comfortabel en betrouwbaar alternatief voor de auto zou moeten worden;
- stelt vast dat het wenselijk is de bestaande stuurgroep uit te breiden met de politiek verantwoordelijke autoriteiten: het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en Verkehrsministerium van Noordrijn-Westfalen;
- stelt vast dat het tevens wenselijk is een technische begeleidingscommissie te vormen waarin spoorbeheerders ProRail en DB Netz plaatsnemen;
- stelt vast dat het van groot belang is dat belanghebbenden vanaf het eerste moment zo goed mogelijk bij het project worden betrokken en dat het daarom wenselijk is de stuurgroep uit te breiden met een bestuurlijke begeleidingsgroep, met daarin vertegenwoordigers van de Regio en stad Zwolle, de gemeente Enschede, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Kreis Steinfurt en Stadt Münster;

- stelt vast dat de uitvoeringsagenda het fundament is onder het INTERREG-project en de uitvoeringsagenda een realistisch stappenplan richting het gewenste eindbeeld (directe spoorverbinding Münster-Zwolle en vorming Euregionale metropoolregio) schetst;
- stelt vast dat er twee mogelijke ontwikkelroutes resp. denkrichtingen naar het eindbeeld zijn;
- stelt vast dat uit onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van het technisch werkpakket en de ambitiedocumenten moet blijken welke ontwikkelroute resp. denkrichting uiteindelijk het meest haalbaar is en wat eventuele 'tussenroutes' zijn;
- stelt vast dat nader onderzoek moet worden gedaan naar de sociaaleconomische potentie van grensoverschrijdende samenwerking tussen de regio's, dat aanvullend inzicht verschaft in onder meer de potentiële economische groei in de regio's en kan uitmonden in een nadere berekening van het aanvullend reizigerspotentieel voor deze verbinding;
- stelt vast dat de projectpartners op basis van de in deze uitvoeringsagenda beschreven uitgangspunten in de komende twee jaar verder zullen werken aan een betere treinverbinding tussen Münster en Zwolle;
- stelt vast dat de projectpartners, voor zover dat in hun invloedssfeer ligt, vóór afloop van dit INTERREG-project in 2022 een besluit zullen nemen over de realisatie van een verbeterde spoorverbinding Münster – Zwolle;
- stelt vast dat deze uitvoeringsagenda met het besluit in 2022 over de realisatie van een verbeterde spoorverbinding Münster – Zwolle geactualiseerd en herijkt dient te worden.

I. Uitvoeringsagenda als routekaart EuregioRail

- Goede grensoverschrijdende verbindingen zijn van belang om de sociaaleconomische kwaliteit van grensregio's te versterken en grensoverschrijdend werken en leven te stimuleren.
- Door een goede directe treinverbinding tussen Münster (D) en Zwolle (NL) kan de Euregio aan potentie winnen en uitgroeien tot een Euregionale metropool.
- In beide landen staat men welwillend tegenover investeringen in grensoverschrijdend spoor.
- Door de vergevorderde elektrificatieplannen aan Duitse zijde vervalt de bestaande verbinding tussen Enschede en Münster na circa 2026, indien er geen gelijktijdige investeringen aan Nederlandse zijde plaatsvinden.
- Niets doen is daarom geen optie.
- Deze uitvoeringsagenda beschrijft de routekaart voor realisatie van de directe treinverbinding tussen Münster en Zwolle.

Goede grensoverschrijdende verbindingen dragen bij aan versterking van de sociaaleconomische structuur van een regio en versterken de economische integratie van markten door de uitwisseling van mensen en goederen en alles wat daarbij hoort. Zeker in een economisch sterk verbonden en samenhangend Europa is het potentieel daartoe enorm. Binnen het Schengengebied bestaan de landsgrenzen alleen nog op papier. Tegelijkertijd blijkt de grens vaak nog wel degelijk een beperking te zijn voor grensoverschrijdende samenwerking, niet in de laatste plaats op spoorgebied.

Met name Duitsland is voor Nederland van groot belang, niet alleen in economische zin, maar ook vanuit de bredere samenwerking tussen de buurlanden. Het Nederlands-Duitse handelsvolume is één van de grootste ter wereld (circa 189,4 miljard euro in 2018, volgens Destatis) en voor Nederland is Duitsland handelspartner nummer één, zowel qua uitvoer als qua invoer. De positie van Nederland is van groot belang voor Duitsland. Het spreekt dan ook voor zich dat beide landen op velerlei terrein samenwerken. Van gezondheidszorg tot energie en van transport tot defensie: Nederland en Duitsland kunnen niet zonder elkaar. Beide landen profiteren zeer sterk van deze 'Nachbarschaft', die in het bijzonder voelbaar is in en van belang is voor de grensregio's.

De EUREGIO, het grensoverschrijdend samenwerkingsverband van 129 Nederlandse en Duitse gemeenten, (Land-)Kreise en Waterschappen, heeft de ambitie om de economische kracht en levenskwaliteit van het grensgebied dat bestaat uit Oost-Nederland en het noorden van Noordrijn-Westfalen (Münsterland en Osnabrückerland) te versterken en grensoverschrijdend werken, leren en leven te stimuleren. Eindambitie daarbij is het samenvoegen van deze potentierijke regio's tot een Euregionale metropool, waar de (lands)grenzen niet alleen op papier zijn vervaagd, maar ook in de hoofden van mensen.

De partners EUREGIO, NWL en de provincie Overijssel zien de praktische vertaling van deze ambitie voor zich door het verbeteren van het grensoverschrijdende spoorvervoer, te beginnen met het faciliteren van een directe treinverbinding tussen Münster (D) en Zwolle (NL). Deze spoorverbinding verbindt de regio's Münsterland, Twente en Zwolle, en is naast de TEN-T North Sea-Baltic Corridor één van de twee hoofd-/ontwikkelassen die dwars door het Euregiogebied loopt.

Voor u ligt de gezamenlijke Euregionale uitvoeringsagenda voor deze grensoverschrijdende spoorverbinding. Dit 'spoorboekje' is opgesteld in het kader van het INTERREG-project EuregioRail en vormt het vertrekpunt voor de strategische routekaart naar realisatie en verbetering van deze grensoverschrijdende spoorverbinding de komende jaren.

Internationaal treinverkeer is politieke prioriteit

Grensoverschrijdend spoorvervoer is al vele jaren bezig aan een opmars op de politieke agenda, zowel nationaal als provinciaal (o.a. Overijssel).

Voor het huidige Nederlandse kabinet is grensoverschrijdend spoorvervoer topprioriteit. Dat geldt in het bijzonder voor de verantwoordelijk staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat (Stientje van Veldhoven – D66). De verwachting is dat ook toekomstige kabinetten maximaal zullen blijven inzetten op het faciliteren van grensoverschrijdend spoorvervoer. Deze prioritering heeft ertoe geleid dat Nederland de afgelopen jaren heeft geïnvesteerd in de realisatie van hoogwaardige grensoverschrijdende verbindingen met onder meer Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen. De verbinding naar het oosten is daarbij achtergebleven, zoals recent ook de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) concludeerde in het rapport 'Verzet de wissel' (juli 2020). Naast een corridoraanpak met spoorverbindingen van internationaal belang met verbindingen tussen Amsterdam en Berlijn of Frankfurt, is grensoverschrijdend vervoer dat middelgrote centra verbindt de tweede pijler van een efficiënt grensoverschrijdend spoornet. Daaronder vallen verbindingen zoals Groningen – Bremen, Eindhoven – Düsseldorf en Randstad – Aken. De verbinding tussen Münster-Zwolle ontbreekt in dat plaatje.

Net als Nederlandse overheden hebben ook de Duitse overheden op verschillende niveaus (Bondsregering, regering Noordrijn-Westfalen en regionale vervoersautoriteit) de ambitie om te investeren in grensoverschrijdend spoorvervoer. De Bondsregering heeft het traject Münster-Enschede opgenomen in de Deutschlandtakt en investeert grootschalig in het elektrificeren van dergelijke trajecten. De regering van deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft in de gezamenlijke werkagenda met vijf Nederlandse provincies uit 2019 onder meer de ambitie uitgesproken het grensoverschrijdend spoorvervoer uit te willen breiden tussen Münster en Enschede en ook tot Zwolle. Daarnaast heeft de verantwoordelijke vervoersautoriteit in het Münsterland, het Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), het traject opgenomen in haar toekomstbeeld: het 'Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland'.

Politiek gezien staan de wissels dus in de juiste stand voor investeringen in grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen Duitsland en Nederland.

Elektrificatieplannen zijn vertrekpunt voor actie Münster – Zwolle

De bestaande directe spoorverbinding tussen Münster en Enschede vervult een belangrijke rol in het verbinden van het grensgebied. De laatste jaren is een sterke groei zichtbaar van het aantal passagiers dat dagelijks over het traject de grens passeert. De huidige concessie voor de verbinding loopt af in 2026. Met capaciteitsverhoging en verduurzaming als doel, bestaan voor de Duitse zijde van het traject vergevorderde elektrificatieplannen voor na 2026. Zonder acties aan Nederlandse zijde en zonder het realiseren van grensoverschrijdende elektrificatie komt deze succesvolle verbinding te vervallen door verschil in tractie. Niets doen is daarom geen optie.

“Niets doen is geen optie!”

In 2017 startte de EUREGIO samen met de provincie Overijssel, het Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) en het Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verder ontwikkelen en uitbreiden van het traject tot een directe treinverbinding tussen Münster en Zwolle vanaf 2027. Op dit moment is namelijk nog een overstap in Enschede nodig voor een treinreis van Münster naar Zwolle.

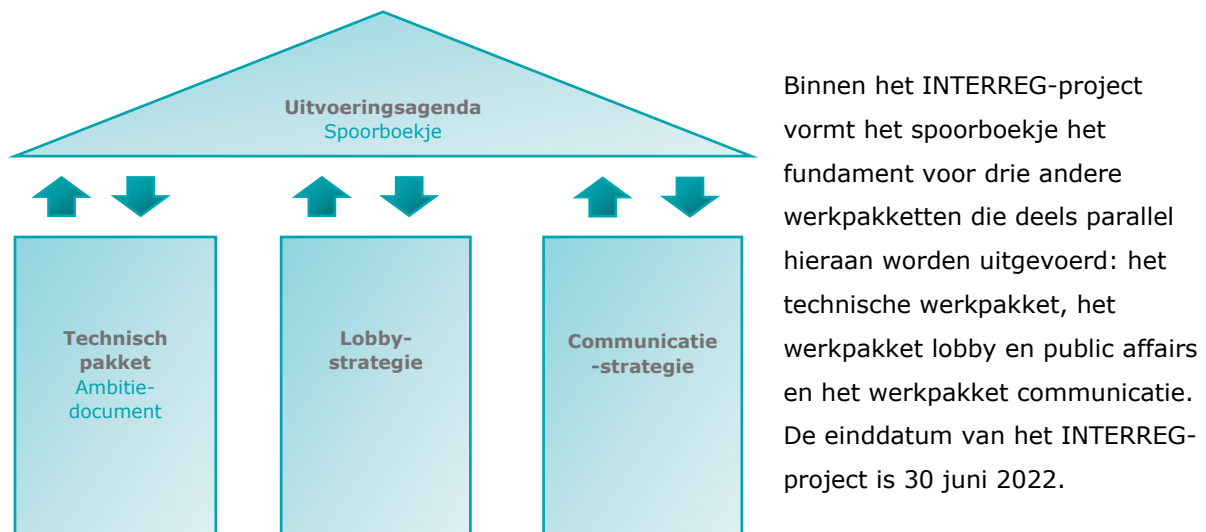
Met het verbeteren van de verbinding Münster-Zwolle wordt de capaciteit vergroot, worden de reistijden verkort, komen er betere aansluitingen en verbetert de luchtkwaliteit door dieseltreinen te vervangen door elektrische treinen. De trein wordt daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de auto en zorgt voor een betere integratie van de regio's langs de lijn: Münsterland, Twente en Zwolle. Door een dergelijke verbinding worden de universiteiten en hogescholen aan beide zijden van de grens beter verbonden, wordt arbeidsmobiliteit eenvoudiger en de regionale economie gestimuleerd. Deze kansen blijven zonder een verbeterde treinverbinding liggen. Niets doen is ook daarom geen optie.

Uitvoeringsagenda als strategische routekaart richting juni 2022

Gevraagd is een gezamenlijke Euregionale uitvoeringsagenda ('spoorboekje') op te stellen voor de realisatie van een directe grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Münster en Zwolle. De uitvoeringsagenda heeft een driedelig doel:

- de politieke, sociaaleconomische en culturele drijfveren achter de regionale ambities te onderbouwen;
- het schetsen van een gestructureerde en strategische routekaart richting juni 2022, als het huidige INTERREG-project eindigt, met een doorkijk naar de lange termijn;

- denkrichtingen voor de vervoerkundige aanpak formuleren en de eerste aanzet doen tot (toekomstige) financiering van het EuregioRail-project.



Figuur 1: De uitvoeringsagenda als fundament voor drie werkpakketten.

De uitvoeringsagenda schetst en duidt de sociaaleconomische context van de regio's Münsterland, Twente en Zwolle en beantwoordt de vraag welke rol een verbeterde verbinding tussen Münster en Zwolle kan spelen bij een sociaaleconomische sprong naar voren van de betrokken regio's. De vervoerskundige insteek voor het traject wordt geformuleerd en vertaald naar een routekaart. De stuurgroep wordt ook nader ingevuld. Deze moet slagvaardig zijn om dit complexe grensoverschrijdend project effectief van richting te voorzien. Vervolgens worden handvatten geboden voor het verkrijgen van de benodigde projectfinanciering.

De uitvoeringsagenda is tot stand gekomen op basis van deskresearch, gesprekken met betrokken regio's, structureel overleg met opdrachtgevers EUREGIO, NWL, de provincie Overijssel en de regio Twente en opdrachtnemers van de werkpakketten techniek en lobby & public affairs. De eerste conclusies en denkrichtingen van de uitvoeringsagenda zijn reeds besproken en bestuurlijk afgestemd tijdens de stuurgroepvergadering van 2 oktober 2020.¹

¹ Ten tijde van het opstellen van deze uitvoeringsagenda had COVID-19 grote effecten op de economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens. Het algemene beeld is dat deze effecten op de middellange termijn zijn weggeëbd. Daarom zijn de effecten van de coronacrisis in deze uitvoeringsagenda niet meegenomen.

II. Op naar een Euregionale metropool

- De regio's Münsterland, Twente en Zwolle hebben geografisch en economisch grote overeenkomsten en zijn aanvullend aan elkaar.
- De lands- en regiogrenzen functioneren echter als grenzen van de gesloten 'Daily Urban Systems'.
- Dat belemmert de grensregio's in hun streven naar economische stabiliteit en duurzame groei.
- Eindbeeld is een goed geïntegreerde Euregionale metropool, waarbij het geheel van de regio's meer is dan de som der delen.
- De directe spoorverbinding tussen Münster en Zwolle draagt bij aan dit eindbeeld en is noodzakelijk voor verdere integratie van de Euregionale metropool.
- De ambities vereisen een comfortabele trein, die een duurzaam, snel en betaalbaar alternatief voor de auto vormt (RE-product naar Duits voorbeeld).
- Dringende aanbeveling is om nader onderzoek te doen naar de sociaaleconomische potentie van grensoverschrijdende samenwerking tussen de regio's.

Een directe (snelle) spoorverbinding is geen doel op zich, maar een middel om de grensregio's beter te verbinden. In dit geval de regio's Münsterland, Twente en Zwolle: drie gebieden die erg op elkaar lijken en goed bij elkaar passen.

Deze uitvoeringsagenda heeft mede tot doel om de politieke, sociaaleconomische en culturele drijfveren achter de regionale ambitie te schetsen. In dit hoofdstuk worden de geografische en economische overeenkomsten tussen de drie regio's geschetst. De karakteristieken van de betreffende regio's en de uitdagingen waar deze gebieden voor staan, zijn beschreven in bijlage 1. Tevens worden de (gedeelde) ambities in het gebied gekenschetst en gekoppeld aan de ambitie van de EUREGIO om toe te groeien naar een Euregionale metropool.²

² De Euregionale metropool is een "sociaaleconomisch en maatschappelijk nauw vervlochten regio die functioneert als politiek en economisch centrum en als innovatief symbolisch knooppunt" (Strategie EUREGIO 2030, EUREGIO 2020).

De regio's Münsterland, Twente en Zwolle hebben geografisch en economisch grote overeenkomsten

Uit de vergelijking van de economische hoofdstructuur van de regio's (zie de beschrijving van de afzonderlijke regio's in bijlage 1) valt op dat zij geografisch en economisch grote overeenkomsten kennen:

- De gebieden worden gekenmerkt door grote steden en een landelijke structuur met kleinere- en middelgrote economische centra.
- Het mkb vormt de ruggengraat van de economie en de regio's zijn voor een groot deel gesloten Daily Urban Systems.
- Daarnaast vormt voor zowel Münster en het Münsterland als voor Zwolle en Twente de regio- en landsgrens een harde grens.
- Alle drie de regio's staan voor de opgave het Daily Urban System te vergroten door verbetering van de internationale en interregionale bereikbaarheid.

De nationale grens tussen het Münsterland en de twee eerder genoemde regio's in Nederland belemmert de natuurlijke ontwikkeling van het gebied richting een geïntegreerde metropoolregio. Het grensgebied heeft er belang bij dat de arbeidsmarkt toegankelijk is voor werkzoekenden uit beide landen, zodat er aan beide kanten van de grens flexibelere werkmogelijkheden ontstaan.

Deze potentie is groot: zoals vastgesteld in De Kracht van Oost 2 (Provincie Overijssel, 2020), bestaat in Münsterland, maar ook in Oostwestfalen-Lippe en het noordelijke Ruhrgebied, een aanvullend kennis- en bedrijfsprofiel voor de regio's in Oost-Nederland.

Door een te lange reistijd bestaat tussen Twente en het Münsterland een grensweerstand van 98% voor de arbeidsmarkt. Slechts 2% van de mensen werkt net zo gemakkelijk over grens als in Nederland (Quo Vadis Enschede, 2017).

Mede vanwege een te lange reistijd bestaat tussen Twente en het Münsterland een grensweerstand van 98% voor de arbeidsmarkt. Dat houdt in dat slechts 2% van de mensen net zo gemakkelijk over grens werkt als in Nederland. In combinatie met het slechten van andere grensbarrières zou een verkorting van de reistijd tussen Enschede en Münster met 15 minuten voor Twente een potentiële toename van 35.000 banen binnen acceptabele reistijd betekenen. Een betere bereikbaarheid van Zwolle zou nog eens 6.000 potentiële banen opleveren (Quo Vadis Enschede?, 2017). Daarbij komt dat capaciteitsproblemen op de bestaande infrastructuur tussen de regio's Zwolle en Twente ook geen optimale integratie en ontsluiting van de regio's toelaten, waarbij gedacht kan worden aan de capaciteitsproblemen op het spoor tussen Zwolle en Wierden en op de N35.

Goede en duurzame interregionale mobiliteit, zoals ook geformuleerd in de Omgevingsagenda Oost-Nederland, vergroot de actieradius van mensen en de reikwijdte van het Daily Urban System. Het verbeteren van de spoorverbinding Münster – Zwolle draagt niet alleen bij aan, maar is ook een randvoorwaarde voor het realiseren van de regionale topambities. Niets doen is daarom geen optie.

Eindbeeld: de Euregionale metropool

Als het lukt grensbarrières te slechten en de regio beter met elkaar te verbinden heeft het gebied de kans zich tot een Euregionale metropool te ontwikkelen. De realisatie van een Euregionale metropool is het ontwikkelperspectief en de ambitie voor dit project. De Euregionale metropool definiëren we als een “sociaaleconomisch en maatschappelijk nauw vervlochten regio die functioneert als politiek en economisch centrum en als innovatief symbolisch knooppunt.” De ambitie in het eindbeeld is daarmee ook ontleend aan de structuur van de regio, die stedelijke centra en kernen in landelijke gebieden combineert. Dit sluit aan bij de strategie van de EUREGIO, EUREGIO 2030, waarin de term van een Euregionale metropool wordt geïntroduceerd en ligt qua denken geheel in lijn met het S-Bahn Münsterland-concept van NWL. De vervoersprestatie op de lijn Münster – Enschede past, ondanks de landelijke structuur van de Euregio, binnen de kaders van de doorgaans hogere specifieke vervoersprestatie van een S-Bahn, die meestal in stedelijke agglomeraties rijdt.

De Euregionale metropool is een “sociaaleconomisch en maatschappelijk nauw vervlochten regio die functioneert als politiek en economisch centrum en als innovatief symbolisch knooppunt” (Strategie EUREGIO 2030, EUREGIO 2020).

Om de Euregionale metropool vervoerskundig optimaal te ontsluiten, is ontsluiting langs twee assen noodzakelijk: (1) langs de Europese North Sea-Baltic Corridor, van Amsterdam via Twente en Osnabrück naar Warschau en Estland en (2) op de as Münster – Zwolle. Deze noodzaak wordt eveneens geconstateerd in de Omgevingsagenda Oost-Nederland. Ontsluiting langs de North Sea-Baltic Corridor valt buiten de scope van dit project en daarmee buiten de scope van deze uitvoeringsagenda. Voor financiering van verdere studie of bouwkosten voor het project uit Europese middelen, zal gelobbyd moeten worden voor opname van de verbinding Münster-Zwolle in het comprehensive network van de North Sea-Baltic Corridor.

De ontwikkeling van de directe spoorverbinding tussen Münster en Zwolle is daarmee geen doel op zich, maar een noodzakelijke ontwikkeling om verdere integratie van de Euregionale metropool mogelijk te maken. De ambities laten zich het beste vertalen naar een trein die comfortabel is voor reizigers (eenvoudige ticketing, Wifi) en een duurzaam, snel en betaalbaar alternatief voor de auto vormt. Een RE-treinproduct naar Duits voorbeeld is daarvoor de beste oplossing.

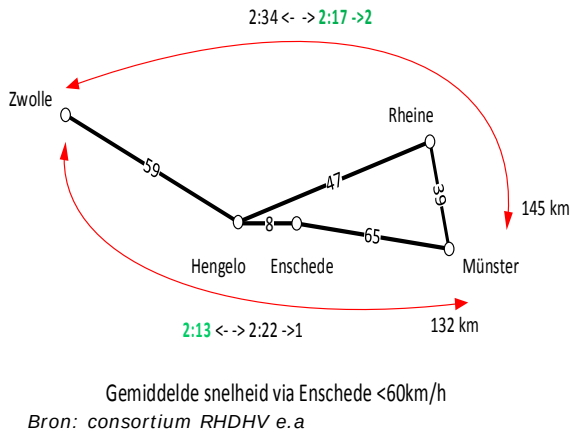
Het verdient in dit verband dringend aanbeveling om nader onderzoek te doen naar het sociaaleconomisch potentieel van verbetering of zelfs vervolmaking van de samenwerking tussen deze regio's. De analyse die voorligt in deze Uitvoeringsagenda is gebaseerd op een *study of studies* van verschillende sociaaleconomische onderzoeken en is zodoende niet uitputtend. Een onderzoek dat aanvullend inzicht verschaft in onder meer de potentiële economische groei in de regio's, kan uitmonden in een nadere berekening van het aanvullend reizigerspotentieel voor deze verbinding.

“Het verdient dringend aanbeveling nader onderzoek te doen naar het sociaaleconomisch potentieel van grensoverschrijdende samenwerking tussen de regio's.”

III. Verschillende ontwikkelroutes naar een eindbeeld

- Voor functiebehoud op de verbinding Enschede – Gronau is het *in ieder geval* nodig aan te sluiten bij het Duitse project Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland, waarbij het voornemen is de spoorverbinding Münster-Gronau-grens te elektrificeren.
- Er dient besluitvorming plaats te vinden over elektrificatie aan de Nederlandse zijde tot aan Enschede, omdat de verbinding anders vervalt. Besluitvorming dient te worden afgestemd met de ontwikkelingen aan Duitse zijde. **Niets doen is geen optie!**
- Ter versterking van ruimtelijke ontwikkelingen langs de as Münster–Zwolle zijn een volwaardig IC-product in Nederland tussen Zwolle en Enschede (dit sluit aan bij de ambitie van de provincie Overijssel) en een kwalitatief goed RE-product in Duitsland - die beide maximaal zijn geïntegreerd in de bestaande (nationale) netwerken - stippen op de horizon.
- Daartoe werken we met een realistisch stappenplan dat twee ontwikkelroutes kent richting het eindbeeld.
- Beide ontwikkelroutes zijn mogelijk maar leiden tot een andere invulling qua timing, planning en haalbaarheid van het eindbeeld en daarmee tot een ander stappenplan.
- Op basis van het onderzoek in het kader van het technisch-inhoudelijk werkpakket en de ambitiedocumenten moet blijken welk eindbeeld kan worden nagestreefd en welke ontwikkelroutes daarbij passen.

In grensregio's vormt de grens vaak een barrière voor de kwaliteit van spoorverbindingen tussen stedelijke knooppunten. De Euregio is hierop geen uitzondering. Op dit moment is de grens tussen Nederland en Duitsland ook vervoerkundig een grens. Dit wil zeggen dat de spoorontwikkelingen aan beide zijden van de grens niet synchroon lopen. Ondanks het succes van de re-activatie van de spoorverbinding Enschede – Gronau worden grensreizigers geconfronteerd met vaak lange reis- en wachttijden en vaak overstappen.



Vergelijk:

Zwolle – Gouda 131 km: 1.16 u

Münster – Bremen 162 km: 1.20 u

Figuur 2: Huidige verbinding Münster – Zwolle. Bron: Technisch werkpakket.

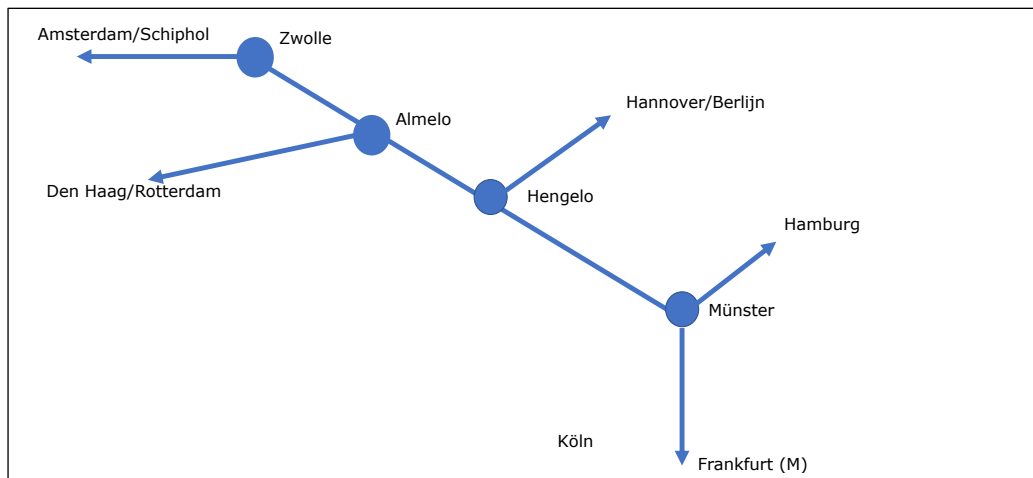
Spoorverbinding als ruggengraat van sociaaleconomische ontwikkelingen

De gewenste situatie houdt in dat grensreizigers in de Euregio een volwaardig alternatief krijgen voor de auto, doordat het reizen met de trein veel aantrekkelijker wordt. Dit is te bereiken door onder meer het reizen per trein voor grensreizigers laagdrempelig te maken (eenvoudige ticketing, eenduidig tariefsysteem), de treinreis comfortabel te laten zijn (onder andere het beperken van het aantal overstaps en WiFi in de trein zodat men kan werken tijdens het reizen) en de reistijd per trein concurrerend te laten zijn met die van de auto. Een betere spoorverbinding tussen Münster en Zwolle koppelt daarnaast de IC/ICE-netten in beide landen.

Om dit te bereiken is een continue reeks van steeds haalbare stappen en successen nodig met financiële keuzes die draagvlak hebben bij en dragelijk zijn voor de stakeholders.



Figuur 3a: Het gewenste eindbeeld van dit project: een goede en snelle spoorverbinding als drager van de sociaal economische ontwikkeling van de grensregio.



Figuur 3b: De directe verbindingen met Münster – Zwolle

Functiebehoud: Niets doen is geen optie

Het is cruciaal om op korte termijn al de eerste stap te zetten en de spoorverbinding tussen Zwolle en Münster te verbeteren. De besluitvorming rondom de spoorverbinding Münster – Enschede is in Duitsland verder dan in Nederland. NWL heeft vergesloopte plannen met het project Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland, waarbij de spoorverbinding tussen Münster en de Nederlandse grens wordt geëlektrificeerd. Daardoor dreigt de situatie te ontstaan dat op de totale verbinding Münster – Zwolle alleen het trajectdeel tussen de Nederlandse grens en Enschede nog niet is geëlektrificeerd. Dit betekent dat zonder initiatieven aan Nederlandse zijde, NWL de (elektrische) treinverbinding niet kan doorrijden tot aan Enschede. Feitelijk keren we hiermee terug naar de situatie van vóór 2001.

Gezamenlijke zoektocht naar eindbeeld

Een realistisch eindbeeld voor dit project zal op basis van nader onderzoek dat met name in het kader van het technisch-inhoudelijk werkpakket wordt uitgevoerd moeten worden vastgesteld. Wenselijk is in iedere geval een snelle en comfortabele treinverbinding als drager van de sociaal economische ontwikkeling van de grensregio. Deze zoektocht zullen projectpartners samen met de relevante omgeving doorlopen. Het is van belang dat de projectpartners voortdurend draagvlak in de regio en langs het spoor zoeken. Als eerste denkrichtingen voor de zoektocht naar een realistisch eindbeeld zien wij in deze uitvoeringsagenda twee ontwikkelroutes waarbij het realistisch eindbeeld ook uit allerlei tussenroutes en – varianten kan bestaan.

Naar een realistisch stappenplan met twee ontwikkelroutes

Stap 1: Functiebehoud (niets doen is geen optie)

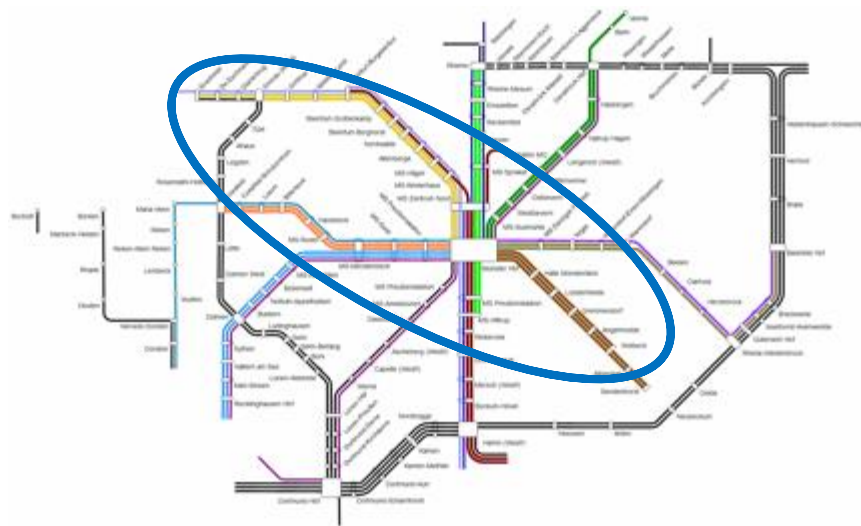
Voor functiebehoud op de verbinding Enschede – Gronau is het in ieder geval nodig aan te sluiten bij het Duitse initiatief om de lijn te elektrificeren. Dit wil zeggen dat de besluitvorming over elektrificatie aan de Nederlandse zijde moet worden afgestemd met de Duitse zijde om te borgen dat de uitvoering hiervan gelijk oploopt en de treinverbinding zonder onderbreking in stand blijft.

De route naar het eindbeeld ligt tussen de twee uitersten.



Figuur 4: De twee mogelijke ontwikkelroutes; links ontwikkelroute 1, rechts ontwikkelroute 2.

Beide routes zijn mogelijk maar leiden tot een andere invulling qua timing, planning en haalbaarheid van het eindbeeld en daarmee tot een ander stappenplan.



Figuur 5: Het Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland

Stap 2a: Concept S-Bahn Münsterland als hefboom richting eindbeeld (ontwikkelroute 1)

Eerste ontwikkelroute is om aan te sluiten bij de visie van het concept S-Bahn Münsterland (zie Figuur 5) waarbij de trein (stapsgewijs) doorrijdt naar Zwolle. Op deze wijze dient het S-Bahn-concept als hefboom richting eindbeeld:

- ➔ Ca. 2026: Elektrificatie Münster – Enschede aan beide zijden van de grens
- ➔ 2026+: Doortrekken RE op Nederlands spoornet als doorgaande trein, integratie met de huidige Sprinter/IC Enschede – Zwolle
- ➔ 2032: Frequentie Zwolle – Enschede verder verhogen, verbeteren met partiële spoorverdubbeling en kijken hoe een extra IC-trein Enschede – Zwolle naast de verbinding Zwolle – Münster kan worden ingelegd
- ➔ 2032+: Integratie tot volwaardig IC/RE-product(en) tussen Zwolle en Münster

Stap 2b: Sallandlijn/ volwaardige IC Zwolle-Enschede als hefboom richting eindbeeld (ontwikkelroute 2)

De tweede ontwikkelroute gaat uit van een andere ontwikkelvolgorde, namelijk ontwikkeling van een gezamenlijk eindbeeld door de verbinding vanuit Zwolle op te bouwen en de ambitie van een volwaardige IC-verbinding Zwolle–Enschede en doorkoppelen naar Münster voorop te stellen. Op deze wijze dient de Sallandlijn en volwaardige IC-verbinding Zwolle-Enschede als hefboom richting het eindbeeld:

- ➔ Ca. 2026: Elektrificatie Enschede – Münster aan beide zijden van de grens
- ➔ 2026+: Mogelijk doorrijden Münster – Enschede naar bijvoorbeeld Hengelo, afhankelijk van logistieke mogelijkheden
- ➔ 2032: Eerst frequentieverhoging Zwolle – Enschede (inclusief benodigde inframesmaatregelen)
- ➔ 2032+: Integratie tot volwaardig IC/RE-product(en) tussen Zwolle en Münster

De weg naar het eindbeeld wordt sterk bepaald door politiek-bestuurlijke keuzes die nog moeten worden gemaakt. Op basis van het onderzoek in het kader van het technisch-inhoudelijk werkpakket en de ambitiedocumenten moet een keuze gemaakt worden tussen de ambitieniveaus (het eindbeeld) en de bijbehorende ontwikkelroutes. In de stuurgroepen in het voorjaar van 2021 zullen de realistische ontwikkelroutes op tafel komen.

IV. Draagvlak voor regionale en landelijke verankering

- De complexiteit van grensoverschrijdende spoortrajecten vraagt om gezamenlijke Duits-Nederlandse regie op proces, besluitvorming en lobby en verankering daarvan in de projectorganisatie.
- De bestaande stuurgroep moet worden uitgebreid met de politiek verantwoordelijke autoriteiten (ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en Verkehrsministerium van Noordrijn-Westfalen).
- Een technische begeleidingscommissie wordt opgericht met daarin ProRail en DB Netz.
- Breed draagvlak in de regio wordt verankerd door inrichting van een bestuurlijke begeleidingscommissie met de belangrijkste bestuurlijk betrokkenen langs de lijn.
- Een overzicht van stuurgroepvergaderingen inclusief beslispunten schetst het traject tot einde van het huidige INTERREG-project.

Grensoverschrijdende spoorprojecten zijn per definitie complexer dan nationale spoorprojecten. Complicerende factoren zijn onder andere uiteenlopende infrastructurele projecten en ontwikkelingen en verschillende systemen van politieke besluitvorming in beide landen. Dat nog los van de culturele en taalkundige barrières die bij grensoverschrijdende samenwerking moeten worden overwonnen. Daarnaast zijn grensoverschrijdende spoorprojecten vrijwel zonder uitzondering meerjarige en complexe trajecten.

Gelet op alle bovengenoemde uitdagingen is het van groot belang om voor dit project een eigen, geïntegreerd besluitvormingskader/-proces te implementeren, dat rekening houdt met de ontwikkelingen aan beide zijden van de grens en daar tegelijkertijd op inspeelt. Die noodzaak vertaalt zich eveneens in het belang van een overleg- en projectstructuur waarin betrokkenen uit beide landen vertegenwoordigd zijn en waardoor er langjarig commitment en blijvende binding tussen beide landen ontstaat ('projectpartners houden elkaar vast').

Een dergelijke stevige projectorganisatie behoeft tevens een sterk mandaat in zowel Nederland als Duitsland. In de projectorganisatie zijn beide landen vertegenwoordigd, en wordt op gestructureerde manier gebouwd aan realisatie van de directe treinverbinding na 2026. Evenwichtige samenstelling van de projectorganisatie is van groot belang, evenals de mogelijkheid om slagvaardig te kunnen opereren.

De 'governance' voor dit project bestaat uit de samenstelling van een stuurgroep, een bestuurlijke begeleidingsgroep en een fasering van besluitvormingsmomenten voor de komende twee jaar.

Uitbreiding stuurgroep wenselijk

De hoofdparters van het project zijn EUREGIO (tevens de lead partner), Provincie Overijssel en NL. Het secretariaat van het project EuregioRail is belegd bij de EUREGIO. In de huidige stuurgroep zijn alle hoofdparters momenteel al vertegenwoordigd.

Uitbreiding van de stuurgroep is echter wenselijk. Gelet op de (politieke) besluitvormings- en infrastructuurtrajecten in zowel Nederland (bv. Toekomstbeeld OV 2040) als Duitsland (bv. Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland), die voor een groot deel de haalbaarheid en realisatietermijn van deze directe spoorverbinding bepalen, wordt het wenselijk geacht dat ook de hoofdverantwoordelijke politieke autoriteiten worden betrokken. Concreet gaat het om het Verkehrsministerium van Noordrijn-Westfalen en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

De vergaderingen van de stuurgroep vinden plaats met een frequentie van drie maanden.

Spoorbeheerders in technische begeleidingscommissie

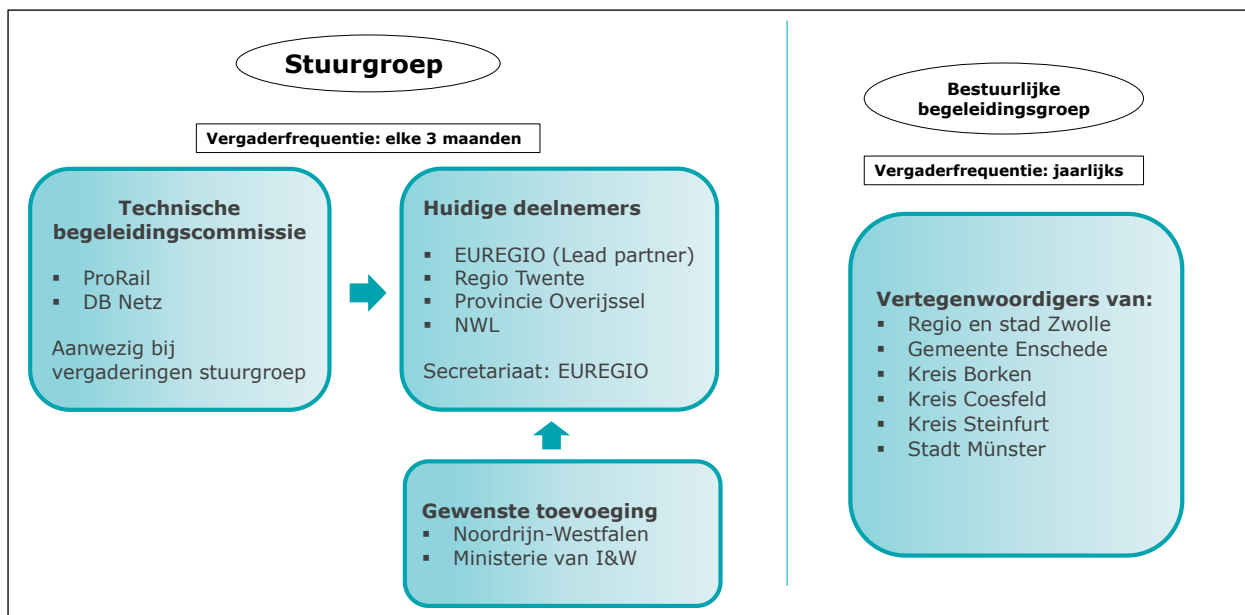
Het is eveneens van belang dat de projectstuurgroep in nauw contact staat en structureel afstemt met spoorbeheerders ProRail en DB Netz voor wat betreft de technische implicaties van het project. Om die reden is de inrichting van een technische begeleidingscommissie wenselijk, bestaande uit ProRail en DB Netz. Beide partijen zijn tevens aanwezig bij vergaderingen van de stuurgroep.

Draagvlak met een bestuurlijke begeleidingsgroep

Cruciale factor van betekenis bij dit soort grensoverschrijdende spoorprojecten is draagvlak. Omdat het project een groot en divers gebied beslaat, is het van groot belang belanghebbenden vanaf het eerste moment zo goed mogelijk bij het project te betrekken en vroegtijdig goede afstemming te zoeken. Het is niet alleen een project voor, maar ook met de regio.

Om die reden wordt naast de stuurgroep, waar bestuurlijke regie over het project wordt gevoerd, ook een 'bestuurlijke begeleidingsgroep' in het leven geroepen. Deze begeleidingsgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Regio en stad Zwolle, de gemeente Enschede, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Kreis Steinfurt, en Stadt Münster. De begeleidingsgroep komt eenmaal per jaar bijeen.

Het organogram van de projectorganisatie ziet eruit zoals gevisualiseerd in Figuur 6.



Figuur 6: Organogram projectorganisatie.

In Bijlage 2 wordt nadere invulling gegeven aan de bestuurlijke begeleidingsgroep.

Stuurgroepagenda's als raamwerk voor besluitvorming naar juni 2022

Het verdient aanbeveling nu al de beslispunten voor de stuurgroepen tot juni 2022 vast te stellen. Het voordeel daarvan is dat daarmee de planning wordt gestructureerd. Beslisisinformatie moet tijdig in de stuurgroepen voorliggen en leiden tot vervolgstappen. Daarmee blijft het project op koers en kan zo nodig ook tijdig bijsturing plaatsvinden. Bovendien leidt een vroegtijdige vastlegging tot ambtelijke en bestuurlijke duidelijkheid ("ontsnappen is niet mogelijk").

Tabel 1 bevat een eerste overzicht van de stuurgroepvergaderingen inclusief bijbehorende beslispunten tot aan het einde van het huidige INTERREG-project op 30 juni 2022.

Datum	Bespreekpunten
November 2020	• Vaststellen uitvoeringsagenda • Agendering onderwerpen stuurgroepen tot juni 2022 • Vaststellen preverkenning in ambitiedocument 0.1
Q1 2021	• Globale vergelijking effecten van de ontwikkelroutes in technisch werkpakket • Focus op kansrijke mogelijkheden en selectie • Vaststellen lobby-/communicatieplan • Vaststellen ambitiedocument 1.0
Medio 2021	• Afweegkader inclusief mogelijke route
Q3 2021	• Vaststellen voorkeursalternatief • Vaststellen ambitiedocument 2.0
Q4 2021	• Randvoorwaarden voor overeenkomst met partners
Voorjaar 2022	• Ondertekenen overeenkomst met partners • Gezamenlijke aanvraag EU CEF-T ready?

Tabel 1: Mogelijke agenda stuurgroepvergaderingen met bijbehorende beslispunten.

V. Integrale investeringsstrategie voor gehele traject

- Grensoverschrijdende infrastructuurprojecten zijn complexer, duurder en werken anders qua financiering dan nationale projecten.
- EU-middelen zijn mogelijk interessant voor dit project, maar onder strikte voorwaarde van cofinanciering met bijdragen van Nederlandse en/of Duitse autoriteiten.
- Het project behoeft een integrale financieringsstrategie die onderdeel is van het gehele project.
- De financieringsstrategie moet ook perspectief bieden voor de periode na 2022.
- Aanbevolen wordt om in beide landen vroegtijdig financieringsbronnen te identificeren.

Financiering als integraal onderdeel van het project

Grensoverschrijdende infrastructuurprojecten die partijen aan weerszijden van de grens integraal willen realiseren zijn complexer dan binnenlandse projecten van vergelijkbare omvang. Dit komt doordat deze projecten afhankelijk zijn van twee verschillende politiek-bestuurlijke systemen en verschillende talen. Dit leidt tot hogere kosten. Daarnaast is de financiering van infrastructuur in Duitsland en Nederland anders opgezet: in Nederland krijgt een project al in een vroeg stadium zicht op financiering, terwijl in Duitsland projecten regelmatig hoog geprioriteerd worden, al vergevorderd zijn qua planning, maar toch geen zicht krijgen op financiering. Financiering kan in Duitsland ook erg lang op zich laten wachten, met flinke vertragingen van het project tot gevolg. Daarom is het voor realisatie van dit grensoverschrijdend spoorproject noodzakelijk dat de projectfinanciering in beide landen integraal onderdeel wordt van het project.

Financieringsperspectief voor EuregioRail ook na 2022 noodzakelijk

Om de geformuleerde ambitie te realiseren, is ook voor de periode na 2022 een financieringsperspectief voor de organisatie van het project noodzakelijk. Een dergelijk grensoverschrijdend spoorproject past vaak niet binnen de bestaande financieringsmogelijkheden van overheden of vervoersautoriteiten. Daarom dient in Duitsland vroegtijdig te worden gekeken naar mogelijkheden om infrastructuuraanpassingen, waaronder in dit geval ook de elektrificatie van het traject, te financieren.

EU-middelen, zoals CEF-subsidies, maar ook middelen uit de Green Deal, kunnen bij de financiering van de organisatie en infrastructuuropgave helpen. Deze fondsen zijn echter slechts een aanvulling op nationale financiering of ter overbrugging van financiële gaten die zich daar voordoen. Dit betekent dat het project ook in de toekomst voor minimaal 50% gefinancierd zal moeten worden door middelen van het Rijk, Provincie, Bund, Land of van de verschillende vervoersautoriteiten (cofinanciering). Desalniettemin zijn EU-middelen niet onaantrekkelijk. Het project heeft om die

reden een strakke monitoring nodig om geïnformeerd te zijn als er EU-middelen op een voor het project gunstig moment beschikbaar komen. Het ligt voor de hand dat Duitse opgaven door Duitse middelen worden gefinancierd en Nederlandse opgaven door Nederlandse middelen. Het verdient echter aanbeveling om de financiering als gezamenlijke opgave te bezien en te realiseren.

CEF-T readymade vergt een strakke routekaart

Datum	Traject
Q4 2020	• Whitepaper Münster – Zwolle ten behoeve van lobby naar Brussel vaststellen • Te benaderen Europarlementariërs met regionale roots in kaart brengen
Q1 2021	• Münster – Zwolle positioneren voor Europees jaar van het spoor
Voorjaar 2021	• Lobbytraject opzetten
Q3 2021	• Bijdrage aan Open Days te Brussel
Voorjaar 2022	• Ondertekenen overeenkomst met partners als basis voor CEF-T aanvraag

Tabel 2: Routekaart CEF-T.

Bijlagen

Bijlage 1: Beschrijving karakteristieken van de regio's

Regio Münsterland



De regio Münsterland is een logistiek knooppunt dat de deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) en het Noordwesten van Duitsland met elkaar verbindt. Het midden- en kleinbedrijf (mkb) is de ruggengraat van de economie die reeds jaren bovengemiddeld presteert. Münsterland, waar 1,6 miljoen mensen wonen, heeft de laagste werkloosheid van NRW en heeft veel vacatures in de dienstensector en mede daardoor een grote behoefte aan hoogopgeleid personeel. In De Kracht van Oost 2 (Provincie Overijssel, 2020) wordt vastgesteld dat het Münsterland een aanvullend kennis- en bedrijfsprofiel biedt voor Oost-Nederland.

In Münster, dat 310.000 inwoners heeft, drukken 65.000 studenten hun stempel op het beeld en het leven in de wetenschapsstad. Münster profileert zich in toenemende mate als wetenschappelijke en economische vestigingsplaats, onder andere door middel van de *Allianz für Wissenschaft*, waarin partners uit wetenschap, economie en stad samenwerken. De Westfälische Wilhelms-Universität is een van de grootste Duitse universiteiten en is samen met het universiteitsziekenhuis ook de grootste werkgever van de stad.

In Münster zijn eveneens zeven hogescholen gevestigd. De grootste is de Fachhochschule Münster, qua grootte de vierde hogeschool van Duitsland, die bekend staat om haar research. Deze Fachhochschule heeft tevens een dependance in Steinfurt, eveneens aan de spoorverbinding gelegen. Met de hogescholen en de wetenschappelijke inrichtingen voert Münster met recht de titel 'wetenschapsstad Münster'.

Buiten de stad Münster en langs de lijn richting Gronau wordt het Münsterland gekenmerkt door een mkb dat zowel regionaal als ook (inter-)nationaal kan concurreren, vaak voor de wereldmarkt produceert en niet zelden een rol als monopolist in een bepaalde niche inneemt.

Münster en het Münsterland trekken daarnaast mede door kerstmarkten veel toeristen uit Nederland, met name uit het grensgebied.

Het Münsterland heeft de laagste werkloosheid van deelstaat NRW en heeft veel vacatures in de dienstensector en mede daardoor een grote behoefte aan hoogopgeleid personeel (Destatis).

REGIO TWENTE

- Gemeentegrenzen
- Stadsring
- Spoor en station
- Reinspanning
- BRZO risicolocatie
- Overige risicolocaties
- Ziektehuis
- Stadion
- Loc. Veiligheidsregio
- Hoofdbureau Politie
- Defensielocatie
- Attractiepark

Map showing the Regio Twente area, including major cities like Enschede, Hengelo, and IJsselstein, and surrounding regions like Overijssel, Gelderland, and Duitsland. The map includes a legend for various infrastructure and risk locations.

De regio heeft echter ook met een sterke braindrain te maken. De omvang van de potentiële

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied. In Twente wordt al veel samengewerkt met buitenlandse partners, zowel met bedrijven als overheden en kennisinstellingen. Hierbij speelt de aanwezigheid van de Universiteit Twente (UT), toonaangevend op het gebied van ICT en nanotechnologie, een belangrijke rol, net zoals de aanwezigheid van innovatiecampussen en hightech parken. Door de vele technische en digitale ontwikkelingen blijft de focus van Twente de komende jaren liggen op het vergroten van de bereikbaarheid en bekendheid van Twente als hightech topregio en vestigingsplaats voor innovatieve bedrijven. Op die manier kunnen nog meer kansrijke startups worden aangetrokken en succesvolle samenwerkingen worden opgestart. De stimulerende innovatie-omgeving met nieuwe bedrijven, nabijheid van een universiteit en ruime experimenteer- en demonstratiefaciliteiten zijn cruciaal voor het faciliteren en versnellen van innovatie én voor het aantrekken en behouden van talent en internationale kenniswerkers. Om deze unieke positie de komende jaren verder uit te bouwen is in de *Agenda voor Twente* als expliciete doelstelling en ambitie opgenomen om de kwaliteit van de verbindingen tussen Twentse woonkernen en de bereikbaarheid van aanliggende regio's te verbeteren.

De regio Twente heeft met een sterke braindrain te maken: 66 procent van de afgestudeerden is niet meer werkzaam in de regio (Mind the Gap, Universiteit Twente 2018).

26

Regio Zwolle



De regio Zwolle is door haar gunstige geografische ligging een logistiek knooppunt tussen de Randstad, Noord- en Oost-Nederland en Duitsland. De regio heeft betaalbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties, waarbij goede bereikbaarheid cruciaal is.

Het fundament van de economie wordt gekenmerkt door een sterk mkb, e-commerce en logistiek en een hoogproductieve (hbo-)kenniseconomie. De economische groei in de regio Zwolle was in 2018 bovengemiddeld (3%

t.o.v. 2,6% landelijk). Deze wordt voor een belangrijk deel gedragen door de groeiende export van de regio, die voor ruim 50% uit wederuitvoer bestaat. De regio kenmerkt zich dus door een belangrijke logistieke functie te vervullen, die evenwel gepaard gaat met een lage toegevoegde waarde en negatieve infrastructurele en milieueffecten. 'De Kracht van Oost' (Provincie Overijssel, 2016) stelt daarnaast vast dat er relatief weinig R&D in de regio is, waardoor het innovatievermogen in de regio Zwolle beperkt is.

De regio heeft 740.000 inwoners en kende in 2018 en 2019 een krappe arbeidsmarkt. Deze werd voornamelijk veroorzaakt door een vacaturegroei bij bestaande bedrijven, zoals blijkt uit cijfers van MKB Nederland. De beroepsbevolking is overwegend middelbaar opgeleid en de regio heeft een vestigingsoverschot van hoogopgeleiden. In de regio zijn verschillende kennisinstellingen: de Hogeschool Windesheim in Zwolle (22.500 studenten) en drie andere kleinere hogescholen in Zwolle (Katholieke Pabo Zwolle, Viaa Gereformeerde Hogeschool en ArtEZ Hogeschool voor de kunsten).

Knooppunt Zwolle staat voor een brede verstedelijkings- en mobiliteitsopgave binnen haar Daily Urban System (MIRT 2021, Rijksoverheid 2020).

Knooppunt Zwolle staat voor een brede verstedelijkings- en mobiliteitsopgave binnen haar Daily Urban System (MIRT 2021, Rijksoverheid 2020).

De regio Zwolle staat mede door de krapte op de woningmarkt voor de opgave haar groei te structureren en te verduurzamen, om zo uit te groeien tot klimaatbestendige vestigingsregio. Goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke leefomgeving en een stabiele arbeidsmarkt staan daarbij centraal. Zoals begin 2020 onder meer is vastgesteld in een MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle, staat de regio voor een brede mobiliteits- en verstedelijkingsopgave binnen haar Daily Urban System. Dat houdt in dat dagelijks woon- en werkverkeer vrijwel uitsluitend binnen de regio zelf plaats heeft, er beperkt (regio)grensoverschrijdende forensbewegingen zijn en dat in de regio's weinig bovenregionale activiteiten plaatsvinden.

Daarom vindt binnen het MIRT ook een vervolgonderzoek plaats naar de bereikbaarheid van de stad Zwolle en haar omgeving. Naar verwachting zal het onderzoek in 2022 afgerond zijn.

Bijlage 2: Voorgestelde invulling governance

Organisatie	Functie	Naam
Stad/Regio Zwolle	Burgemeester	Peter Snijders
Gemeente Enschede	Burgemeester	Dr. Onno van Veldhuizen
Stadt Münster	Oberbürgermeister	Markus Lewe
Kreis Borken	Landrat	Dr. Kai Zwicker
Kreis Coesfeld	Landrat	Dr. Christian Schulze Pellengahr
Kreis Steinfurt	Landrat	Dr. Martin Sommer

Tabel 1: Voorgestelde invulling bestuurlijke begeleidingsgroep, stand november 2020.

