

Gemeente Hengelo

# Bereikbare binnenstad Hengelo



*Omdat we ons verplaatsen*



Gemeente  
Hengelo

adviseurs  
mobiliteit

**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Hengelo

# Bereikbare binnenstad Hengelo

Datum	7 september 2020
Kenmerk	005037.20200713.R1.05
Auteur	Richard ter Avest

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Hengelo
Titel rapport	De bereikbare binnenstad Hengelo
Kenmerk	005037.20200713.R1.05
Datum publicatie	7 september 2020
Projectteam Goudappel Coffeng	Richard ter Avest, Iris Lansink

# Voorwoord

Voor u ligt het adviesrapport voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Hengelo. De 'bereikbare binnenstad' maakt onderdeel uit van het programma binnenstad. Het programma heeft als doel om de Hengelose binnenstad vitaler en aantrekkelijker te maken. Dit is één van de speerpunten uit het coalitieprogramma 2018-2022. Een goede bereikbaarheid is erg belangrijk voor een vitale binnenstad.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de binnenstad gaat veel goed. Maar er zijn ook knelpunten en kansen, die vragen om een aanpak. Daarbij is inzicht nodig om ervoor te zorgen dat we tijdig in kunnen spelen op tal van ontwikkelingen. Daarmee zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid van de binnenstad - nu en in de toekomst - goed blijft.

Om in kaart te brengen wat precies nodig is, hebben we specifieke deskundigheid gevraagd. Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft opdracht gekregen om de aspecten van bereikbaarheid in hun onderlinge samenhang in beeld te brengen. En vervolgens om maatregelen voor te stellen om de bereikbaarheid - waar nodig - te verbeteren. We hebben gevraagd om dit te doen in samenhang met de huidige en te verwachten ontwikkelingen. En erg belangrijk: om dit samen met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen in de binnenstad te doen.

De afgelopen tijd is een proces doorlopen waaraan diverse betrokkenen van binnen, maar vooral ook van buiten de gemeentelijke organisatie hun bijdrage hebben geleverd. Vanaf maart 2020 kreeg Nederland te maken met de corona-crisis. Dat had ook zijn invloed op dit proces. De betrokkenheid van stakeholders is ondanks deze omstandigheden groot gebleven.

De uitkomsten van het gevolgde proces zijn vastgelegd in deze rapportage, o.a. in een uitvoeringsprogramma met voorstellen tot concrete maatregelen. Hierdoor zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid – juist ook in deze omstandigheden - blijft bijdragen aan een vitale en aantrekkelijke binnenstad. Ik wil dan ook iedereen die is betrokken bij de totstandkoming van dit rapport hartelijk danken voor uw inzet.

*Gerard Gerrits,  
Portefeuillehouder fysieke ontwikkeling binnenstad*



<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>Uit de stad</b>	<b>22</b>
1.1	Aanleiding	1	5.1	Klankbordgroep	22
1.2	Vraagstelling	2	5.2	Bezoekers op straat	23
1.3	Aanpak	2	5.3	Projectgroep, College, raad (intern)	25
1.4	Leeswijzer	3	<b>6</b>	<b>Kansen en kwaliteiten</b>	<b>26</b>
<b>2</b>	<b>Mobiliteitstrends</b>	<b>4</b>	6.1	Kwaliteiten en kansen van de binnenstad	26
2.1	Maatschappelijke ontwikkelingen	4	6.2	Ruimte voor verbetering	29
2.2	Mobiliteitstrends	6	<b>7</b>	<b>Visie en koers voor bereikbare binnenstad</b>	<b>32</b>
2.3	Kansen voor Hengelose bereikbaarheid	7	7.1	Een vitale binnenstad met Hengeloos karakter	32
<b>3</b>	<b>Ambities van de stad</b>	<b>9</b>	7.2	Voor wie maken we de binnenstad aantrekkelijk?	34
3.1	Hengelo integraal: samen werken aan vitale Hengelose binnenstad	9	7.3	Visie voor een bereikbare binnenstad	35
3.2	Transitie naar duurzame mobiliteit	10	<b>8</b>	<b>De negen opgaves voor de binnenstad</b>	<b>39</b>
3.3	Omgevingswet	11	8.1	Verblijfskwaliteit verbeteren voor voetganger en fietser	40
3.4	De volgende stap naar nieuw mobiliteitsbeleid	11	8.2	Mogelijkheden verruimen voor fietsparkeren	43
<b>4</b>	<b>Huidige binnenstad</b>	<b>12</b>	8.3	Toegankelijkheid bieden voor iedereen	47
4.1	De binnenstad: het hart van Hengelo	12	8.4	Begeleiden en verleiden van verkeer op centrumring	48
4.2	Facts and figures	14	8.5	Nieuw toegangsbeleid implementeren voor verkeer in de binnenstad	52
4.3	Huidige bereikbaarheid van Hengelo	16	8.6	Verschonen van stadsdistributie samen met ondernemers en bewoners	54
4.4	Resumé	21	8.7	Parkeren in de binnenstad en omliggende wijken verbeteren	57
			8.8	Verbeteren parkeerverwijssysteem en wayfinding	60
			8.9	Optimaliseren openbaar vervoer en taxi's	63

<b>9</b>	<b>Uitvoerings-programma 2020-2025</b>	<b>66</b>
9.1	Maatregelen korte termijn vanuit bereikbaarheid binnenstad (fase 1: 2020-2022)	66
9.2	Doorkijk richting fase 2 (2023-2025)	69
	<b>Bijlage 1 Ruimtelijke ontwikkelingen</b>	<b>1</b>
	<b>Bijlage 2 Deelnemers en genodigden klankbordgroep bereikbare binnenstad</b>	<b>1</b>

# 1

# Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In het coalitieprogramma 2018-2022 staan 4 centrale thema's geformuleerd: Aantrekkelijke (binnen)stad, Sociaal domein, Duurzame stad en Open bestuursstijl. Een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad staat hoog op de agenda. Met bijna 81.000 inwoners is Hengelo de op één na grootste stad van Twente. Een stad die voortdurend in beweging is. In 2017 is het Integraal Actieplan voor een vitale Hengelose binnenstad vastgesteld, met als doel om vernieuwing en verbetering in gang te zetten en leegstand te verminderen. In een bestuurlijke opdracht heeft het college van B&W de gemeentelijke organisatie opdracht gegeven zorg te dragen voor het gemeentelijke deel van de uitvoering van dit actieplan.

De binnenstad is een complex gebied waarin zeer veel inhoudelijke lijnen samen komen. Bijna alle beleidsterreinen binnen het domein van de gemeente hebben raakvlak met de binnenstad. Ook het aantal externe partijen dat betrokken is bij de binnenstad is zeer groot. Om deze redenen wordt de ontwikkeling van de binnenstad als een integraal programma, het Programma Binnenstad, georganiseerd binnen de gemeente. Het programma Binnenstad kent vier lijnen: aantrekkelijke binnenstad, ondernemende binnenstad, bruisende binnenstad en bereikbare binnenstad.

De zorg voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad vraagt om een integrale aanpak. Daarvoor is het nodig om de verschillende aspecten van bereikbaarheid -in hun onderlinge samenhang- in beeld te brengen en voorstellen te doen om deze -waar nodig- te verbeteren. Dit dient ook nadrukkelijk te gebeuren in samenhang met de huidige en te verwachten ontwikkelingen (onder andere fysieke, economische en culturele) in de binnenstad.



## 1.2 Vraagstelling

De gemeente Hengelo heeft aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een inhoudelijk en procesmatig pakket aan te bieden, waarbij wordt ingegaan op inhoudelijke opgaven en kansen en waarbij wordt gestreefd naar een zo breed mogelijk draagvlak. Bij bereikbaarheid moet het gaan om alle modaliteiten, dus de voetgangers, fietsers, reizigers per openbaar vervoer (inclusief taxi) en personenauto's. Tevens moet aandacht zijn voor bevoorrading van bedrijven en bewoners van de binnenstad.

## 1.3 Aanpak

Het proces dat is gevoerd om te komen tot een advies voor een beter bereikbare binnenstad bestaat uit drie fasen:

- Inventarisatiefase ('wat is er'): inventarisatie van de bestaande situatie, het beleid, en de regelgeving en kaders. In deze fase is ook de mening gepeild onder bezoekers aan de binnenstad. In een externe klankbordgroep zijn de kwaliteiten, kansen en knelpunten van de binnenstad in beeld gebracht.
- Visiefase ('wat willen we bereiken'): ophalen van de ambities, wensen, ideeën, knelpunten/dilemma's. Deze zijn vervolgens geïntegreerd in een visiedeel met een beschrijving van doelen/uitgangspunten en eindbeelden. Dit visiedeel is tussentijds middels een politieke markt bestendigd door een (politieke en openbare) informatieronde.
- Programmafase ('hoe kunnen we dit bereiken'): in deze fase zijn projecten, activiteiten en maatregelen geformuleerd die op integrale wijze leiden tot het bereiken van de doelen/eindbeelden. Voor de

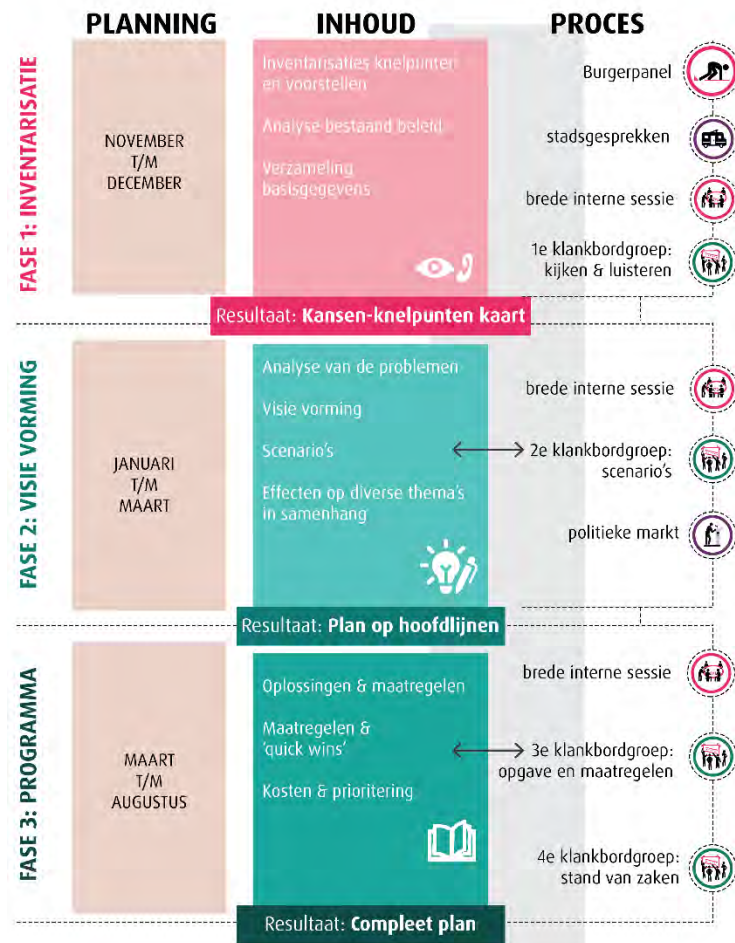
uitvoering zijn ze afgestemd met de andere drie programmalijnen. In het uiteindelijke uitvoeringsprogramma zijn opgaven uitgewerkt met daarbij de maatregelen voor de korte en langere termijn, meeliftend met de herinrichting van straten en herprofilering van functies en gebieden in de binnenstad.

Het proces is doorlopen samen met een ingestelde klankbordgroep, die bestaat uit een afvaardiging van ondernemers en bewoners, alsmede belangengroepen uit Hengelo. Goudappel Coffeng heeft daarnaast door middels van straatgesprekken ook bezoekers aan de binnenstad een stem te geven.

In het schema staat de inhoud en het proces voor de drie fasen weergegeven. Door de coronacrisis is fase 3 opgeschoven van eind april tot eind juni.

Uiteindelijk is besloten om vier in plaats van drie keer een bijeenkomst met de klankbordgroep te houden, om voldoende de planonderdelen met elkaar te kunnen delen en de belangen en wensen van eenieder aan bod te laten komen.

Vanaf half maart 2020 kreeg Nederland te maken met de corona-crisis. Ondanks dat eind 2019 begonnen is met het planproces in Hengelo rond de bereikbare binnenstad, heeft deze crisis effect gehad op de werkwijze met bijvoorbeeld de klankbordgroep (van fysiek bijeen naar video-vergaderen). Ook is het gebruik van de openbare ruimte en het gebruik van vervoermiddelen veranderd, ten gevolge van de anderhalve meter samenleving. Op dit moment is niet goed te overzien wat de uiteindelijke effecten zijn van deze crisis. Waar nodig en mogelijk dient op deze effecten geanticipeerd te worden bij de uitvoering van de plannen voor de binnenstad.



Figuur 1.1: Aanpak en planproces bereikbare binnenstad

## 1.4 Leeswijzer

Na dit inleidend hoofdstuk komen in hoofdstuk 2 de maatschappelijke ontwikkelingen en mobiliteitstrends aan de orde en daarbij de mogelijke kansen voor Hengelo.

Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de 'Ambities uit de stad' met korte uitleg over het Integrale Actieplan en daarnaast de parallel lopende planprocessen vanuit de Omgevingsvisie en het traject naar meer duurzaamheid.

De resultaten van gesprekken met de klankbordgroep worden in hoofdstuk 5 beschreven, met daarbij ook de enquête onder bezoekers aan de binnenstad.

Hoofdstuk 6 laat de resultaten zien van kwaliteiten, kansen en knelpunten in de huidige binnenstad, die mede de basis vormt voor de visie en koers voor de bereikbare binnenstad (hoofdstuk 7). De hoofdpogaven om de visie te realiseren worden in hoofdstuk 7 toegelicht en monden in hoofdstuk 8 uit tot concrete projecten en maatregelen.

In hoofdstuk 9 gaat in een overzicht wordt getoond van het uitvoeringsprogramma voor de korte en lange termijn.

# 2

## Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zijn er vijf landelijke trends en ontwikkelingen. Dit zijn autonome trends of antwoorden op maatschappelijke behoeften (zoals energietransitie).

Hierna komen de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen aan bod (paragraaf 2.1). Daarna komen vijf mobiliteitstrends aan de orde (paragraaf 2.2) en tot slot wordt ingegaan op welke kansen dat voor Hengelo kan opleveren (paragraaf 2.3).

### 2.1 Maatschappelijke ontwikkelingen

De Nederlandse gemeenten en vooral de steden hebben te maken met een aantal maatschappelijke trends.

#### *De actieve samenleving*

Burgers en organisaties willen graag zelf (mee)beslissen en meedoen in het verbeteren van hun woon- en leefomgeving, in dorp, wijk en ook binnenstad. Vanuit het programma Sociale Kwaliteit van Overijssel is bekend dat er alleen al in Overijssel 3.000 burgerinitiatieven zijn.

Plannen maken en uitvoeren wordt door middel van de Omgevingswet de komende jaren makkelijker gemaakt via de overheid.

#### *De inclusieve samenleving*

In veel raads- en coalitieakkoorden is een paragraaf gewijd aan de zorg voor een inclusieve samenleving. Alle maatschappelijke partijen moeten, samen met de overheid, het als hun taak en verantwoordelijkheid zien om verdere tweedeling en groei van de ongelijkheid een halt toe te roepen. De overgang van de taken naar gemeenten is afgerond, de transformatie (de verbetering) vraagt nog veel aandacht. Het samen kunnen deelnemen aan sociale contacten, werk/school en

verenigingswerk is een uitdaging, ook voor mensen met een zekere mate van vervoersarmoede. Dit is de situatie dat mensen of huishoudens (te) beperkte middelen hebben om een vervoermiddel aan te schaffen of zich te verplaatsen.

#### *Vitale en gezonde stad*

Een gezonder en vitaler Nederland. Dat is de inzet van het Nationaal Programma Preventie (NPP) op het gebied van gezondheid. Gezond leven doen mensen zelf, op de plek waar ze wonen, werken en naar school gaan. Het gaat erom een maatschappelijke beweging op gang te brengen, die mensen inspireert en ondersteunt om aan hun gezondheid te werken. Dat verhoogt niet alleen de kwaliteit van leven, maar draagt ook bij aan een vitale maatschappij waarin iedereen naar vermogen kan meedoen.

#### *Duurzaamheid en circulariteit*

In het Klimaatakkoord van Nederland (2019), dat gebaseerd is op de Klimaatop van Parijs (2015,) is aangegeven dat opwarming van de aarde leidt tot extremer weer. Ook heeft dit impact op het landschap en de voedselvoorziening. Ook het gebruik van grondstoffen moet omlaag. Bij duurzame mobiliteit wordt uitgegaan van:

- voorkomen door thuiswerken en ruimtelijke ordening (hogere dichtheden wonen en werken bij stations);
- verschuiven van korte autoverplaatsingen naar fiets en e-bike;
- verschonen van het autopark door auto's op elektriciteit en waterstof in plaats van fossiele brandstoffen.



*Figuur 2.1: Duurzame mobiliteit: 3 V's*

#### *Toenemende mobiliteit*

De gemiddelde verplaatsingsafstand neemt toe. Het aantal motorvoertuigen groeit nog en ook het aandeel forenzen. Woonde in de jaren zestig nog circa 25% van de werknemers in een andere gemeente, nu is het aandeel pendelaars bijna 70% tussen gemeenten. Dit heeft deels te maken met schaalvergroting van organisaties en bedrijven. Maar ook met participatie in het arbeidsproces. In Twente zijn op dit moment de pendelafstanden nog redelijk kort (daily urban system in Twente), maar de verwachting is wel dat een deel van de jongeren grotere afstanden gaat afleggen.

### *Technologische ontwikkeling*

Door de snelle ontwikkeling van techniek, automatisering en digitalisering, zijn er steeds meer mogelijkheden om te communiceren op nieuwe manieren. Ook biedt het kansen voor informatie, kennisdelen en slimme ondersteuning van apparaten en vervoersmiddelen.

## 2.2 Mobiliteitstrends

Hierna volgen een aantal technologische en maatschappelijke trends, die opkomen en ook van belang kunnen zijn voor de bereikbaarheid van Hengelo en haar binnenstad.

### *Zelfrijdende voertuigen*

Een van de ontwikkelingen is de opkomst van zelfrijdende voertuigen. Op dit moment krijgen voertuigen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. Hierbij gaat het niet alleen om de auto die steeds meer zaken zelf kan doen, maar ook de opkomst van zelfrijdende 'pods', het in treintjes rijden van vrachtauto's en openbaar vervoer zonder bestuurder. Het is moeilijk te voorspellen hoe snel ontwikkelingen precies gaan. Technisch kan er al heel veel, maar tegelijkertijd zijn er nog veel 'hobbels' te nemen voor wat betreft de toepassing in een complexe stedelijke omgeving, op juridisch terrein en voor wat betreft maatschappelijke acceptatie.



### *Verbondenheid*

Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren, met de infrastructuur maar ook onderling met elkaar. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Om het verkeersnetwerk beter op elkaar af te stemmen, of door betere routeinformatie te geven. Een voorbeeld van verbonden infrastructuur zijn iVRI's. Intelligente verkeerslichten maken het mogelijk dat voertuigen met 'de wegkantsystemen' (hardware) communiceren. Op die manier kan de richting van de bus groen krijgen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent.



### *Mobiliteit delen*

Met behulp van internet en mobiele telefoons is het makkelijker om informatie te delen over de beschikbaarheid van vervoersmiddelen. Zo is het ook makkelijker om vervoersmiddelen te delen en voor het gebruik te betalen. Ook kunnen allerlei mobiliteitsopties worden aangeboden onder een paraplu (Mobility-as-a-Service). Het gaat hierbij om het samen maken van een verplaatsing en het na elkaar gebruiken van hetzelfde vervoermiddel, bijvoorbeeld een OV-fiets. De voordelen van het delen zijn lagere kosten voor de gebruiker, meerkeuze uit vervoermiddelen en minder ruimtebeslag. Gedeelde mobiliteit lijkt voorsnog vooral interessant voor mensen die nu nog geen auto hebben of als vervanger van een tweede auto.



### *Elektrische voertuigen*

Het verbeteren van de luchtkwaliteit in onze steden en het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> staat hoog op de politieke agenda. Hierdoor is er een sterk toenemende behoefte aan schoner vervoer. Elektrisch vervoer met accu of waterstof lijkt de grootste kanshebber om hieraan te voldoen. Gemeenten zijn bezig met het verschoneren van het wagenpark. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. De omslag naar elektrisch vervoer heeft invloed op ons mobiliteitsgedrag, doordat bijvoorbeeld autorijden goedkoper wordt of we met een e-bike veel grotere afstanden kunnen afleggen.



### *Nieuwe mobiliteit*

Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed-pedelec, elektrische step of een drone. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Sommige van deze nieuwe vervoermiddelen gaan een grote plek veroveren, andere blijven misschien een hype. De ene ontwikkeling is makkelijk in te passen op de huidige infrastructuur, de andere vraagt om grote aanpassingen.



## 2.3 Kansen voor Hengelse bereikbaarheid

De trend van zelfrijdende voertuigen zal nog even op zich laten wachten. Wel zijn auto's van nu al uitgevoerd met allerlei elektronica en detectie. Voordelen voor voertuiggeleiding en adaptive cruise control komen ten dienste aan verkeersveiligheid en vindbaarheid/bereikbaarheid.

Met Mobility as a Service (MaaS) worden allerlei deur-tot-deur- vervoersdiensten aangeboden via de app. Dit bestaat al in een aantal steden en dorpen en de MaaS in Twente gaat binnenkort van start.

Verbondenheid tussen vervoerwijzen en verkeersregelingen zijn al realiteit. In een aantal gemeenten zoals ook Hengelo, wordt al gewerkt met intelligente verkeerslichten (iVRI's); bij vervanging van installaties worden vernieuwingen toegepast.

Elektrificering van de trein bestaat al (en op windenergie). Bovendien is Overijssel de provincie met de meeste elektrische fietsen. Op de Fietssnelweg F35 wordt nu al meer dan 40% aan e-bikes waargenomen, waardoor op een schone manier vlotter van A naar B kan worden gereden. En een (e)fiets is voor sommige groepen meer betaalbaar dan een auto.

Voor de elektrische auto is Hengelo nu al druk bezig met het opstellen van een laadplan om laadpalen te plannen in wijken en in gebieden. Ook de binnenstad krijgt laadplekken voor auto's.

De opkomst van bijvoorbeeld elektrische steps is nog onzeker. Wel staat vast dat er steeds meer innovatieve voertuigen komen, die een plek moeten krijgen, ook in Hengelo. De overheid moet daar zo veel mogelijk op anticiperen.

Tot slot: Hengelo is bezig met Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) voor de binnenstad, net als andere (middel)grote steden in Nederland.

# 3

## Ambities van de stad

In het coalitieprogramma 2018-2022 staan een aantal ambities voor de stad vermeld. Hengelo wil de sterke positie op het gebied van werkgelegenheid in Twente behouden. Ook wil Hengelo doorpakken om de binnenstad beter te maken, om de juiste zorg te bieden en de energietransitie door te zetten. In dit hoofdstuk worden de ambities en beleidskaders van Hengelo beschreven, die input leveren aan het plan 'bereikbare binnenstad'.

### 3.1 Hengelo integraal: samen werken aan vitale Hengelose binnenstad

De binnenstad van Hengelo heeft last gehad van een teruglopend bezoekersaantal en toenemende leegstand. Het is zaak die tendens te keren en Hengelo een vitale binnenstad te geven waarop inwoners en bezoekers trots kunnen zijn.

In het Integraal Actieplan voor een vitale Hengelose binnenstad, dat samen met de gemeenschappelijke partners, SCH, SVH en Hengelo Promotie opgesteld is deze ambitie als volgt geformuleerd.

*Een vitale binnenstad is een binnenstad met een Hengeloos karakter, met oog voor het Hengelose verleden en de blik op de toekomst. Een binnenstad waar bezoekers graag komen en inwoners en ondernemers trots op zijn, omdat er een onderscheidend en divers aanbod is en omdat er een fijne, veilige en gezellige sfeer heerst.*



De subdoelen die bereikt worden door vorenstaande ambitie te realiseren zijn als volgt:

- meer en langer in de binnenstad verblijvende bezoekers;
- verbeteren van de omzet, vastgoedwaarden en het ondernemersklimaat;
- een compactere binnenstad met elkaar versterkende en herkenbare deelmilieus.

De binnenstad is een complex gebied waarin zeer veel inhoudelijke lijnen samen komen. Bijna alle beleidsterreinen binnen het domein van de gemeente hebben raakvlak met de binnenstad. Ook het aantal externe partijen dat betrokken is bij de binnenstad is zeer groot. Om deze redenen wordt de ontwikkeling van de binnenstad als een integraal programma, het Programma Binnenstad, georganiseerd binnen de gemeente. Het programma kent vier programmalijnen:

- ondernemende binnenstad
- bruisende binnenstad
- aantrekkelijke binnenstad
- bereikbare binnenstad

### 3.2 Transitie naar duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is een breed begrip. De visie van het Rijk staat in het klimaatakkoord en beschrijft het als volgt.

*‘Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijkheid voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale door-*

*stroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd’.*

De gemeente Hengelo heeft als eindbeeld voor duurzame mobiliteit om CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn in 2050. Dat betekent dat het wegtransport geen fossiele brandstoffen gebruikt in 2050. Het wegtransport schakelt grootschalig over op elektrisch aangedreven voertuigen. Hiervoor is op grote schaal laad- tankinfrastructuur nodig. Op dit moment is de gemeente gestart met de voorbereidingen voor het opstellen van de integrale visie laadinfrastructuur. Daarnaast zet de gemeente in op duurzaam deelvervoer en Mobility as a Service (MaaS) voor de private mobiliteit. Ook wordt gewerkt aan een plan voor zero emissie stadslogistiek 2030.

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad betekent dit dat de binnenstad voor iedereen toegankelijk is. Hierbij gaat het om de bereikbaarheid via alle verkeersmodaliteiten (voetganger, auto, fiets en openbaar vervoer), waarbij richting toekomst steeds meer ingezet wordt op duurzame vervoersmiddelen. Laadinfrastructuur en deelvervoer krijgen daarmee een plek in de binnenstad.

### 3.3 Omgevingswet

In Nederland moet elke gemeente een omgevingsvisie opstellen. In 2020 gaat de gemeente Hengelo aan de slag met de omgevingsvisie voor de binnenstad en Hart van Zuid. De omgevingsvisie beschrijft het gewenste toekomstbeeld van de fysieke woon-, werk- en leef-omgeving. Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties kunnen meedenken over de binnenstad en Hart van Zuid. Voor zover in de omgevingsvisie uitspraken worden gedaan over de bereikbare binnenstad, worden de resultaten van de totstandkoming van het plan bereikbare binnenstad (zoals beschreven in deze rapportage) hierin meegenomen.

### 3.4 De volgende stap naar nieuw mobiliteitsbeleid

Voor mobiliteit zijn diverse beleidsdocumenten en -instrumenten opgesteld, zoals het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en de Nota Autoparkeren. Dit plan voor de binnenstad is een eerste stap richting het actualiseren van mobiliteitsbeleid.

Bereikbaarheid draagt bij aan een aantrekkelijke en vitale binnenstad. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad stop niet bij de grenzen van de binnenstad. De binnenstad is onderdeel van Hengelo en een groter stedelijk, regionaal en landelijk vervoersnetwerk. De nieuwe mobiliteitsvisie werkt voor de hele stad een visie uit voor het verkeers- en vervoersnetwerk.

# 4

## Huidige binnenstad

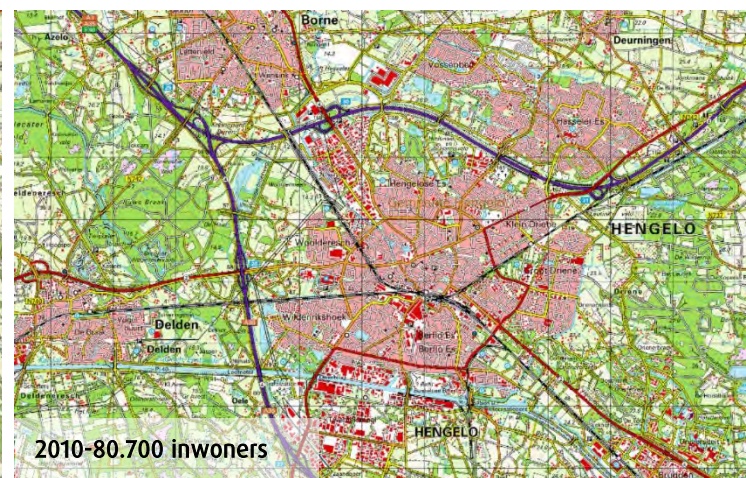
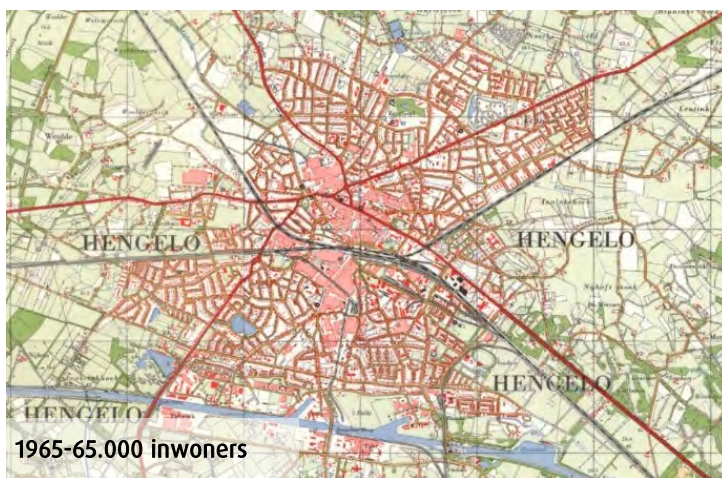
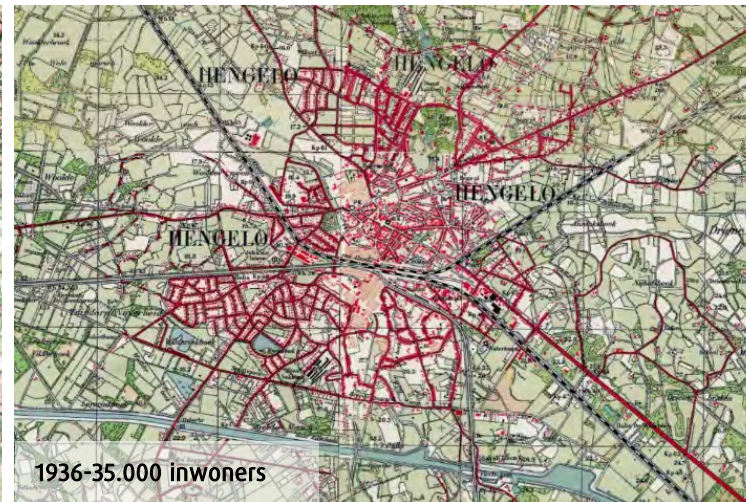
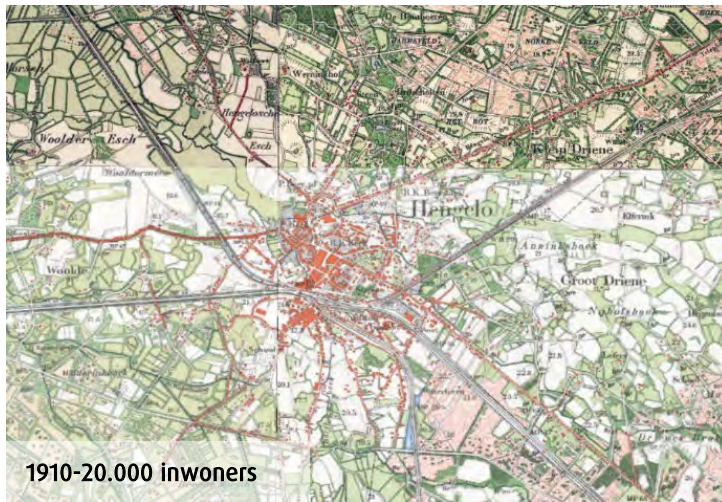
### 4.1 De binnenstad: het hart van Hengelo

Havezate Huys Hengelo, net ten oosten van de Bornsestraat, is waar het ooit begon. Iets verderop naar het zuidwesten kruisten twee oude wegen elkaar: de huidige Oldenzaalsestraat/Deldenerstraat en de Enschedesestraat. In het gebied hiertussen ontstond het dorp Hengelo en aan de kruising van de uitvalswegen kreeg het in de 18<sup>e</sup> eeuw haar dorpsplein.

De stad kreeg verder vorm door ondernemers met lef. Industriëlen van buiten Hengelo, halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw. Van textielstad naar metaalstad. Mede door ondernemers als Floris Hazemeijer en de familie Stork groeide Hengelo. De stad werd uitgebouwd met een menselijke maat. Tussen 1870 en 1900 verdubbelde het aantal inwoners dankzij de bloei van de industrie tot ongeveer 10.000 inwoners. De aanleg van spoorlijnen in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw is van groot belang geweest voor de ontwikkeling van de stad.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Hengelo vanwege haar industrie en strategische ligging regelmatig gebombardeerd. Het centrum werd daarbij vrijwel geheel vernietigd. Tijdens de wederopbouw maakten historische gebouwen plaats voor moderne ontwerpen. In de hedendaagse binnenstad is de wederopbouw terug te zien op straat.

In de jaren zeventig is de Enschedestraat autoluw gemaakt en is rond de binnenstad een centrumring aangelegd. In de jaren negentig is de centrumring verlegd aan de zuidzijde van het spoor, zodat het stationsplein een geheel werd met de binnenstad.



Tegenwoordig is Hengelo een stad die alles in huis heeft wat een grote stad hoort te hebben. Toch heeft zij haar dorpse saamhorigheid weten te behouden. Dat maakt dat Hengeloërs zich veilig en thuis voelen en geen grote maatschappelijke problemen ervaren. De talrijke verenigingen en evenementen zijn kenmerkend voor de actieve betrokkenheid en organisatiekracht van de Hengeloërs. Hengelo is een aangename en leefbare stad. De mix van dorpse saamhorigheid en innovatieve industrie maakt dat Hengelo een stad is met een bijzonder sociaal klimaat.



---

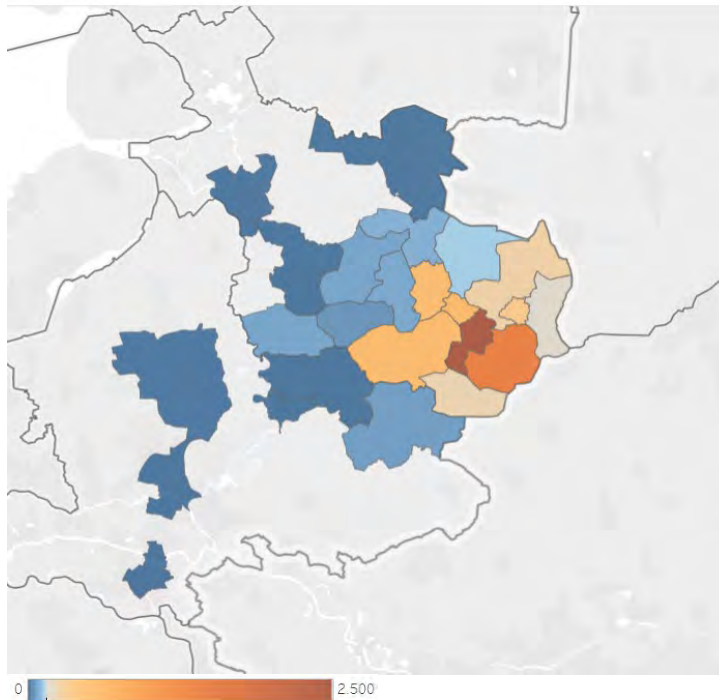
<sup>1</sup> Binnenstadsmonitor Hengelo, 2019.

## 4.2 Facts and figures

Hengelo is een stad met 80.600 inwoners, waarvan er circa 1.500 in de binnenstad wonen. Vergrijzing van de bevolking is een landelijke ontwikkeling. In Hengelo is circa 20% ouder dan 65 jaar.

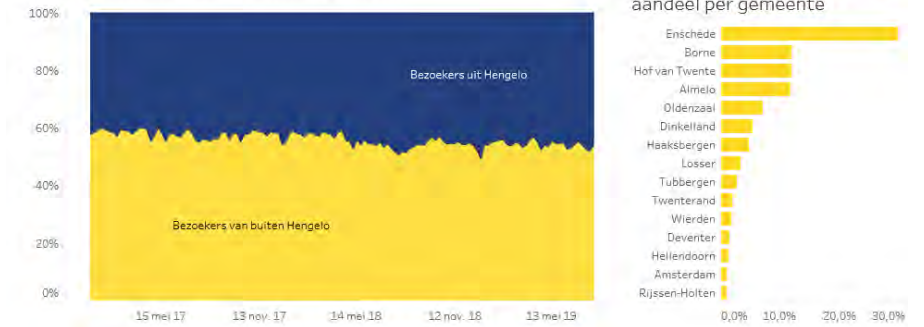
De gemeente werkt samen met haar partners hard aan een vitale binnenstad. In 2019 stond ongeveer 19%<sup>1</sup> van de detailhandel winkels leeg. Er is meer winkelaanbod dan vraag. De binnenstad van Hengelo wordt vooral bezocht om te winkelen. Daarnaast zijn bezoek aan de markt, horeca en boodschappen voornamelijk bezoekdoelen

Ongeveer 60% van de bezoekers komt van buiten Hengelo. Hierbij is het aandeel bezoekers uit de gemeenten Enschede, Borne, Hof van Twente, Almelo en Oldenzaal het hoogst. Zij zijn samen goed voor ongeveer 73% van het aantal bezoekers buiten Hengelo. Figuur 4.1 geeft de spreiding van de bezoekers weer. Hiervan zijn wekelijkse tellingen beschikbaar en in de figuur zijn deze in een periode van maanden samengevoegd.



*Figuur 4.1: Gemiddelde herkomst bezoekers (2017-2019)  
(binnenstadmonitor, 2019)*

Aandeel bezoekers naar herkomst per week



Het Kennispunt Twente heeft ook informatie van voetgangersstromen. Hierna worden de drukste (winkel)straten in de binnenstad op de zaterdag weergegeven.

Druktebeeld op zaterdag 29-02-2020 om 15:00 uur.



De voetgangersstromen zullen echter ten gevolge van de binnenstadsplannen nog wel wijzigen. Ook de ingebruikname van het nieuwe deel van het stadhuis heeft (doordeweeks) een toenemend aantal voetgangers tot gevolg.

Om de binnenstad van Hengelo ligt de centrumring. Met name tijdens de spits wordt hier vertraging ervaren door automobilisten. Een deel van het verkeer op de centrumring is doorgaand en heeft geen herkomst en/of bestemming in de binnenstad.

## 4.3 Huidige bereikbaarheid van Hengelo

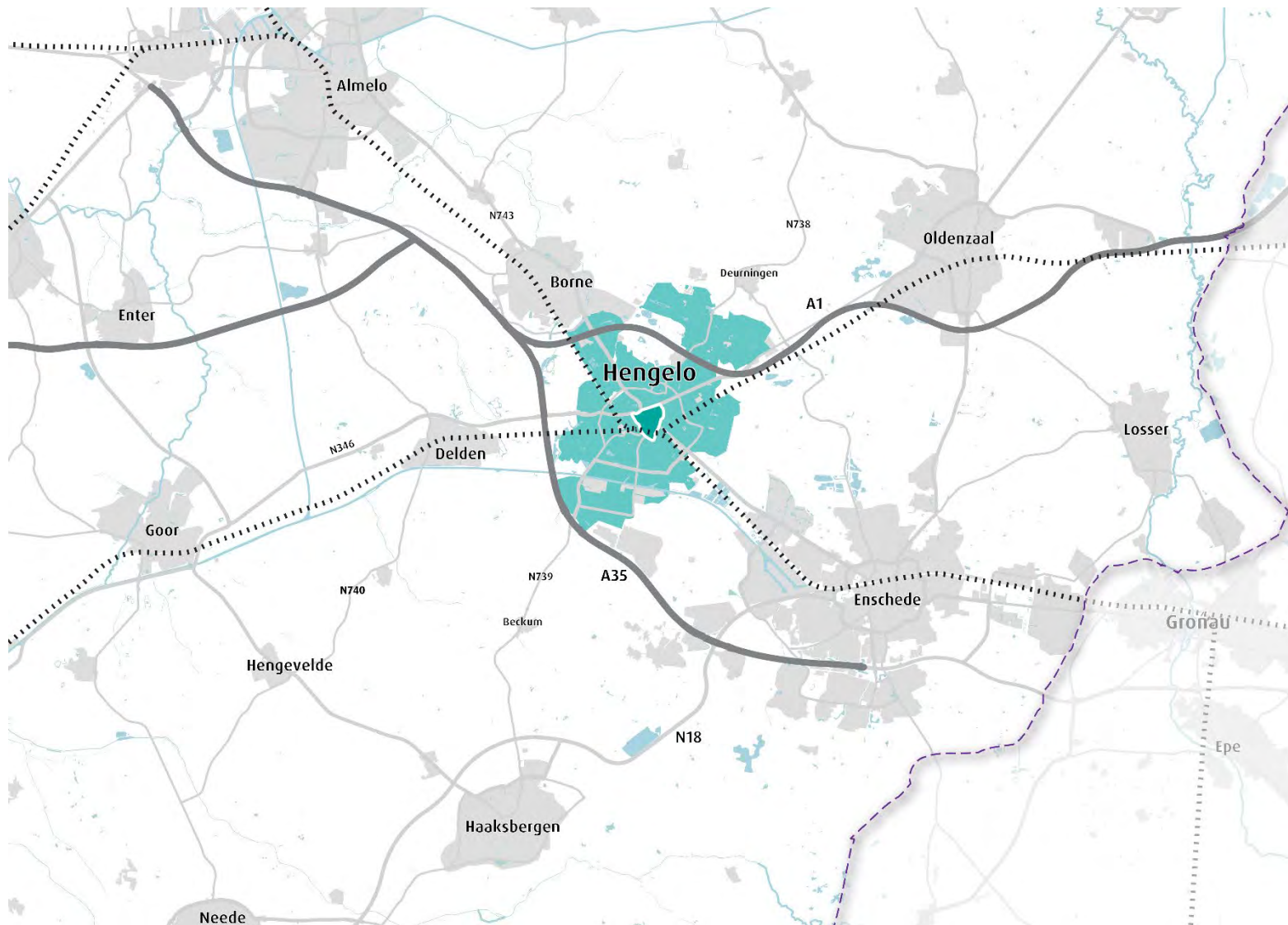
### 4.3.1 Hengelo in de regio

#### *Landelijk en regionaal hoofdwegennet*

Hengelo ligt op de kruising van twee snelwegen, de A1 naar Amsterdam en Osnabrück. En de A35/N35 van Zwolle naar Enschede. Dat maakt Hengelo bereikbaar voor een grote regio en is goed voor de werkgelegenheid in het centrum van Twente. De voorgenomen capaciteitverhogende maatregelen van Rijkswaterstaat op de A1 zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Hengelo en Twente als regio. De wegwerkzaamheden duren tot en met 2025, waarbij de A1 wordt verbreed tussen Apeldoorn en Almelo.

#### *Lokaal hoofdwegennet*

Vanaf de snelwegen kent Hengelo enkele toegangswegen naar de binnenstad. De Bornsestraat en Oldenzaalsestraat verbinden Hengelo met de A1. De Deldenerstraat is een belangrijke inrikker vanaf de A35 naar de binnenstad, naast de drukkere Haaksbergerstraat. Daarnaast is de Deldenerstraat de regionale verbinding tussen Hengelo, Delden en Goor. De Laan Hart van Zuid verbindt Beckum en het zuiden van Hengelo met de binnenstad. De Enschedesestraat/Hengelosestraat is de (historische) verbindingsweg tussen Enschede en Hengelo.



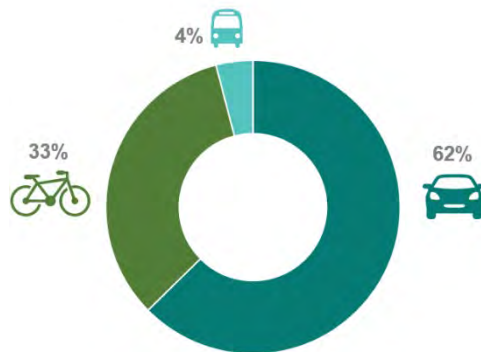


### *Spoor*

Hengelo is goed bereikbaar per spoor. Het heeft een directe verbinding met Den Haag Centraal, Amsterdam Centraal en Enschede. In 2018 stapten op een werkdag gemiddeld 6.951 NS-reizigers in of uit op station Hengelo. Met Blauwnet is het mogelijk om met de trein naar Zwolle, Oldenzaal en Zutphen te gaan. Het aantal reizigers met Blauwnet is onbekend. Voor de komst van Blauwnet (2017) waren er 12.921 reizigers per dag.

Met beide vervoerders is het mogelijk om naar Enschede te reizen. In de spits rijden er zeven treinen per uur naar Enschede.

Hengelo is onderdeel van de verbinding Amsterdam - Berlijn. Ten tijde van het opstellen van dit plan wordt gekeken om de verbinding Amsterdam - Berlijn te versnellen en het aantal stops in Nederland mogelijk te verminderen.



*Figuur 4.2: Verdeling vervoersmiddel alle verplaatsingen Hengelo  
(bron: OViN 2004-2016, rest is 1%, samen 100%)*

Vanaf station Hengelo arriveren en vertrekken 9 verschillende buslijnen, die de verbindingen met omliggende steden en dorpen verzorgen. Ook halteert Flixbus op station Hengelo.

### *Verdeling van de modaliteiten*

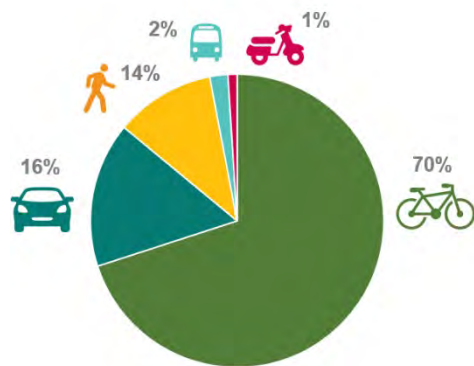
Op basis van Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) zien we dat van alle verplaatsingen in Hengelo ongeveer 33% met de fiets is. Van alle verplaatsingen is 62% met de auto (figuur 4.2). Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen korte of lange afstanden en betreft het verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in Hengelo. Ook het Koopstromenonderzoek Oost-Nederland van 2019 bevestigt deze verdeling. In generieke zin is te stellen dat in Oost-Nederland de auto het belangrijkste vervoersmiddel is om winkelgebieden te bezoeken.

### **4.3.2 Bereikbaarheid Binnenstad**

#### *Hoe komen de bezoekers naar de binnenstad?*

In paragraaf 4.2 is geconstateerd dat 40% van de bezoekers uit Hengelo komen en 60% van de bezoekers van buiten Hengelo komen. De bezoekers uit Hengelo zijn in het Hengelo Panel bevraagd (2019) met welk vervoersmiddel zij naar de binnenstad komen. Hengeloërs, die minstens één keer per maand de binnenstad van Hengelo bezoeken doen dat, net als voorgaande jaren, meestal met de (elektrische) fiets (70%; waarvan 45% 'gewone fiets' en 25% elektrische fiets). Eén op de vijf (16%) komt meestal met de auto en 14% komt te voet.

Het aandeel elektrische fiets stijgt fors. Kwam in 2018 nog 51% met de gewone fiets, in 2019 is dit aandeel afgenomen tot 44%.

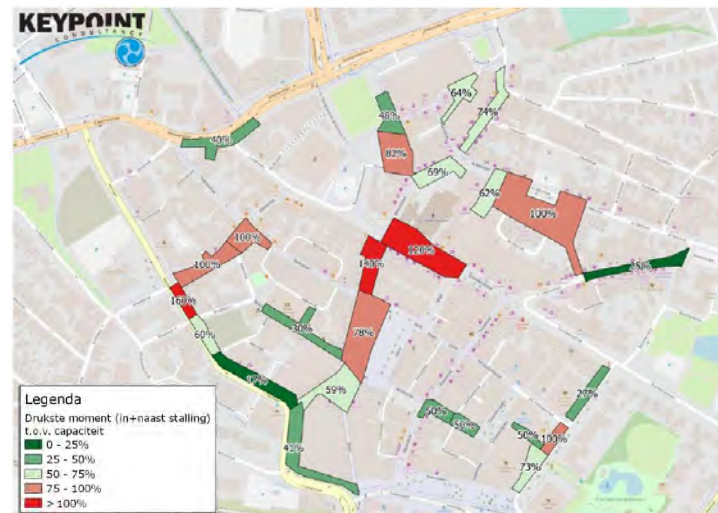


Figuur 4.3: Verdeling vervoersmiddel naar de binnenstad 2019 (bron: Hengelo panel 2019)

#### Fietsparkeren

In 2019 heeft de gemeente een fietsparkeerdruk meting uitgevoerd. Er is met name een hoge bezettingsgraad aan de Enschedesestraat, Brinkstraat en Kloosterhof. Met name op de zaterdag is er een grote vraag naar stallingsmogelijkheden bij de bewaakte stalling Kloosterhof.

Op de vrijdagavond valt de Pastoriestraat op qua hoge bezetting. Dit is te verklaren door de horecafuncties, die aan de Pastoriestraat zijn gelegen.



Figuur 4.4. Maximale bezettingspercentage van stallingen

#### Autoparkeren

Hengelo kent drie belangrijke parkeergarages in de binnenstad, | De Beurs, Thiemsbrug en De Brink. De parkeergarages kennen een lage bezettingsgraad, maximaal 60%. Daarnaast is aan de Wetstraat (achter de Hema) een parkeerterrein. In het Hengelo panel is de Wetstraat als favoriet parkeerterrein genoemd (25%), gevolgd door parkeergarages Thiemsbrug (19%) en de Beurs (17%). De meerderheid (57%) beoordeelt het parkeren in de binnenstad met een 8,0 of hoger.

De parkeertarieven zijn in Hengelo sinds jaar en dag € 1,90 per uur. In tabel 4.1 is een vergelijking weergegeven met de andere drie Twentse steden.

Stad	Straatparkeren	Parkeergarage	Max. per dag
Hengelo	€ 1,90	€ 1,90	€ 7,60
Enschede	€ 3,10	€ 3,00	€ 15,00
Almelo	€ 2,09	1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> uur: € 2,00 3 <sup>e</sup> en 4 <sup>e</sup> uur: € 1,00	€ 6,00
Oldenzaal	€ 1,30	(particulier)	€ 4,40

Tabel 4.1: Parkeertarieven

Hierna zijn de parkeertarieven en capaciteiten van parkeergarages en één terrein weergegeven.

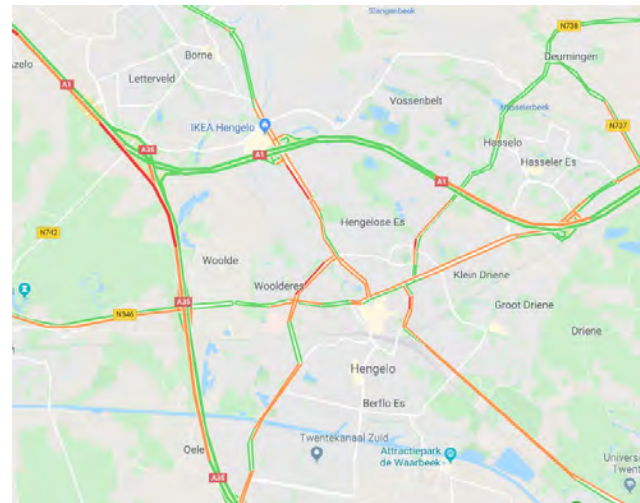
Parkeerlocatie	Tarief per uur	Aantal plaatsen
De Beurs	€ 1,90	315
Thiemsbrug	€ 1,80	380
De Brink	€ 2,14	377
P+R	€ 1,97	279
Kloosterhof (tijdelijk)	€ 1,90	100

Tabel 4.2: Parkeertarieven en capaciteiten van parkeergarages

#### Beoordeling autobereikbaarheid

In het Hengelo panel is aan de binnenstadbezoekers, die meestal met de auto naar de binnenstad gaan, gevraagd of zij wel eens knelpunten ervaren. Een kleine meerderheid (54%) antwoordde ontkennend, terwijl 46% van hen aangaf wel eens knelpunten te ervaren. Op de vraag waar ze voornamelijk knelpunten ervaren, is dit vooral aan de oostzijde van de centrumring (Oude Molenweg/Wolter ten Catestraat) vanaf de Oldenzaalsestraat tot en met het Prins Bernhardplantsoen. Verkeersdrukke en oponthoud zijn de meest genoemde knelpunten.

Ook de druktebeelden van Google Maps laten zien dat tijdens de spits op delen van de centrumring en op de invalswegen vertraging ontstaat, maar dit is een gangbaar beeld, ook in andere steden.



Figuur 4.5. Typisch beeld dinsdagochtend spits (bron: Google maps)

## 4.4 Resumé

Op verschillende wijzen is inzicht gekregen in het verkeer rondom de binnenstad en in Hengelo.

Hierbij is te zien dat:

- Ongeveer 60% van de bezoekers komt van buiten Hengelo. Hierbij is het aandeel bezoekers uit de gemeenten Enschede, Borne, Hof van Twente, Almelo en Oldenzaal het hoogst. Zij zijn samen goed voor ongeveer 73% van het aantal bezoekers buiten Hengelo (bron: Binnenstadsmonitor 2017-2019)
- 70% van de Hengeloërs, die een bezoek brengt aan de binnenstad met de fiets komt. Van de Hengeloërs komt 16% met de auto (bron: Hengelo panel 2019).
- Kijkend naar al het verkeer in Hengelo is 62% van alle verplaatsingen met de auto. 73% daarvan komt uit vijf omliggende gemeenten. Hierbij gaat het om verkeer met een herkomst en/of bestemming in Hengelo ongeacht de afstand (bron: OViN 2004 -2016).
- Hoewel uit cijfers en meningen blijkt dat de bereikbaarheid van de binnenstad (per auto en fiets) als goed wordt ervaren, wordt de centrumring op bepaalde momenten als druk ervaren.

# 5

## Uit de stad

Dit rapport is tot stand gekomen met input van diverse stakeholders. In de periode november 2019-juni 2020 zijn deze betrokkenen geraadpleegd. Verschillende stakeholders van de binnenstad zijn samengekomen in een zogeheten klankbordgroep. Bezoekers van de binnenstad zijn op straat bevraagd tijdens de 'straatgesprekken'. Daarnaast zijn bij de gemeente Hengelo diverse stakeholders meegenomen gedurende het proces. Ook de gemeenteraad is actief betrokken. De volgende paragrafen gaan kort in op het doorlopen proces.

### 5.1 Klankbordgroep

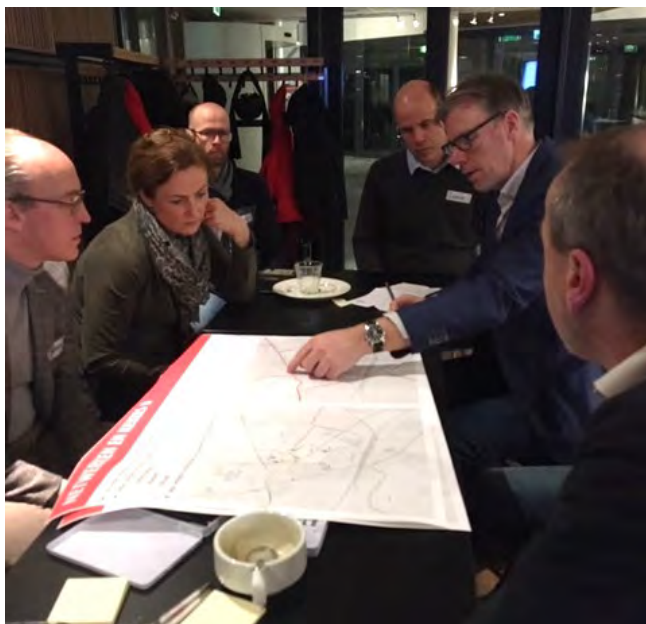
Gebruikers en bewoners van de binnenstad zijn vier keer bij elkaar gekomen in een klankbordgroep. Het doel van de bijeenkomsten was om inzicht te krijgen in alle verschillende ontwikkelingen en belangen in de binnenstad. De klankbordgroep was raadgevend. De lijst met deelnemers en genodigden voor de klankbordgroep staat in bijlage 2.

Het proces omvatte vier workshops. De eerste bijeenkomst bestond uit de drie k's van de binnenstad: kwaliteiten, kansen en knelpunten. Tijdens de tweede bijeenkomst zijn de verschillende structuren voor voetganger, fietser en auto besproken en gekeken waar ze knelpunten opleveren. De derde bijeenkomst stond in het teken van negen opgaven met de maatregelen en projecten. De vierde bijeenkomst ging over de laatste stand van zaken, de finale discussies en de uitvoering van het totaalpakket, maar ook voor de kortere termijn: 2021 en 2022. Tijdens het proces werden elkaars standpunten en meningen

gedeeld. Constructief werd meegedacht om samen de binnenstad te verbeteren.

De klankbordgroep is gevormd door bestaande, georganiseerde stakeholders. Gezocht is naar een balans tussen ondernemers, belangenverenigingen en wijk- en buurtverenigingen. De deelnemers van de klankbordgroep zijn in bijlage 2 toegevoegd.

Bij het uitnodigen van de stakeholders is gebruik gemaakt van de contacten van de gemeente Hengelo.



## 5.2 Bezoekers op straat

In november 2019 zijn ruim 200 bezoekers en inwoners van Hengelo op straat geïnterviewd over de bereikbaarheid van het stadscentrum met de auto, fiets, openbaar vervoer en te voet. Tijdens de interviews werd onder andere ingegaan op wat bezoekers en inwoners zien als klantvriendelijk parkeerbeleid voor fiets en auto, prettige aanlooproutes vanaf parkeerfaciliteiten naar de binnenstad, en suggesties voor een betere routing en bewegwijzering naar parkeergarages en parkeerplaatsen. Ook werd gevraagd wat de respondenten vinden van

een autovrij en fietsluw stadshart, en de huidige toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden.

De gesprekken vonden plaats op een druk punt in de binnenstad, ter hoogte van de kruising van de Enschedesestraat met de Brinkstraat.. De gesprekken werden gevoerd met twee doelgroepen: het winkelend publiek en het uitgaanspubliek. Een deel hiervan woont in het centrum zelf. Met het winkelend publiek is gesproken op donderdag 28, vrijdag 29 en zaterdag 30 november, alle dagen van 10.00 tot 16.00 uur. Met het uitgaanspubliek is gesproken op zaterdagavond 30 november van 18.00 tot 22.00 uur. 89% van de bezoekers overdag en 95% van het uitgaanspubliek was goed bekend in Hengelo.

De resultaten in het kort:

De bereikbaarheid van het centrum wordt positief beoordeeld, zowel door fietsers als automobilisten. Fietsers zijn iets positiever dan automobilisten. Ze oordelen positief over de kwaliteit van fietspaden en de toegankelijkheid van het centrum. Van alle kanten is het centrum volgens hen goed te bereiken. In het centrum zelf is het duidelijk minder omdat fietsers en voetgangers elkaar in de weg zitten, is de ervaring van veel voetgangers.

Automobilisten noemen als minpunten werkzaamheden, die leiden tot minder doorstroming, vastlopend verkeer en ergernis omdat omleidingsroutes niet duidelijk zijn aangegeven. Een ander punt is de wachttijd bij verkeerslichten. Meerdere respondenten pleiten voor een betere afstelling van de verkeerslichten. Ook in de spits is volgens

diverse respondenten sprake van een afnemende doorstroming.

Respondenten zeggen dat ze snel een parkeerplaats kunnen vinden. De afstand tussen een parkeerplek en de binnenstad noemen ze kort, de aanlooproutes zijn logisch en het is beter nu parkeren op zondag weer gratis is.

Voor fietsers is met name het stallen van de fiets een heet hangijzer. Bijna de helft van de respondenten waardeert de stallingsmogelijkheden om meerdere redenen onvoldoende: de belangrijkste reden is dat de geel gemarkeerde fietsparkeervakken niet voldoen. Op drukke dagen, zoals op zaterdag, is de ruimte te beperkt en worden fietsen ook buiten de vakken geplaatst. Dat hindert dan voetgangers en belemmert de doorgang van kinderwagens en rolstoelen. Ook vinden respondenten het een groot gemis dat er geen fietsbeugels in de gele vakken staan waar een fiets met een hangslot aan bevestigd kan worden en die zorgen voor een ordelijke uitstraling. Fietsers pleiten ook voor meer toezicht/ handhaving en meer bewaakte en/of overdekte stallingen. De bestaande bewaakte stalling op het Kloosterhofterrein wordt op prijs gesteld, maar is ook beperkt in capaciteit en openingstijden.

Voetgangers vinden dat fietsers te veel ruimte krijgen in het centrum en dat er te weinig rekening wordt gehouden met voetgangers. Het voetgangersgebied zorgt voor onduidelijkheid bij veel respondenten. Het is de meeste respondenten niet duidelijk wat er wel mag en niet mag.

### 5.3 Projectgroep, College, raad (intern)

Voor een goede afstemming met de drie andere lijnen van het programma binnenstad en diverse beleidsvelden zijn er verschillende afstemmingsmomenten geweest. Zo zijn er drie workshops georganiseerd met een brede ambtelijke groep.

Ook de gemeenteraad is actief betrokken geweest gedurende het proces. Om inzicht te geven in het participatieproces met de klankbordgroep kregen raadsleden de gelegenheid om bij de plenaire terugkoppeling van de bijeenkomsten aanwezig te zijn als toehoorder. Daarnaast is er een informerende politieke markt geweest op 11 februari 2020. Tijdens deze bijeenkomst zijn de tussentijdse resultaten gepresenteerd en kregen de aanwezigen de mogelijkheid om vragen te stellen en aandachtspunten mee te geven.



# 6

## Kansen en kwaliteiten

In de voorgaande hoofdstukken is een beeld ontstaan van de huidige binnenstad in Hengelo. Dit door middel van inventarisatie en data, gesprekken met stakeholders in een klankbordgroep, op straat en via het Hengelo panel.

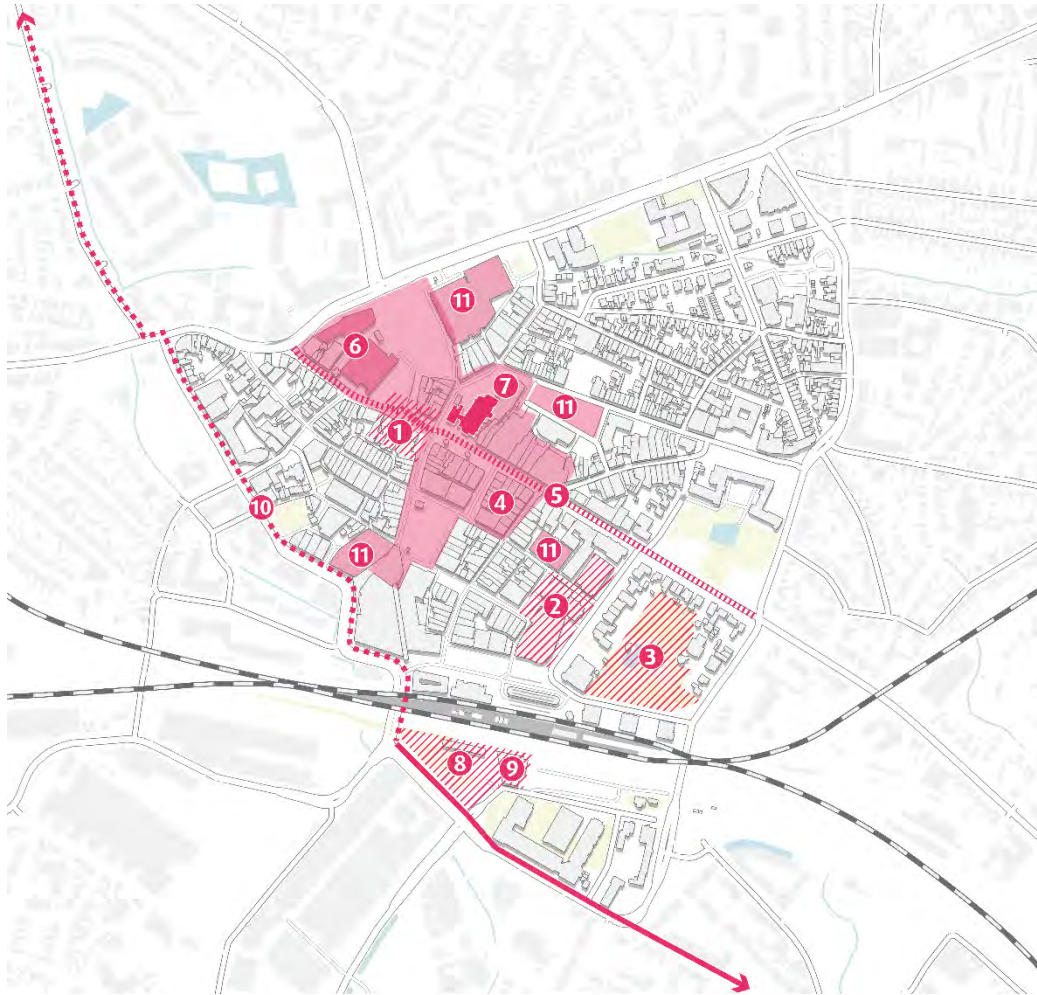
De kwaliteiten, kansen en verbeterpunten vormen het resumé van alle opgehaalde informatie, zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken. Ze vormen de input voor de visie en koers van het plan.

### 6.1 Kwaliteiten en kansen van de binnenstad

#### *Binnenstad met zijn eigen identiteit*

De binnenstad kent de volgende kwaliteiten en kansen. De volgorde is willekeurig.

1. Horecacluster Burgemeester Jansenplein  
Het horecacluster aan de Burgemeester Jansenplein zorgt voor levendigheid in de binnenstad. Daarnaast worden er regelmatig evenementen georganiseerd op dit plein. Inwoners van Hengelo waarderen dit zeer.
2. De schouwburg en bibliotheek vormen een cultuurcluster in het zuiden van de binnenstad.
3. Prins Bernhardplantsoen  
Het Prins Bernhardplantsoen vormt rust en groen in de stad. Door de beslotenheid van het plantsoen is het een verborgen tuin in de stad.



*Figuur 6.1: Kwaliteiten en kansen van de binnenstad*

#### 4. Kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied wordt getransformeerd naar een compact gebied. Hierdoor zijn er korte loopafstanden en clustering van winkels met minder leegstand.

#### 5. Herinrichting openbare ruimte

De Enschedesestraat en Langestraat zijn het afgelopen jaar heringericht. De nieuwe openbare ruimte wordt zeer gewaardeerd door de Hengeloërs.

#### 6. Stadhuis terug in de binnenstad

In februari 2020 is het nieuwe stadhuis in gebruik genomen. Het stadhuis trekt zowel werknemers als bezoekers aan en zorgt voor extra reuring in de binnenstad.

#### 7. Cultureel erfgoed

Hengelo is rijk aan Cultureel erfgoed. De St. Lambertusbasiliek, De Telgenflat en het Verenigingsgebouw zijn hier goede voorbeelden van. De gevels en de plinten geven karakter en sfeer in de binnenstad. Veel gebouwen zijn kenmerkend voor de wederopbouw van de stad na de tweede wereldoorlog.

#### 8. Skatepark

De skatevoorziening bij het Industrieplein is een belangrijke ontmoetingsplek voor jongeren.

#### 9. Poppodium Metropool

Het poppodium Metropool heeft een divers aanbod en programmering. Het is een belangrijke functie die van oudsher al in Hengelo aanwezig is.

#### 10. Fiets snelweg 35

De Twentse fiets snelweg F35 is de regionale fietsroute van Enschede naar Nijverdal. Tussen Hengelo en Enschede is de route klaar. De aankomende jaren wordt de route naar Borne verder aangepakt, evenals het binnenstadtracé. Aan de westzijde van de centrumring ontstaat een doorgaande fietsroute met hoge kwaliteit voor fietsen.

#### 11. Voldoende parkeergelegenheid

Hengelo kent drie parkeergarages en een parkeerterrein dicht bij het winkelgebied. De loopafstanden zijn kort. De parkeergarages hebben voldoende ruimte en mensen vinden makkelijk een plek.



## 6.2 Ruimte voor verbetering

De volgende knelpunten en verbeterpunten zijn genoemd voor de binnenstad van Hengelo.

### 1. Station Hengelo

Het station is een belangrijk aankomst- en vertrekpunt voor bezoekers, die met het openbaar vervoer naar de binnenstad komen. De looproute naar het winkelgebied is echter niet goed herkenbaar.

### 2. Shared space

Bij de shared space-inrichting van het kernwinkelgebied ervaren fietsers en voetgangers soms 'last' van elkaar. Gevoelsmatig gebeuren er veel bijna-ongevallen. Met name op drukke momenten levert het medegebruik van zowel fietsers als voetgangers conflicten op.

### 3. Doorgaande fietsroutes

Het kruispunt Enschedesestraat - Langestraat - Wemenstraat - Brinkstraat wordt door velen als een gevaarlijk punt ervaren. De fietsroutes noord-zuid en oost-west komen hier samen. Daarnaast zijn er ook fietsers met verschillende snelheden onder andere door de elektrische fiets. Het kruispunt wordt als onoverzichtelijk ervaren door de shared space-inrichting en beperkt zicht door de terrassen.

### 4. Fietsen stallen in de binnenstad

Veel Hengeloërs komen met de fiets naar de binnenstad. In de binnenstad zijn onvoldoende (bewaakte) stallingen. Op drukke dagen wordt er buiten de vakken geparkeerd en zorgt dit voor overlast bij de voetganger. Wenselijk is om meer stallingsvoorzieningen te realiseren, zowel bewaakt en overdekt, maar ook voor kort parkeren.

### 5. Evenementen

Tijdens evenementen is er een piekvraag aan fietsenstallingen. Op dit moment ontbreekt er een centrale plek om grote getallen fietsen te parkeren. Met steeds meer evenementen in de binnenstad (bruisende binnenstad) is het wenselijk om een tijdelijke fietsenstalling te kunnen creëren tijdens evenementen.

### 6. Autovrij gebied

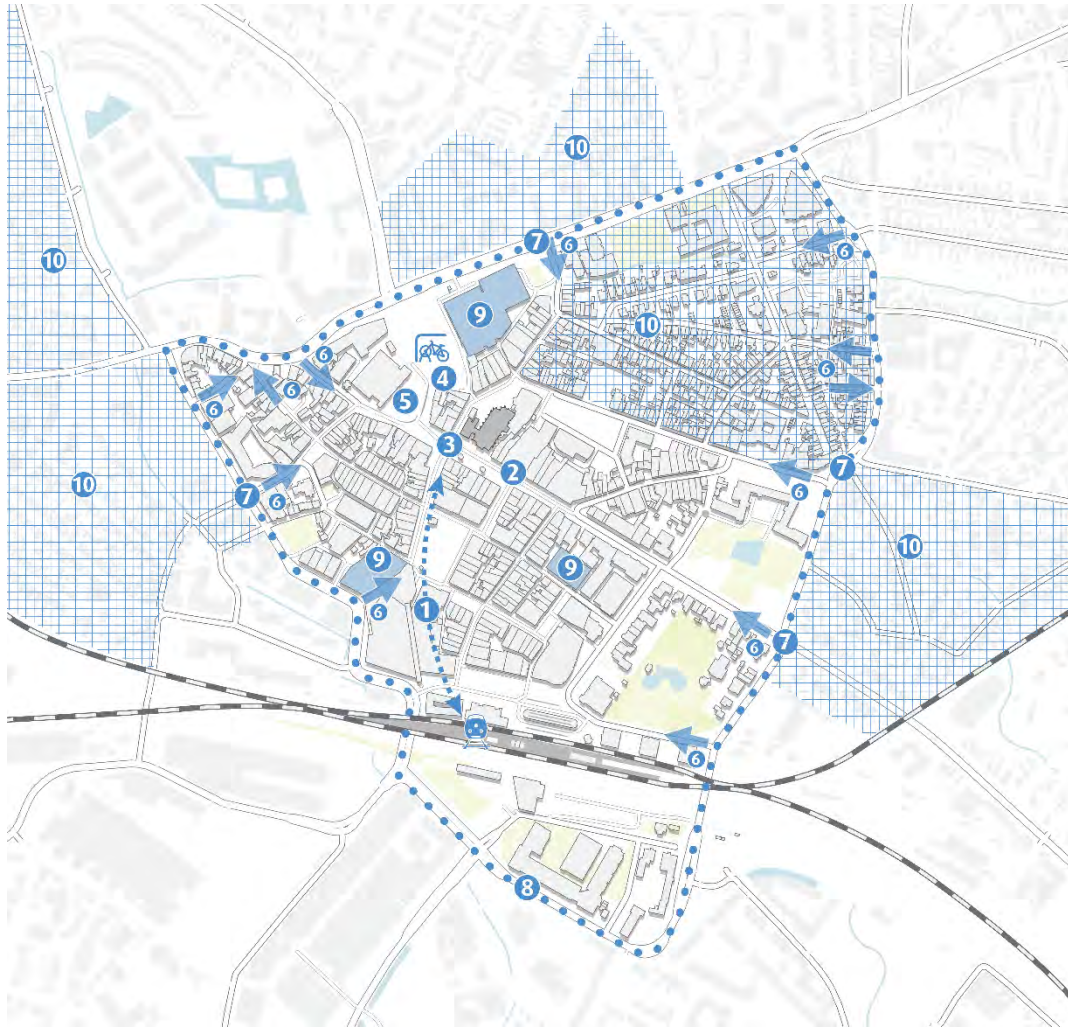
In de binnenstad is een vrij groot gebied aangewezen als autovrij gebied. Op enkele plekken zijn mogelijkheden om de toegang fysiek af te sluiten, maar dit gebeurt niet altijd. Hierdoor is het voor autoverkeer vrij gemakkelijk om door het autovrije centrumgebied te rijden. Dit veroorzaakt overlast bij andere weggebruikers, omwonenden en bij ondernemers.

### 7. Oversteekbaarheid centrumring

Hengelo heeft een centrumring om de binnenstad liggen. De fietsroutes uit de verschillende wijken komen hier op uit. Door fietsers is aangegeven dat de centrumring minder goed oversteekbaar is om naar de binnenstad te komen.

### 8. Doorstroming centrumring

Automobilisten ervaren vertraging op de centrumring. Een verbeterpunt is de doorstroming en kruispuntafwikkeling op de centrumring voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de centrumring minder herkenbaar en liggen er verbeterpunten om de inrichting van de weg en omgeving beter op elkaar af stemmen met herkenbare entrees.



*Figuur 6.2: Ruimte voor verbetering*

9. Lage bezettingsgraad parkeergarages

De parkeergarages kennen een lage bezettingsgraad. Verbeterpunt is om de parkeergarages beter te benutten en meer mensen te verleiden om de parkeergarages te gebruiken.

10. Parkeeroverlast omliggende wijken

In de omliggende wijken wordt parkeeroverlast ervaren door bewoners. Bezoekers die kort willen parkeren kiezen ervoor om in de omliggende straten te parken (blauwe zone). Dit zorgt voor een hogere parkeerdruk in de omliggende straten van het centrum. Ook werknemers in de binnenstad die met de auto komen, zoeken naar plekken om gratis te kunnen parkeren.

11. Bevoorrading binnenstad

De winkeliers in de binnenstad moeten bevoorraad worden. Tussen 07.00-12.00 uur is het voor distributieverkeer toegestaan om het autovrije gebied te berijden ten behoeve van laden en lossen. Ook buiten deze venstertijd wordt distributieverkeer gesignaleerd in de binnenstad. Daarnaast rijden er buiten de venstertijden pakketdiensten door het autovrije gebied ten behoeve van bewoners (dit verbeterpunt hangt samen met nummer 6).

# 7

## Visie en koers voor bereikbare binnenstad

De visie uit het Integrale actieplan voor een vitale Hengelose binnenstad is vertaald naar gebiedsprofielen voor de binnenstad (paragraaf 7.1). Ook is een keuze gemaakt in de doelgroep voor de Hengelose binnenstad (paragraaf 7.2). Dit samen zorgt voor uitgangspunten voor de visie en koers voor de bereikbare binnenstad. De visie voor de bereikbare binnenstad staat in paragraaf 7.3.

### 7.1 Een vitale binnenstad met Hengeloos karakter

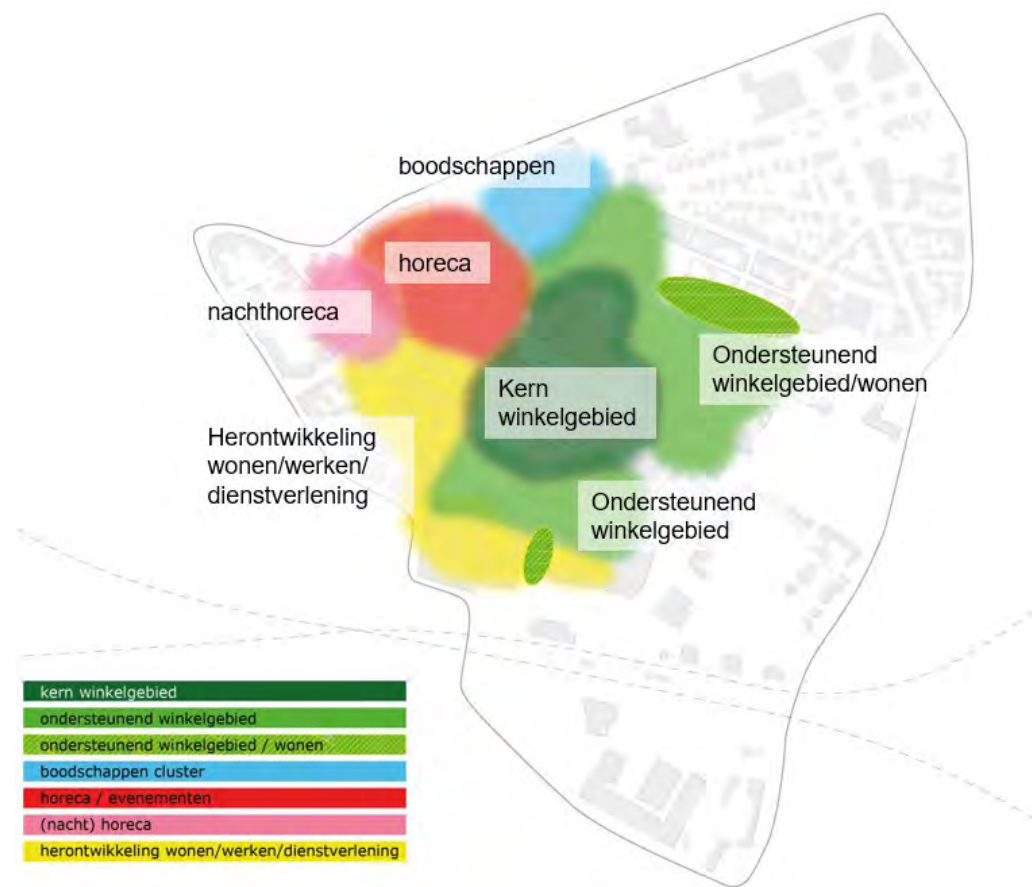
Wat voor een (binnen)stad willen we zijn?

*Een vitale binnenstad met een Hengeloos karakter, met oog voor het Hengelose verleden en de blik op de toekomst. Een binnenstad waar bezoekers graag komen en inwoners en ondernemers trots op zijn, omdat er een onderscheidend en divers aanbod is en omdat er een fijne, veilige en gezellige sfeer heerst.*

We zetten in op meer en langer verblijvende bezoekers in de binnenstad. Door aan onze binnenstad te werken, verbeteren we de omzet, vastgoedwaarden en het ondernemersklimaat. We werken aan een compacte binnenstad met elkaar versterkende en herkenbare deelmilieus.

De integrale ambitie voor de binnenstad is verder uitgewerkt in een gebiedsprofielenkaart. Hierin worden vijf deelmilieus onderscheiden:

- kernwinkelgebied;
- ondersteunend winkelgebied;
- herontwikkelgebieden;
- (nacht) horeca en evenementengebied;
- boodschappencentrum.



Figuur 7.1: Binnenstad met beoogde deelmilieus

Het **kernwinkelgebied** is het ‘hart’ van de binnenstad met de St. Lambertusbasiliek als toegangspoort. Het gebied heeft voornamelijk winkelveorzieningen en afwisselende daghoreca. Het autoluwe winkelgebied is herkenbaar en aantrekkelijk voor winkelend publiek. Het heeft een eenduidige (loop)route en inrichting van de openbare ruimte. De voetganger staat centraal en deelt op rustige momenten de openbare ruimte met de fietser (shared space). Het gebied kent een ruimtelijke verbinding met het Wetplein.

In de **ondersteunende winkelgebieden** wisselen winkels af met andere functies, zoals wonen en zakelijke dienstverlening. Het zijn aanloopstraten naar het kernwinkelgebied toe. De winkels kennen specifieke (niche) doelgroepen en het zijn veelal zelfstandige ondernemers met onderscheidende producten en/of diensten. Met hun eigen klantenkring trekken ze bezoekers vanuit de gehele regio. Waar dat kan, wordt samen met ondernemers geëxperimenteerd met kort parkeren op straat (shop & go).

De **herontwikkelgebieden** transformeren retail naar wonen en dienstverlening. De opgave is om het winkelen, de horeca en de evenementen, dicht bij elkaar te brengen in een compact stadshart van de binnenstad. De gebieden, die al lange tijd kampen met relatief veel leegstand en die naar de toekomst niet kansrijk worden geacht voor behoud van retail, worden getransformeerd naar wonen en/of zakelijke dienstverlening of andere functies. De focus ligt op het Stationsplein, de Brinkpassage, Markstraat en Beekstraat.



Een afgebakend (**nacht**) horeca- en evenementengebied als aangenaam verblijfsgebied. Het Burgemeester Jansenplein is autovrij, voorziet in dag- en avondhoreca en geeft ruimte aan de (grote) evenementen. In het nachthoreca cluster is wonen niet wenselijk.

Thiemsbrug en Lange Wemen vormen het **boodschappencentrum**, waar op korte afstand geparkeerd kan worden.

De gemeente Hengelo werkt hard aan de binnenstad. Aankomende jaren staan al veel ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Deze ontwikkelingen zijn in bijlage 1 weergegeven.

#### *Mobiliteit draagt bij aan een vitale binnenstad*

Mobiliteit moet de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de binnenstad niet beperken, maar er juist aan bijdragen. Het transformeren van de binnenstad gaat gepaard met een mobiliteitstransitie. Door meer bezoekers en bewoners aan te trekken in de binnenstad neemt de vervoersvraag van zowel voetganger, fiets, auto als distributieverkeer toe. Dit gaat met elkaar schuren en zonder het nemen van maatregelen leidt dit onvermijdelijk tot problemen op het gebied van verkeer, veiligheid en milieu. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Verkeer is de belangrijkste gebruiker van de openbare ruimte. De opgave is dus hoe we de mobiliteit organiseren, structureren, vormgeven en inrichten, zodanig dat we het best bijdragen aan een vitale, aantrekkelijke en leefbare binnenstad.

## 7.2 Voor wie maken we de binnenstad aantrekkelijk?

Om ervoor te zorgen dat de juiste keuzes worden gemaakt, is samen met Hengelo Promotie en SCH onderzoek gedaan naar de bezoekers van Hengelo. Welke doelgroep spreekt aan en willen we aantrekken naar de binnenstad? Door een keuze te maken in doelgroepen kan rekening worden gehouden met hun behoeften.

Op basis van dit onderzoek is door onder meer Vierders en bureau Q&A geadviseerd om prioriteit te leggen naar het versterken van de binding van de Hengeloër met de binnenstad. Het grootste deel van de bevolking in Hengelo bestaat uit gezinnen. Gezinnen hebben een grote behoefte om producten te consumeren. Daarnaast zijn gezinnen een interessante doelgroep op het gebied van wonen en werken. Dit maakt dat gezinnen gekoesterd moeten worden. Het hoofddoel richting gezinnen is het versterken van de binding met de binnenstad.

Naast gezinnen vormen 23-65-jarige stellen en alleenstaanden een andere belangrijke doelgroep. Zij zijn een geschikte doelgroep om in het centrum van Hengelo te wonen. Zij hebben minder grote woonruimten nodig dan gezinnen en hebben vaker de voorkeur dicht bij voorzieningen (zoals winkels) te wonen. Daarnaast maken alleenstaanden en stellen meer gebruik van horecavoorzieningen in vergelijking met andere doelgroepen.

### 7.3 Visie voor een bereikbare binnenstad

#### *Kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal*

De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal in de binnenstad. Mobiliteit draagt bij aan de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de binnenstad. Het is belangrijk dat de stad optimaal bereikbaar is, niet alleen per fiets en lopend, maar ook met het openbaar vervoer en de auto.

Verkeer is de belangrijkste gebruiker van de openbare ruimte. De opgave is dus hoe we de mobiliteit organiseren, structureren, vormgeven en inrichten. Zodanig dat we het best bijdragen aan een vitale binnenstad, rekening houdend met de dynamische ontwikkeling van mobiliteit en ruimte.

#### *Voetganger als gezicht van de binnenstad*

Hierbij kijken we van binnen naar buiten. De voetganger is het gezicht van de binnenstad en zetten we centraal in het compacter te maken kernwinkelgebied. Bezoekers aan de binnenstad worden immers uiteindelijk allemaal voetganger. Samen met de fietser zijn zij de hoofdgebruiker in de binnenstad. De voetganger krijgt aantrekkelijke, herkenbare en veilige routes naar het kernwinkelgebied, bijvoorbeeld vanuit station en parkeergelegenheden. Ook de fietser krijgt aantrekkelijke en veilige routes naar de binnenstad. Het autoverkeer wordt over de centrumring verdeeld en verleid naar de aanrijdroutes, die de poorten zijn van de binnenstad voor het autoverkeer, o.a. naar de parkeergelegenheden.

#### *Aantrekkelijk wonen en werken*

De binnenstad wordt niet alleen aantrekkelijker door een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en een hoog voorzieningenniveau. Het beschikbaar zijn van (betaalbare) parkeerplaatsen, stallingsruimte voor fietsen en het aanbod van deelauto's en MaaS zorgt er ook voor dat de aantrekkelijkheid om te wonen en te werken toeneemt. Het aanbod is afhankelijk van het mobiliteitsprofiel van bestaande bewoners en nieuwe groepen (kleine) huishoudens.





- Voetgangersgebied, fietsers beperkt toegestaan (geleidelijk uittrollen)
- Aanloopstraten
- Fietsers op de rijbaan/weg
- Aansluitend fietspad
- P Bestaande fietsenstalling
- P Nieuwe fietsenstalling

### *Compact stadshart*

Het compacte stadshart kenmerkt zich door de hoge kwaliteit openbare ruimte. Het compacte stadshart is het kernwinkelgebied, het horeca- en evenemententerrein en het Marktplein. De St. Lambertusbasiliek is het oriëntatiepunt en het hart van het kernwinkelgebied. In het compacte stadshart voelt de voetganger zich welkom en veilig. De voetganger deelt de openbare ruimte met de fietser (shared space), waarbij het gedrag op elkaar wordt afgestemd. De openbare ruimte versterkt hierbij. Door hiërarchie aan te brengen en duidelijke overgangen te maken van aanloopstraat naar stadshart, kunnen bezoekers zich goed oriënteren. Een goed voorbeeld is de Enschedesestraat - Drienerstraat. Hierbij is een zichtbare overgang naar de hoogwaardige openbare ruimte. De aanloopstraten verbinden het stadshart met de parkeerfaciliteiten en het station.

### *Fietsen vraagt om een investering*

Fietsen is gezond, duurzaam en goedkoop. De fiets wordt zo veel mogelijk gebruikt en kent heldere, aantrekkelijke routes naar de binnenstad en andere bestemmingen. Als gezinstad is het des te belangrijker dat kinderen van jongs af aan veilig kunnen fietsen, dus ook naar de binnenstad. Hengeloërs kiezen vanzelfsprekend voor de fiets.

Naast veilige fietsroutes, zijn ook de stallingsvoorzieningen in de binnenstad belangrijk voor de bezoekers. Voor de langere bezoeken zijn er bewaakte en overdekte fietsenstallingen aanwezig. Deze bevinden zich aan de rand van het voetgangersgebied. Voor kort bezoek zijn er fietsbeugels en fietsvakken op straat.

De doorgaande fietser maakt afhankelijk van het moment op de dag zijn routekeuze. Op de drukke dagen vermijdt de fietser het compacte stadshart en kiest hij voor een route om het centrum heen. Hierbij gaat het om geleiden en verleiden naar een andere route. De F35 is een goed alternatief voor het doorgaande fietsverkeer.

#### *Openbaar vervoer*

Het station is een belangrijke toegangspoort voor Hengelo. Hier komen de treinen uit heel Nederland en de bussen uit de regio en buurten samen. Het kernwinkelgebied ligt op loopafstand van het station.

#### *Centrumring als groene en aantrekkelijke strik om het centrum*

De centrumring krijgt een herkenbaar profiel en eenduidige vormgeving. De toegangswegen komen uit op de centrumring die het verkeer verdeelt en begeleidt naar de parkeerfaciliteiten. De parkeerfaciliteiten zijn op de centrumring aangesloten door middel van herkenbare aanrijdroutes. We sturen op voorkeurroutes met een goede en efficiënte doorstroming. Zie figuur 7.2.

Autoverkeer moet zo min mogelijk hinder opleveren in de binnenstad voor de leefbaarheid (lucht, geluid, trillingen), de fietser, de voetganger en stedelijke ontwikkelingen. De centrumring blijft veilig en vlot oversteekbaar voor fietsers en voetgangers. In het compacte stadshart is gemotoriseerd verkeer beperkt aanwezig. Stadsdistributie wordt op termijn schoon en pakketdiensten laden en lossen zoveel mogelijk aan de rand van het compacte stadshart.



*Figuur 7.2: Centrumring, compacte binnenstad en entrees*

### *Begeleid en prettig parkeren*

Bezoekers van de binnenstad met auto worden via de aanrijdroutes geleid naar één van de parkeergelegenheden in de binnenstad. Voornaamste parkeergelegenheden zijn de Wetstraat, Kloosterhof, Thiemsbrug, de Brink en De Beurs. Mensen vinden gemakkelijk een parkeerplek. Dat is een kracht van Hengelo. De looproute vanuit parkeergelegenheden naar het compacte stadshart is aantrekkelijk en herkenbaar. Op een aantal specifieke plekken in de binnenstad geldt het principe 'shop & go'. Automobilisten kunnen op deze plekken kort de auto gratis parkeren.

Naast bezoekers zijn bewoners een belangrijke doelgroep. Gewerkt wordt aan kwalitatieve, onderscheidende woonmilieus. Het parkeren in de woonwijken brengen we terug in balans. Parkeeroverlast van bezoekers wordt voorkomen door heldere regulering. De openbare ruimte is schaars en wordt daardoor optimaal benut. Gekeken wordt hoe de woonstraten aantrekkelijker kunnen worden. Op bepaalde locaties vindt dubbelgebruik plaats (wonen-werken-bezoekers). De tweede auto van huishoudens is vaker een deelauto, die geconcentreerd is bij een ruimtelijke ontwikkeling.



# 8

## De negen opgaves voor de binnenstad

Mobiliteit moet de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de binnenstad niet beperken, maar er juist aan bijdragen. Het uitwerken van dit bereikbaarheidsplan staat dan ook niet op zichzelf. De programmalijnen aantrekkelijke, ondernemende en bruisende binnenstad hangen onlosmakelijk met elkaar samen. Gezamenlijk werken we aan een vitale binnenstad.

Vanuit bereikbaarheid zijn negen opgaves geformuleerd met een geïntegreerde aanpak:

1. verblijfskwaliteit verbeteren voor voetganger en fietser;
2. mogelijkheden verruimen voor fietsparkeren;
3. toegankelijkheid bieden voor iedereen;
4. begeleiden en verleiden van verkeer op centrumring;
5. nieuw toegangsbeleid implementeren voor verkeer in de binnenstad;
6. verschonen van stadsdistributie samen met ondernemers en bewoners;
7. parkeren in de binnenstad en de omliggende wijken verbeteren;
8. verbeteren parkeerverwijssysteem en wayfinding;
9. optimalisatie openbaar vervoer en taxi's.

De hiernavolgende paragrafen beschrijven de negen opgaves voor de bereikbaarheid van de binnenstad.

## 8.1 Verblifskwaliteit verbeteren voor voetganger en fietser

In de compacte binnenstad krijgen de voetganger en de fietser de ruimte. De openbare ruimte kent een hoogwaardige kwaliteit, waarbij gekozen is voor een shared space-inrichting. Samen met programmalijn Aantrekkelijke Binnenstad wordt de openbare ruimte verder heringericht. Hierbij staan de voetganger en fietser centraal. Door de openbare ruimte opnieuw in te richten ontstaat een duidelijk en herkenbaar straatbeeld.

De aanloopstraten vormen de overgang naar de compacte binnenstad met haar kernwinkelgebied. De afsluitpalen in de vorm van de Stadhuistoren markeren de overgang. Hierdoor ontstaat een hiërarchie in de straten in de binnenstad. De openbare ruimte begeleidt het gedrag van de verkeersdeelnemers.

Voetgangers en fietsers delen de openbare ruimte en houden rekening met elkaar. Op drukke momenten, zoals de zaterdagmiddag en tijdens evenementen, kan gekozen worden om de openbare ruimte enkel toegankelijk te maken voor voetgangers. Fietsers parkeren de fiets aan de rand van het voetgangersgebied of stappen af en gaan lopend verder. Met name op drukke momenten wordt op dit moment door een deel van de voetgangers overlast ervaren van (snel) fietsende fietsers door de winkelstraten. Er zijn tot nu toe nog geen ongevallen geregistreerd tussen voetganger en fietser, maar het wordt soms als 'minder prettig' beleefd.

De Wemenstraat - Brinkstraat en Langestraat - Enschedesestraat zijn voor zowel de voetganger als de fietser belangrijke verbindingen en routes. Op de momenten dat de winkels zijn gesloten (ochtendspits) is het dan ook geen probleem dat de fietsers deze routes gebruiken. Het is onder andere een belangrijke route naar het station.

Om overlast te verminderen wordt voor de snelle (lange afstands) fietsers een alternatieve, aantrekkelijke route gecreëerd om het winkelgebied. Zo heeft de doorgaande fietser verschillende routemogelijkheden: een snelle route om het winkelgebied heen of een korte route waarbij rekening gehouden moet worden met voetgangers. Iemand die snel van A naar B wil en niet in de binnenstad hoeft te zijn, kan tijdens winkeltijden de drukke binnenstad vermijden. Afhankelijk van motief en tijdstip kan de fietser zijn of haar routekeuze maken. Dit vraagt inzet van de gemeente om zowel de infrastructuur te verbeteren als ook gedrags- en informatiecampagnes uit te voeren.

In eerste instantie wordt gedacht aan het verder verbeteren van de fietskwaliteit op de centrumring, te beginnen met de F35 aan de west- en zuidzijde van de ring.



### *Oplossing en maatregelen*

- **Versterken van een aantrekkelijke openbare ruimte** in het compacte stadshart voor een duidelijk en herkenbaar straatbeeld, waar de bezoeker zich welkom voelt. Dit in relatie tot programmalijn aantrekkelijke binnenstad en de al belegde projecten zoals Marktplein, herinrichting Wemenstraat en Wetsplein. Maatregel 1a.
- **Realiseren van een alternatieve fietsroute** om het doorgaande fietsverkeer te verleiden gebruik te maken van de centrumring. Deze opgave dient meegenomen te worden in een nog op te stellen mobiliteitsvisie (verkeers- en vervoerplan voor de gehele gemeente). De effectiviteit van een dergelijke route hangt immers samen met de totale verkeersstructuur. Daarna kan uitwerking plaatsvinden middels het opstellen van een verkeerskundig ontwerp en een maatregelenpakket om de fietskwaliteit te verbeteren op de centrumring. Dit hangt samen met meer ruimte creëren voor verkeer op de centrumring (opgave 8.4). In de mobiliteitsvisie moet dan ook de keuze gemaakt worden of en zo ja welke modaliteiten wat meer voorrang zouden moeten krijgen. Maatregel 1b.
- **Realiseren van F35** aan de westzijde van de centrumring die Hengelo verbindt met Borne en onderdeel is van de alternatieve fietsroute om het compacte stadshart. De gemeente is gestart met het opstellen van een verkeerskundig ontwerp. Dit proces wordt verder doorgezet, om – onder regie van de provincie Overijssel - gezamenlijk met andere stakeholders te komen tot een complete, snelle fietsroute van Enschede tot aan Nijverdal. Maatregel 1c.

### *Bijdrage aan doelen*

Aantrekkelijke openbare ruimte draagt bij aan meer bezoekers en een openbare ruimte waar inwoners en ondernemers trots op kunnen zijn. De alternatieve fietsroute zorgt voor een veilige sfeer waar bezoekers langer willen verblijven.

### *Koppeling met andere programma's*

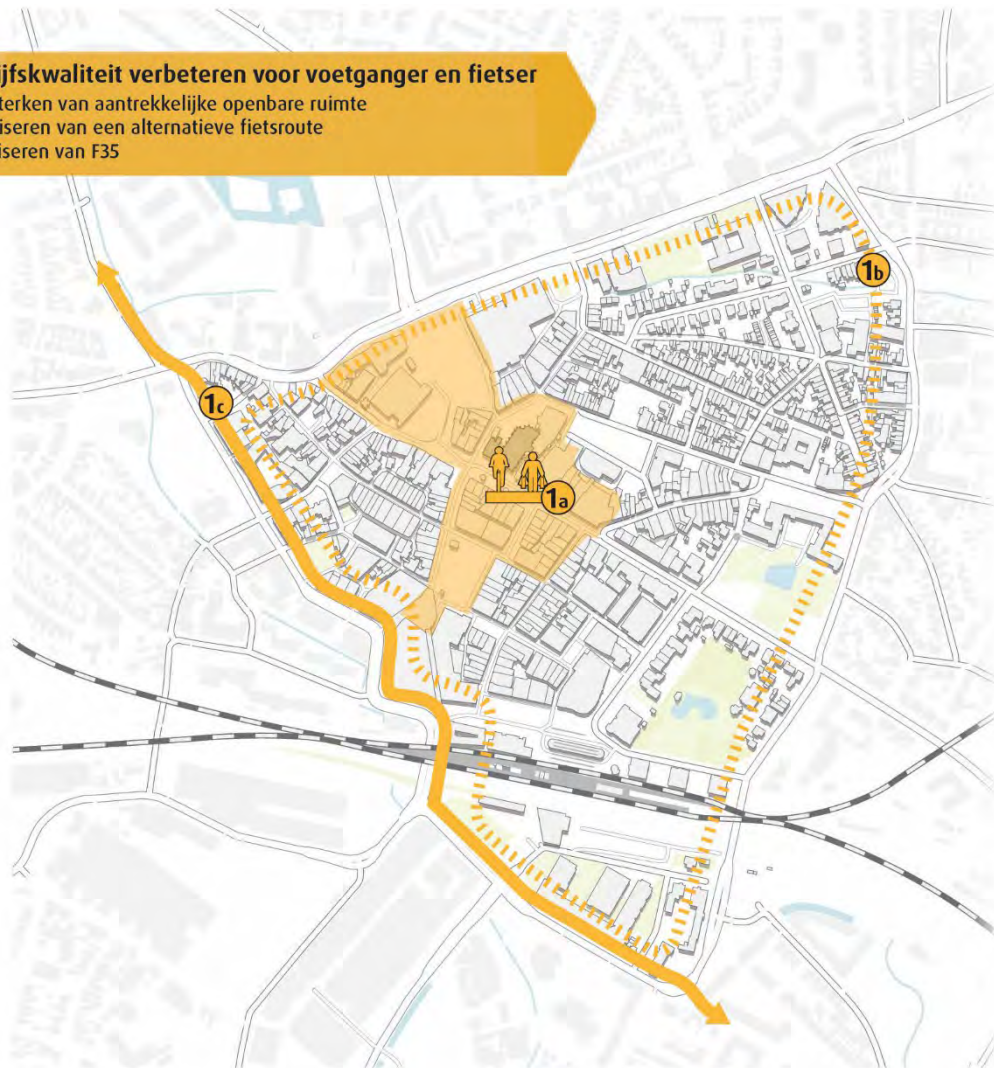
Programmalijn aantrekkelijk binnenstad en relevante uitwerkingsprojecten zoals Marktplein, herinrichting Wemenstraat en Wetplein.





**1** Verblifskwaliteit verbeteren voor voetganger en fietser

- a. Versterken van aantrekkelijke openbare ruimte
- b. Realiseren van een alternatieve fietsroute
- c. Realiseren van F35



*Figuur 8.1: Maatregelen openbare ruimte en doorgaand fietsverkeer*

## 8.2 Mogelijkheden verruimen voor fietsparkeren

Veel Hengeloërs komen met de fiets naar de binnenstad. Bezoekers die langer de binnenstad bezoeken, kunnen aan de rand van het voetgangersgebied de fiets parkeren in de aanwezige bewaakte en overdekte stallingen. Fietsers die een kort bezoek brengen aan de binnenstad kunnen de fiets in de aanwezige fietsbeugels of in fietsvakken op straat parkeren.

Op dit moment zijn er nog onvoldoende (bewaakte) stallingen voor de fietsers aanwezig in de binnenstad. Op drukke dagen leidt dit tot veel 'foutgeparkeerde' fietsen, dit wordt als hinderlijk ervaren en geeft een rommelig straatbeeld. Wenselijk is om meer stallingsvoorzieningen te realiseren op de juiste plek. Er is behoefte aan zowel bewaakte en overdekte stallingen als stallingen voor kort parkeren. Hierbij wordt aangesloten bij de notitie 'Fietsparkeren', die ook wordt onderbouwd met fietsparkeerdrucijfers over de dagen van de week en naar locatie.

Het wensbeeld bestaat uit een viertal uitgangspunten, namelijk:

- bewaakte stallingen aan de rand van het kernwinkelgebied;
- onbewaakte stallingen aan de rand van het winkel- en horecagebied;
- fietsvakken in het kernwinkelgebied en de Pastoriestraat;
- fietsbeugels in de aanloopstraten.

### *Bewaakte stallingen aan de rand van het kernwinkelgebied*

Hierbij gaat het om bewaakte en overdekte stallingen. Momenteel is er de bewaakte fietsenstalling aan de Kloosterhof en in de Beursgarage. Kloosterhof is overdag bewaakt en in de avond onbewaakt. Dit betekent dat bezoekers die na de winkeltijden nog in de binnenstad willen verblijven voor een hapje, drankje bezoek aan het theater of bioscoop geen mogelijkheid hebben tot bewaakt fietsparkeren. Op zaterdag is hier onvoldoende capaciteit. De behoefte aan fiets-parkeren wordt nu ingeschat op circa 2.000 plaatsen op hoogwaardig niveau; gedacht wordt om dit aantal te verdelen over drie á vier grote en hoogwaardige, bewaakte stallingslocaties. De volgende zoeklocaties komen hiervoor in aanmerking:

- Kloosterhof (mee te nemen in de gebiedsontwikkeling Lange Wemen);
- Markt (mee te nemen in de herinrichting van de Markt);
- Wetstraat (mee te nemen in de gebiedsontwikkeling Wetplein e.o.);
- ook Enschedesestraat - Drienerstraat.

Daarnaast zijn er nog de stallingen op het station en in de Beursgarage.

Bij de Kloosterhof is een combinatie met het horecagebied en eventueel dubbelgebruik van de Stadhuisstalling gewenst om in de afweging mee te nemen. Ook een combinatie met de Wetstraat is in de toekomst mogelijk. Voor de stalling op de hoek van Enschedesestraat - Drienerstraat dient onderzocht te worden of een inpandige stalling mogelijk is in een leegstaand winkelpand.

### *Bieden van services aan bezoekers*

Er zijn recent veel goede voorbeelden ontwikkeld van fietsenstallingen met service-voorzieningen voor de bezoeker van de binnenstad. Denk daarbij aan kluisjes voor bagage en oplaad-contactdoos voor accu's. Maar ook fietspompen of uitleen van buggy's, (elektrische) bakfietsen en service voor pakjes halen/brengen en informatievoorziening aan bezoekers van de binnenstad. Deze extra voorzieningen maken een fietsenstalling aantrekkelijker voor gebruikers en hoeven niet op alle vier de locaties te worden aangeboden. Het aanbieden van de voorzieningen kost immers ook een (beperkte) investering (onder andere bemensing, ruimte, voorzieningen). Voorgesteld wordt om één of twee stallingen die nu nog minder druk bezocht worden aan te vullen met extra voorzieningen om ze zo aantrekkelijker te maken voor fietsers.

### *Kansen voor innovaties*

Daarnaast zijn er rondom het fietsparkeren innovaties voorhanden voor het automatisch bewaken van stallingen (automatisch toegangssysteem in combinatie met camerabewaking). Dit biedt in Hengelo kansen om de openingstijden van stallingen te verruimen zonder hoge extra kosten. Overdag kan de stalling bemenst worden door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. 's Avonds vindt bewaking plaats door middel van camera's. Een business case zal hiervoor moeten worden uitgewerkt om te zien wat de meeste baten heeft voor Hengelo.

Daarnaast zijn er verschillende methoden om tijdelijke fietsparkeervakken te creëren, die in de avond worden geprojecteerd op straat. Ook betaling met eigen bankpas, telefoon (in plaats van alleen OV-chipkaart) of een gemeente breed in te voeren

barcodesysteem behoort in de toekomst tot de mogelijkheden bij gebruik van automatische toegangscontrole.

Nu de herinrichting van de binnenstad van Hengelo vorm krijgt, is het aanbieden van moderne stallingen gedurende ruimere openingstijden en bij evenementen en koopzondagen gewenst. Voor grote evenementen zijn tijdelijke stallingen een oplossing.

### *Oplossing en maatregelen*

- Het **realiseren van voldoende fietsenstallingen** op logische locaties, zoals in de notitie 'Fietsparkeren' staat genoemd. Gestart kan worden met een onderzoek naar de juiste locaties, capaciteit en kosten voor drie à vier hoogwaardige, bewaakte stallingen (met service-point). Maatregel 2a.
- Het **realiseren van fietsbeugels en -vakken** in de openbare ruimte. Dit wordt meegenomen in de huidige en toekomstige projecten voor herinrichting van de openbare ruimte in de binnenstad. Maatregel 2b.
- Het **terugdringen van overlast van geparkeerde fietsen** op specifieke plekken in samenwerking met handhaving, op het moment dat voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn in de binnenstad.
- Inzet van **tijdelijke fietsparkeervoorzieningen** (bij evenementen in de avonden) op straat.
- Het ten gevolge van Corona sneller (in 2020 al) toevoegen van tijdelijke fietsparkeervoorzieningen, vooruitlopend op de

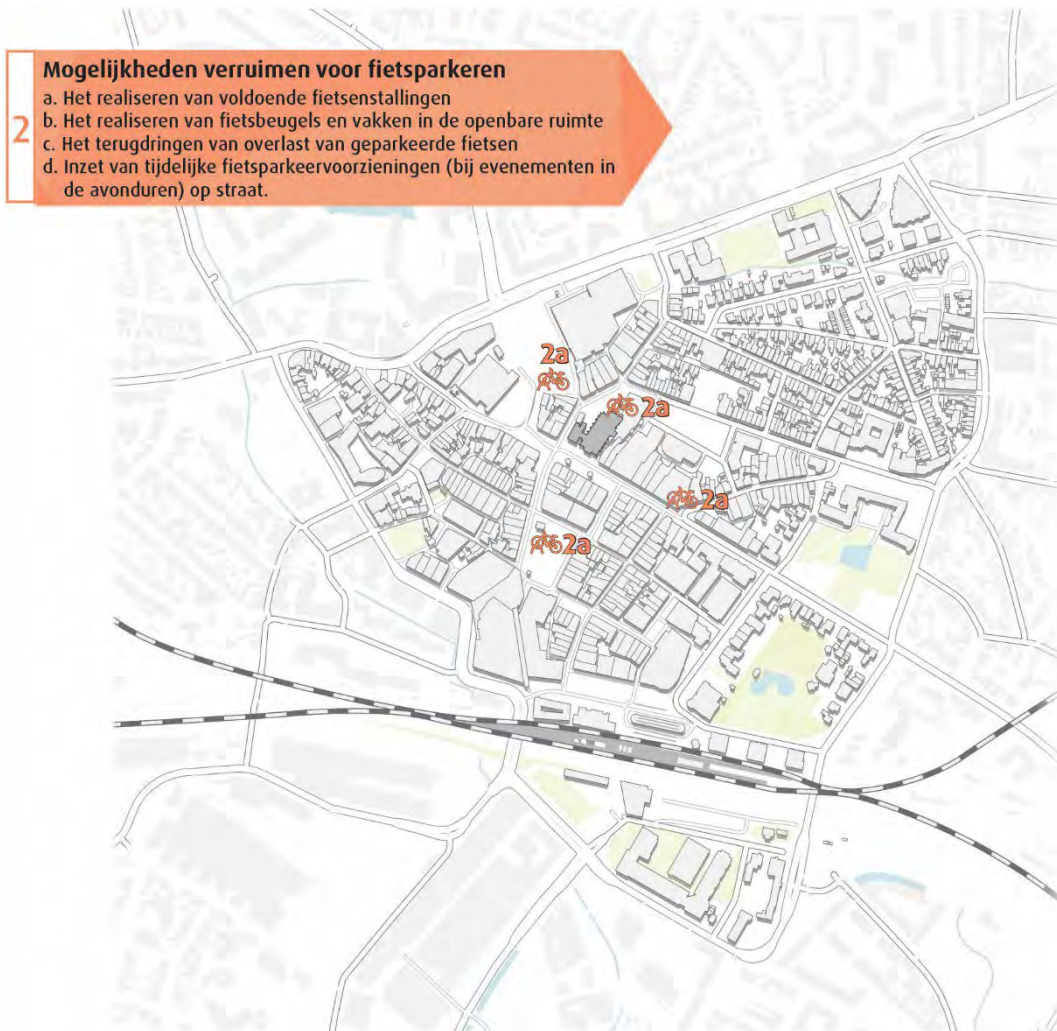
permanente, hoogwaardige stallingen. Dit komt door de toename van het fietsen.

#### *Bijdrage aan doelen*

Doelgroep voor de binnenstad is de Hengeloër, zij komen zo veel mogelijk op de fiets naar de binnenstad. Op dit moment zijn er nog onvoldoende (bewaakte) stallingen voor de fietsers aanwezig in de binnenstad. Dit leidt tot een rommelig straatbeeld. Het realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen draagt bij aan een aantrekkelijke binnenstad.

#### *Koppeling met andere programma's*

Afstemming met de programmalijn aantrekkelijke binnenstad voor goede begeleiding van de openbare ruimte tussen de fietsenstallingen en het compacte stadshart. Er is afstemming nodig met de programmalijn ondernemende binnenstad voor de geschikte locaties van de fietsenstallingen. Samen met de programmalijn bruisende binnenstad vindt tijdens evenementen afstemming plaats over het fietsparkeren.



*Figuur 8.2: Locaties hoogwaardige stallingen*

### 8.3 Toegankelijkheid bieden voor iedereen

De binnenstad moet voor iedereen toegankelijk zijn, voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. In Hengelo kan iedereen zichzelf zijn en zich zelfstandig verplaatsen. Daarom moet ook de binnenstad zo toegankelijk mogelijk zijn voor mensen met een beperking. Samen maken we van Hengelo stapsgewijs een stad, waarin iedereen die dat wil mee kan doen en zich welkom voelt, met of zonder beperking.

Het 'Actieplan Toegankelijkheid Hengelo 2020-2021' geeft actiepunten voor het verbeteren van de toegankelijkheid van Hengelo.

De openbare ruimte en openbare gebouwen worden in Hengelo zo goed mogelijk toegankelijk gemaakt. Denk aan de geleide stroken voor mensen met een visuele beperking, de zogenaamde invaliden-oprit en de invaliden-parkeerplek. Deze maatregelen worden al standaard toegepast, maar we zijn ons er van bewust dat daarmee de openbare ruimte nog niet goed genoeg is ingericht. Hier valt nog winst te behalen.

Vanuit de belangenorganisaties is aandacht gevraagd voor de inrichting van de openbare ruimte. De opgave is om in de binnenstad zorg te dragen voor een goede verbinding tussen het kernwinkelgebied, belangrijke gebouwen en het openbaar vervoer. Hierbij wordt de openbare ruimte zo goed mogelijk ingericht voor mensen met een visuele beperking.

Voor blinden en slechtzienenden is het van belang dat er goede gidslijnen aanwezig zijn. Naast witte ribbellijnen zoals bekend van openbaarvervoerhalten en stations zijn er ook andere mogelijkheden om

gidslijnen te realiseren. Gidslijnen zijn bij voorkeur lijnen die al in de straat aanwezig zijn, bijvoorbeeld de gevellijn, de grenzen van tuinen en trottoirbanden. In een winkelstraat is langs de gevel lopen door uitstallingen vaak niet mogelijk en moeten andere lijnen aanwezig zijn, bij voorkeur in de vorm van een klein hoogteverschil in lengterichting of een voelbaar andere verharding. Zo zijn in de Enschedesestraat bijzondere lijngoten aanwezig, die door hun afwijkende gladde oppervlak ook voor dit doel gebruikt kunnen worden.

Aandachtspunt zijn de locaties waar de goot onderbroken is of waar wegmeubilair (een bankje, een boomspiegel) te dicht op de lijn staat. Daar kan aanvullende informatie nodig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een 'noppentegel'. Mits de noppen goed voelbaar zijn, mag die in dezelfde kleur en materiaal worden uitgevoerd als de aansluitende lijn. Het is ongewenst dat er wegmeubilair op de lijngoot staat, zoals de bloembakken bij sommige terrassen. Voor slechtzienenden zijn duidelijke kleurverschillen van belang op plekken met een hoogteverschil. Van belang is dat er een herkenbare uitstraling komt in het kernwinkelgebied. Daarnaast kan er geleerd worden van de ervaringen in de Enschedesestraat. Bij het verder versterken van aantrekkelijke openbare ruimte blijven de belangenverenigingen betrokken. Daar waar natuurlijke gidslijnen ontbreken, kan overwogen worden om op termijn een gidslijn op enige afstand van de gevel aan te brengen. Bijvoorbeeld in de vorm van een ribbeltegel langs de lijngoten, die in deze straten aanwezig zijn. Deze ribbeltegel kan van dezelfde kleur en materiaal zijn als de aansluitende verharding.

Toegankelijkheid voor iedereen wordt ook bevorderd door logische verwijzing naar bestemmingen, zowel in borden op straat als op digitale manieren, zoals apps.

#### *Oplossing en maatregelen*

- **Geleidestroken:** De openbare ruimte zo goed mogelijk inrichten voor mensen met een visuele beperking (en ook zo veel mogelijk obstakelvrij). Bij het realiseren van aantrekkelijke openbare ruimte worden de belangenverenigingen meegenomen. In de Enschedesestraat is een extra geleiding niet nodig. Verdere uitwerking wordt meegenomen in de huidige en toekomstige projecten voor herinrichting van de openbare ruimte in de binnenstad. Maatregel 3a.
- **Verwijzing naar parkeergarages/terreinen,** bijvoorbeeld door middel van een parkeerapp, waardoor het voor bezoekers (ook met een beperking) makkelijker wordt om een parkeerplaats te vinden. Dit wordt meegenomen in opgave 8.8.
- **Nieuwe verwijzing naar belangrijke bestemmingen in de binnenstad** vanaf openbaar-vervoerhalten en het station. Bijvoorbeeld naar Stadhuis, Prins Bernhardplantsoen, ROC, Metropool etc. (aansluiting verwijzing NS en gemeente). Dit wordt meegenomen in opgave 8.8.

#### *Bijdrage aan doelen*

Een binnenstad voor alle inwoners en bezoekers draagt bij aan haar aantrekkelijkheid en vitaliteit.

#### *Koppeling met andere programma's*

Uitwerking van maatregelen vindt plaats samen met de programmalijs aantrekkelijke binnenstad.

## 8.4 Begeleiden en verleiden van verkeer op centrumring

De centrumring is de verdeelring voor het verkeer van en naar de binnenstad. Het is van belang dat de centrumring een herkenbaar profiel en eenduidige vormgeving krijgt, die aansluit bij de functie en haar omgeving. Het welkom heten van bezoekers begint al aan de rand van de stad. De reistijdbeleving gaat deels om tijd en deels om aantrekkelijkheid van de route. Een aantrekkelijke route wordt positiever beoordeeld en de tijd duurt gevoelsmatig minder lang. Een aantrekkelijke en herkenbare centrumring draagt bij aan een positieve beleving van de binnenstad.

Op de centrumring wordt tijdens de spitsen vertraging ervaren. Hengelo wil voor alle bezoekers bereikbaar blijven, ook de regionale bezoeker, die met de auto naar de binnenstad komt. Naast voldoende parkeermogelijkheden is een vlotte doorstroming wenselijk.

Om de doorstroming op de centrumring te verbeteren, moeten keuzes gemaakt worden. Hiervoor moet naar de hele wegenstructuur van Hengelo gekeken worden. Het verbeteren van de doorstroming op de centrumring is niet op te lossen in de binnenstad. De nieuw op te stellen mobiliteitsvisie besteedt aandacht aan het begeleiden en sturen van verkeersstromen op het totale verkeersnetwerk.



Het wensbeeld is een betere doorstroming op de centrumring om zo bij te dragen aan een goede bereikbaarheid van de binnenstad. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met het toevoegen van nieuwe functies in de binnenstad, zoals wonen. Dat brengt extra verkeersbewegingen met zich mee, die afgewikkeld moeten worden op de centrumring.

De capaciteit van de centrumring kan wellicht op een efficiëntere wijze worden ingericht. Denk hierbij aan andere kruispuntvormen of aan de mogelijkheden om met behulp van intelligente verkeersregelininstallaties

(iVRI's) lichten betere afstemming op het verkeersaanbod te creëren. iVRI's zijn een instrument om verkeer te verleiden door het verstrekken van informatie aan de weggebruikers. De iVRI ontvangt de data van naderende voertuigen en kan hierdoor efficiënter verkeer afwikkelen. Daarnaast biedt het kansen om prioritering te geven aan diverse soorten verkeer.

Daarnaast is het belangrijk om te onderzoeken of de verkeersintensiteit op de centrumring verlaagd kan worden, zodat structurele effecten bereikt worden. Zo wordt het een centrumring, die enkel voor lokaal verkeer en voor bestemmingsverkeer van de binnenstad bestemd is. Doorgaand verkeer maakt gebruik van andere routes. Dit hangt samen met het regionale en landelijke verkeersnetwerk en dus ook met de mobiliteitsvisie.

De intensiteit kan ook verlaagd worden door het fietsgebruik meer te stimuleren, met name bij bezoekers die op kortere afstand van de binnenstad wonen. Hiervoor moeten goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn (zie opgave 8.2). Door verdere toename van het fietsgebruik, ontstaat er meer ruimte voor autoverkeer in het wegennet. Dit komt weer ten goede aan de bereikbaarheid van de binnenstad voor alle verkeer, ook voor auto's van bezoekers uit de regio.



#### *Oplossing en maatregelen*

- **Onderzoeken van de mogelijkheden om de intensiteit op de centrumring te verlagen ten behoeve van een verbeterde doorstroming.** Dit wordt onderzocht in de nog op te stellen mobiliteitsvisie voor de gehele gemeente. Maatregel 4a
- **Verbeteren van de kruispunafwikkeling op de centrumring** voor een betere doorstroming. Hiervoor wordt in eerste instantie aangesloten op het lopende traject om bestaande VRI's te vervangen door iVRI's. In 2020 worden al iVRI's gerealiseerd. Na het kruispunt bij de Thiemsbrug zijn dat het kruispunt Laan Hart van Zuid - Industriplein, Lansinkesweg - Industriplein en Stationsplein - Europalaan. Maatregel 4b.
- **Verbeteren van de herkenbaarheid van de centrumring** en de aanrijdroutes naar de parkeerfaciliteiten (entrees). Eerste stap is het in beeld brengen van de verschillende typen profielen die de centrumring momenteel kent. De tweede stap is het opstellen van een visie voor de centrumring. Van verkeerskundige barrière naar aantrekkelijke strik om de compacte binnenstad. Er wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn wat betreft verkeersintensiteit. Daarop volgt het opstellen van een herkenbaar basisprofiel, waarbij maximaal naar kansen wordt gekeken wat betreft ruimtelijke kwaliteit, de positie van fietsers en voetgangers en de oversteekbaarheid. Deze opgave wordt geïnitieerd vanuit de programmalijn aantrekkelijke binnenstad. Maatregel 4c.

- **Waarborgen van de oversteekbaarheid** van de centrumring voor fietsers en voetgangers, in samenhang met maatregel 4b. Technische hulpmiddelen zoals groenvoorspellers voor de fietser kunnen hierbij helpen. Maatregel 4d.

#### *Bijdrage aan doelen*

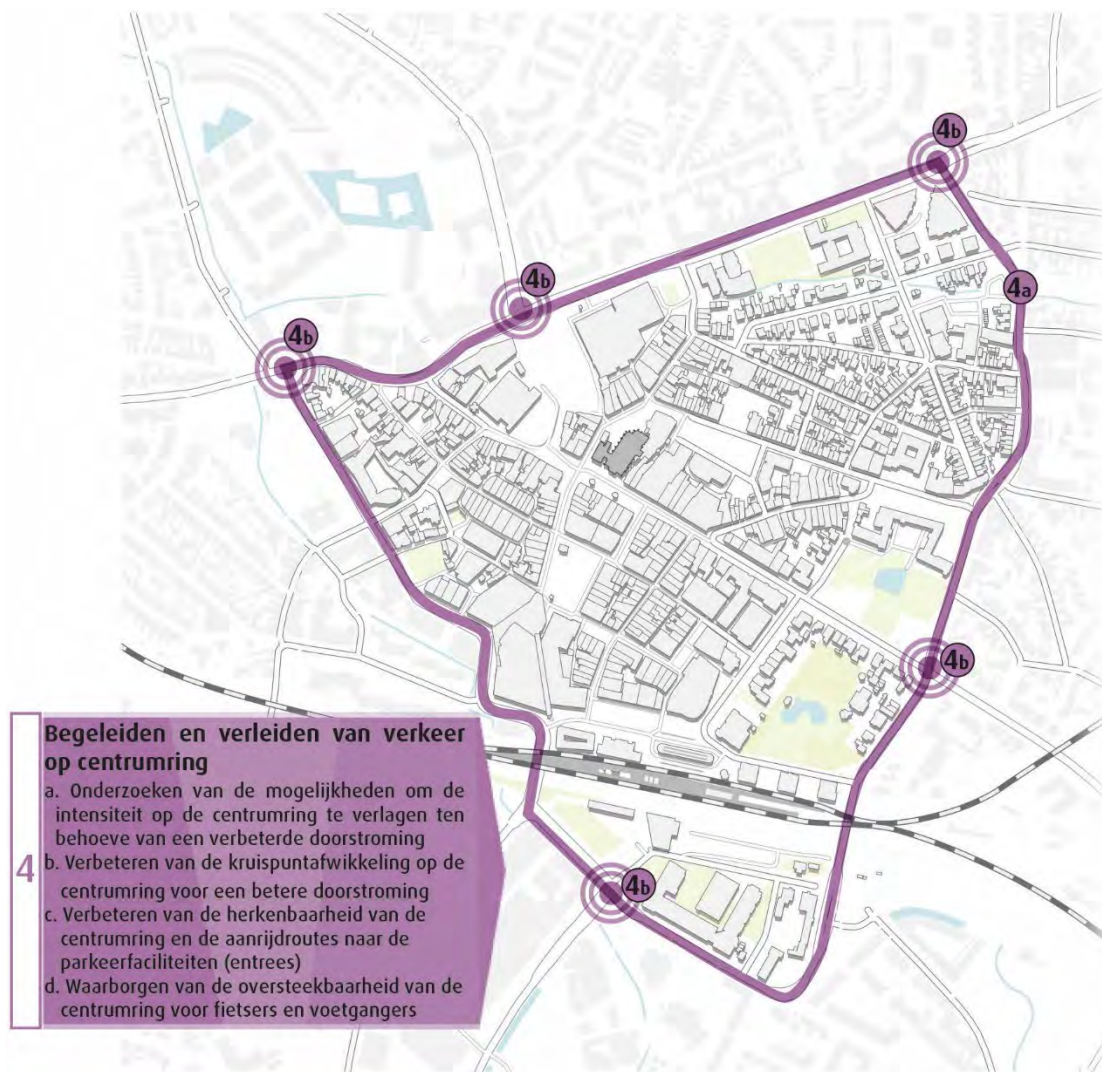
Een positieve beoordeling van de binnenstad start met de reis naar de binnenstad toe. Kom ik er gemakkelijk en kan ik mij makkelijk oriënteren? Een goede centrumring draagt daaraan bij.

#### *Koppeling met andere programma's*

Aantrekkelijke binnenstad: het realiseren van een herkenbare centrumring en aanrijdroutes door verbetering van de openbare ruimte en het versterken van de entrees.



*Figuur 8.3: Entrees aantrekkelijke binnenstad*



*Figuur 8.4: Begeleiden en verleiden van verkeer op centrumring*

## 8.5 Nieuw toegangsbeleid implementeren voor verkeer in de binnenstad

Uitgangspunt is de centrumvisie (paragraaf 7.3) vanuit de 'aantrekkelijke binnenstad' en doelen zijn:

- levendig centrum;
- meer veiligheid en prettig gevoel/winkelklimaat bij voetgangers;
- heldere verkeersstructuur;
- helder toegangsbeleid.

Het kernwinkelgebied is op dit moment afgesloten door middel van het bord C1, gesloten voor alle verkeer met als onderbord 'uitgezonderd fietsers'. De venstertijd voor bevoorrading is tussen 7.00 en 12.00 uur. Bepaalde doelgroepen hebben een ontheffing om in het gebied te mogen rijden.

Op dit moment zijn er twee problemen: autoverkeer rijdt nog te veel door het centrum (binnen en buiten de venstertijd) en er is een toename aan bezorgende diensten. Vanuit de centrumvisie (figuur 7.2) is gekozen voor een compacte binnenstad met vooral veel voetgangers, maar ook ruimte voor fietsers. Autoverkeer moet binnen dit gebied niet voorkomen, behalve tijdens bevoorradingstijden in de ochtend.

Om inzicht te krijgen in de omvang van de beide problemen zijn tellingen van autoverkeer nodig. Deze zijn begin maart 2020, net voor de corona-crisis, op een beperkt aantal dagen uitgevoerd en daarmee niet voldoende representatief. Zodra er weer geteld kan worden (in de periode na de coronacrisis, mogelijk najaar 2020 of voorjaar 2021); levert de data-analyse informatie op over hoeveel en waar en in welke mate auto's buiten de venstertijden in de (compacte) binnenstad rijden.

Voor een beter toegankelijkheidsbeleid zijn twee zaken nodig:

- Herziening van de venstertijden en een actueel toegangs- en ontheffingenbeleid; er komen nu aanvragen bij de gemeente binnen voor toegang in het gebied.
- Invoeren van een adequaat afsluitsysteem, waardoor er een aantrekkelijk stadshart ontstaat met voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers.

In het kader van het planproces bereikbare binnenstad is gekeken naar mogelijke locaties en naar systemen van afsluiting.

De locaties van de afsluitingen hangen nog af van de ontwikkelingen in het centrum, en zijn tot nu toe steeds afgestemd met de programmatische aantrekkelijke binnenstad.

Bij de keuze voor een systeem van afsluiting zijn de volgende overwegingen van belang:

1. gebruiksvriendelijkheid en kosten;
2. mogelijkheden om snorfietsen en scooters in het compacte stadshart te weren.

Er zijn drie systemen mogelijk om de toegang van het compacte stadshart te handhaven: een neerklapbare paal, verzinkbare palen (bollards) en camera's.

Neerklapbare palen worden op dit moment op enkele plaatsen gebruikt. Ze zijn goed bruikbaar als geen of weinig gemotoriseerd verkeer hoeft te passeren. Op plekken waar dat wel het geval is werken ze – zo is ook in Hengelo de ervaring – zeer gebruiksonvriendelijk. Gevolg is dat de palen vaak neergeklapt blijven en zo hun functie verliezen met alle gevolgen van dien.

De bollards worden bediend door de kentekenherkenningscamera's. De camera herkent en scant het kenteken, controleert of er een ontheffing voor dit kenteken in het systeem bekend is en laat, bij positief resultaat, de bollard zakken. Is er geen ontheffing voor het kenteken bekend, dan blijft de bollard staan.

Daarnaast kan handhaving plaatsvinden door middel van camera's. Het camerasysteem wordt geplaatst bij de ingangen van het autovrije gebied. Voertuigen die toegang nodig hebben tot het autovrije gebied krijgen, net zoals bij bollards, ontheffing. Hierbij gaat het onder andere om bewoners, stadsdistributie en afval-ophaaldiensten. De camera's kunnen ook worden gebruikt voor handhaving, namelijk een check en boetes op kentekens zonder ontheffing. De camera voert dezelfde scan en controles uit, maar legt (na controle van een BOA) een boete op aan de eigenaar van het vervoermiddel, die geen ontheffing heeft. Dit kan voor alle voertuigen met een kentekenplaat(je), dus zo nodig voor snorfietsen en scooters. Bij handhaving op scooter en snorfietsen moeten dan wel bij alle mogelijke in- en uitgangen extra camera's worden geplaatst.

Voordelen van een camerasysteem is dat het goedkoper en gebruiksvriendelijker is dan bollards. De handhaving is geautomatiseerd en georganiseerd. Handhaving op straat is niet noodzakelijk. Handhaving gebeurt automatisch door de camera's. Daarnaast bieden de camera's flexibiliteit om zo nodig de toegangsregels aan te passen, is het systeem zonder veel kosten te verplaatsen en kan het - op een later tijdstip - nog uitgebreid worden voor bijvoorbeeld scooters en snorfietsen. Bollards zijn storings- en schadegevoelig en kennen hoge onderhoudskosten. Daarnaast kunnen bollards schade opleveren aan voertuigen. Met bollards is het zonder toegang onmogelijk om het

autovrije gebied in te rijden en ze fungeren tevens als fysieke snelheidsremmers. Bij het implementeren van een camerasysteem moet rekening worden gehouden met herinrichting van de openbare ruimte en snelheidsremmende maatregelen. Herinrichting van de openbare ruimte wordt geborgd in programmalijn aantrekkelijke binnenstad en haar projecten.

Verdere uitwerking en implementatie van nieuw toegangsbeleid is wenselijk. Hierbij kan geleerd worden van andere steden die inmiddels een camerasysteem hebben geplaatst, bijvoorbeeld Enschede. Om technische en financiële redenen gaat de voorkeur uit naar camera's zonder bollards.

#### *Oplossing en maatregelen*

- Leefbaar winkel-voetgangersgebied door adequaat afsluiten voor auto's met het opstellen en implementeren van nieuw **toegangsbeleid**, uitgaande van camera's. Maatregel 5a.
- Nieuw **toegangsbeleid voor scooters en/of snorfietsen**, inclusief de realisatie en uitvoering hiervan. Maatregel 5b.

#### *Bijdrage aan doelen*

De koers is ingezet voor een aantrekkelijke binnenstad met minder leegstand en een compactere binnenstad met elkaar versterkende en herkenbare deelmilieus. Het autovrije gebied moet herkenbaar zijn, waarbij in principe ook geen autoverkeer aanwezig is. Zodat bezoekers prettig kunnen verblijven in het compacte stadshart.

### *Koppeling met andere programma's*

Samen met programmalijn aantrekkelijke binnenstad wordt ervoor gezorgd dat de openbare ruimte heringericht is met een duidelijke overgang naar het autovrije stadshart.

## **8.6 Verschonen van stadsdistributie samen met ondernemers en bewoners**

Vanuit een hoger doel (Klimaatakkoord) is het nodig om de emissie van CO<sub>2</sub>, maar ook fijn stof en stikstof te beperken. Vanuit dit akkoord is het uitgangspunt dat binnen enkele jaren (uiterlijk 2030) de stadsdistributie in de G40 steden emissievrij zijn.

In het Klimaatakkoord wordt dit een Zero-Emissie zones Stadsdistributie (ZES) genoemd. Inzet hierbij is een goed bereikbare, veilige, schone en levendige binnenstad. Om te komen tot een emissievrije binnenstad dient de stadslogistiek te veranderen; dit gebeurt in samenspraak met de stakeholders (overheid, ondernemers en vervoerders).

Inmiddels neemt de gemeente Hengelo ook deel in het SPES, het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek, dat van rijkswege is opgezet. Het streven is om het bevoorradend verkeer in de compacte binnenstad efficiënter en slimmer te organiseren. De voertuigen die wel in de binnenstad komen, worden op termijn schoner. Dit heeft een positief effect op de veiligheid, luchtkwaliteit en de beleving van de bezoekers en bewoners in de binnenstad.

Conform de gebiedsprofielen (zie 7.1) is het de bedoeling dat retail en horeca meer worden geclusterd. De diversiteit van de centrumstraten vraagt om maatwerk op specifieke locaties, waarmee bij de uitwerking van een logistiek concept rekening gehouden moet worden. Dit laatste gaat dus uit van de situatie dat de transformatie tot een compact stadshart is gerealiseerd.

### *Oplossing en maatregelen*

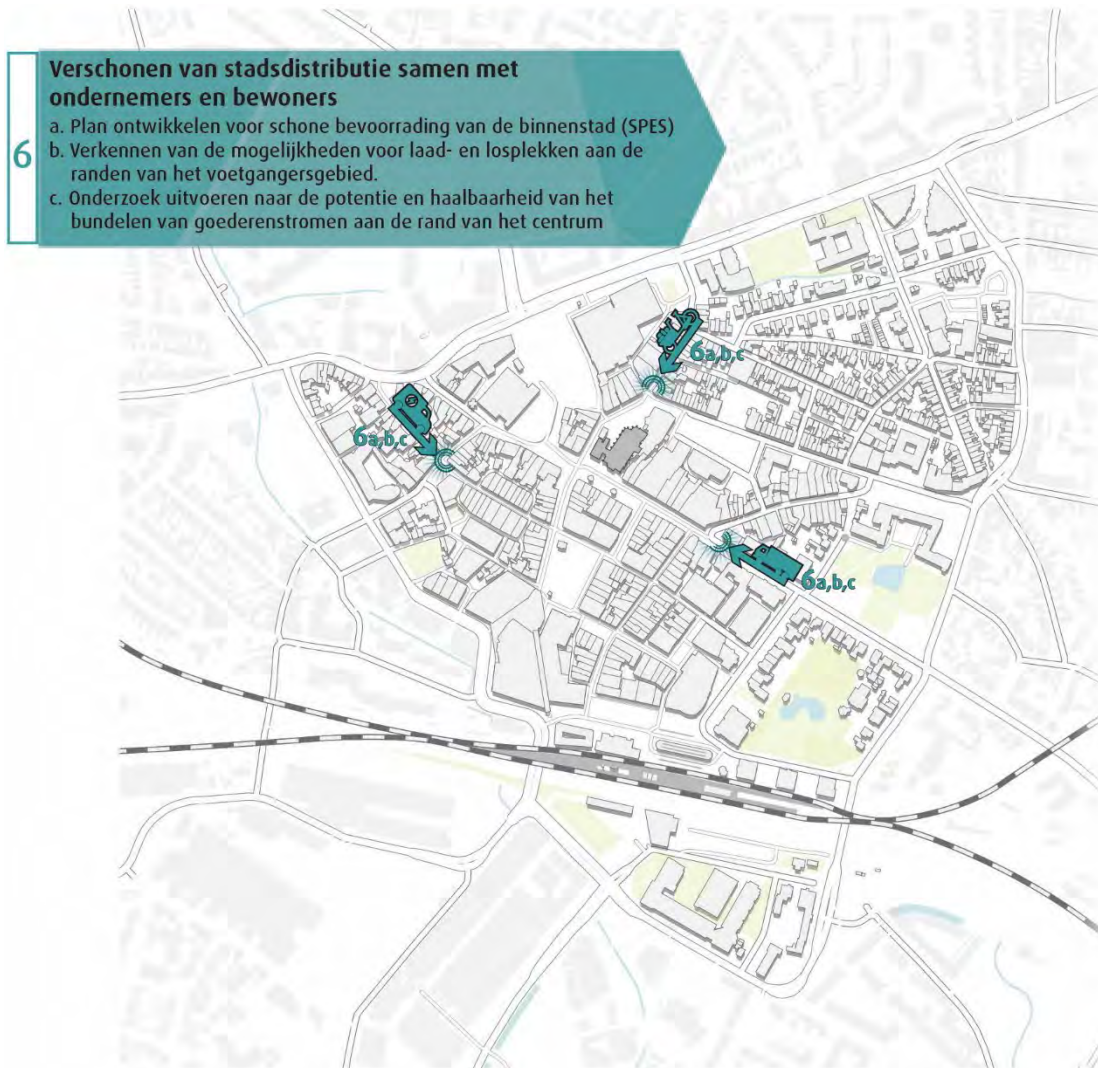
- In samenwerking met ondernemers en vervoerders wordt een plan ontwikkeld voor schone bevoorrading van de binnenstad. Hiervoor wordt deelgenomen aan het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). Dit is een maatregel (6a) voor de korte termijn.
- **Verkennen van de mogelijkheden voor laad- en losplekken** voor pakketdiensten aan de randen van het voetgangersgebied. Maatregel 6b, te combineren met 6c.
- **Onderzoek uitvoeren naar de potentie en haalbaarheid van het bundelen van goederenstromen** aan de rand van het centrum. Maatregel 6c te combineren met maatregel 6b.

#### *Bijdrage aan doelen*

De maatregelen vanuit deelname aan SPES dragen bij aan het bereiken van de doelen van het nationale Klimaatakkoord. Daarnaast hebben ze een positief effect op de veiligheid, luchtkwaliteit en de beleving van de bezoekers en bewoners in de binnenstad.

#### *Koppeling met andere programma's*

Samen met de programmalijn ondernemende binnenstad ingaan op de situering van winkels (kernwinkelgebied). De koppeling met de lijn aantrekkelijke binnenstad is het gebied dat autovrij is en waarbij venstertijden gelden voor de bereikbaarheid. Daarnaast is er een koppeling met een op te stellen Mobiliteitsvisie Hengelo.



*Figuur 8.6: Zoeklocaties voor verschonen van stadsdistributie*

## 8.7 Parkeren in de binnenstad en omliggende wijken verbeteren

In 2008 is een Nota Autoparkeren voor de binnenstad vastgesteld. Hieruit zijn tal van maatregelen uitgevoerd, zoals het opstellen en actueel houden van een parkeerbalans en het treffen van maatregelen in de (woon)schil rond het winkelgebied.

Uit onder andere de bezoekersenquête en de parkeerbalans blijkt dat er nu nog geen nijpende parkeerproblemen zijn, dus een nieuwe *parkeervisie* kan nog even wachten. Op basis van de Parkeerbalans 2019 heeft Hengelo nu en de komende jaren op gebiedsniveau voldoende parkeercapaciteit. Indien de gemeente meer sturing wil hebben op mobiliteit en parkeren in de binnenstad, kan overwogen worden om meer parkeerplaatsen in garages in eigen beheer, exploitatie of eigendom te nemen. Overwegingen om garages over te nemen zijn om enerzijds de regiefunctie te hebben voor gebieden waar grote transitieplaatsvinden. En anderzijds om een helder parkeer- en mobiliteitsbeleid voor de gehele (binnen)stad te kunnen voeren met een logische normering en tarifiering, mogelijk gedifferentieerd naar locatie.

De ontwikkelingen vanuit de 'Gebiedsprofielen' (hoofdstuk 7) vragen ook op een ander punt om vernieuwing. Belangrijkste probleem is namelijk dat de met de huidige parkeernormen voor de binnenstad niet ingespeeld kan worden op nieuwe toepassingen op het gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld het gebruik van deelauto's. Dit maakt het steeds moeilijker om ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad te realiseren.

### *Parkeernormennota*

De gemeente heeft in de afgelopen jaren parkeerbeleid kunnen voeren op grond van de huidige Nota Autoparkeren en de actualisaties daarvan. Er is nu in eerste instantie behoefte aan een actuele parkeernormennota en een vergunningenbeleid en in tweede instantie aan een nieuwe, integrale parkeervisie. Deze visie is een uitwerking van de op te stellen mobiliteitsvisie voor de gehele gemeente.

Nieuwe parkeernormen zijn nodig om de bouw of herontwikkeling van voorzieningen (woningen, bedrijven, winkels) in de binnenstad mogelijk te maken.

Bij de nieuwe parkeernormen dient ruimte te komen voor diverse huishoudens en lagere parkeernormen voor (betaalbaar en passend) wonen voor nieuwe doelgroepen in de binnenstad en nabij het station. Tot slot dient bij de parkeernormen rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid voor iedereen, ook mensen met een beperking.

### *Klantvriendelijk parkeren*

Er zijn medio 2019 drie maatregelen door de raad vastgesteld voor klantvriendelijk parkeren: shop & go (proef), klantvriendelijk handhaven (proef) en aanpassing van de parkeertijden aan winkeltijden (structureel). Beide proeven worden geëvalueerd en er volgt een advies aan de raad om deze maatregelen wel of niet voort te zetten

### *Oplossing en maatregelen*

- **Parkeernormennota** actualiseren waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe ambities en gebiedsprofielen voor de binnenstad en inclusief een actualisatie van het vergunningenbeleid (maatregel 7a).



- **Klantvriendelijk parkeren:** dit omvat drie maatregelen die al in gang zijn gezet. Shop en Go en klantvriendelijk handhaven zijn twee proeven. Deze maatregelen worden geëvalueerd en er volgt een advies aan de raad om deze maatregelen wel of niet voort te zetten (evaluatie en advies is maatregel 7b).
- In overleg met programmalijn aantrekkelijke binnenstad en rekening houdend met de parkeerbalans en parkeerexploitatie (kosten/opbrengsten) komen tot -per straat- een uitwerking van de parkeervisie. Welke parkeergarages/terreinen kunnen beter benut worden en welke straten kunnen autoluw of autovrij worden in de komende jaren.
- **Opstellen van een actuele parkeervisie** (maatregel 7c). Dit is een uitwerking van de nog op te stellen mobiliteitsvisie voor de hele gemeente.

#### *Bijdrage aan de doelen*

Het (verder) verbeteren van het parkeren draagt bij aan een klantvriendelijke en aantrekkelijke binnenstad, waar het prettig verblijven is en wonen.

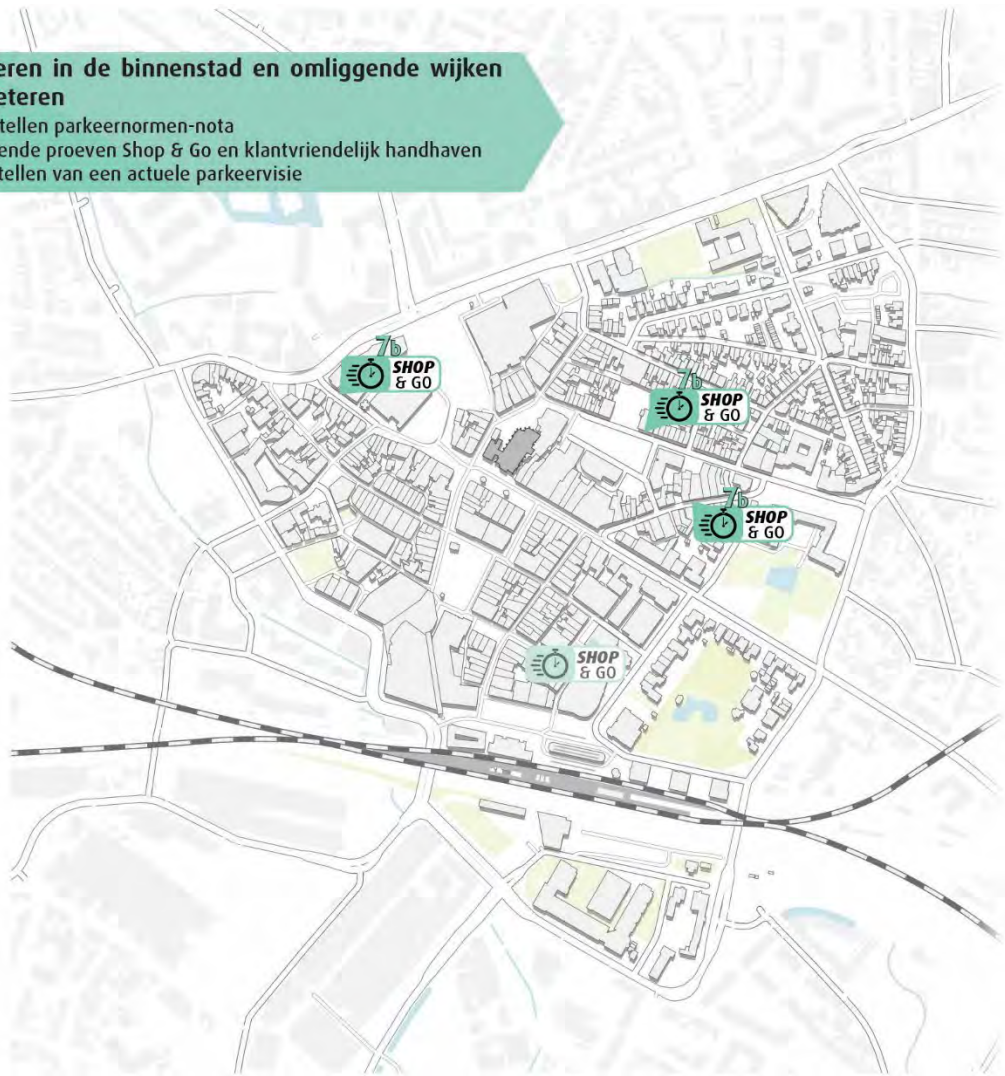
#### *Koppeling met andere programma's*

Samen met de programmalijn ondernemende binnenstad het plan opstellen voor parkeernormen voor woningen, winkels en bedrijven. De koppeling met de lijn aantrekkelijke binnenstad is naventant: de gebiedsprofielen geven richting aan de gewenste mobiliteitsprofielen van (toekomstige) inwoners en bedrijven en dient, tezamen met de beschikbare ruimte en beoogde ruimtelijke kwaliteit, te leiden tot toekomstvaste straat- en pleinprofielen.



**7** Parkeren in de binnenstad en omliggende wijken verbeteren

- a. Opstellen parkeernormen-nota
- b. Lopende proeven Shop & Go en klantvriendelijk handhaven
- c. Opstellen van een actuele parkeervisie



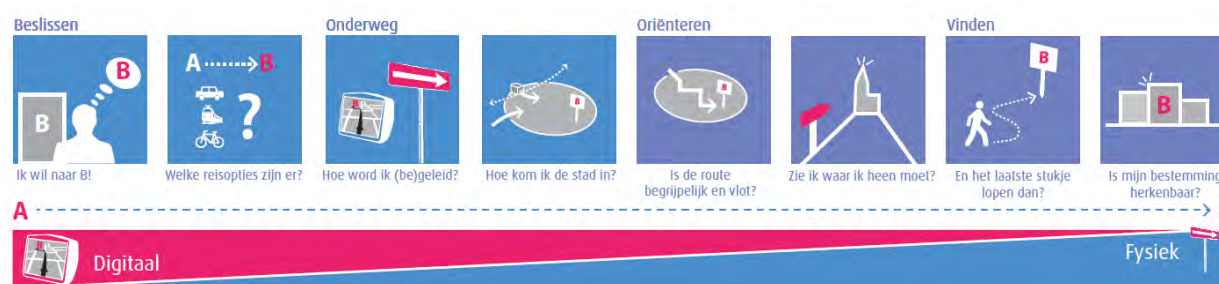
Figuur 8.7: opgave parkeren in kaart en beeld

## 8.8 Verbeteren parkeerverwijssystem en wayfinding

De kwaliteit van de Hengelse binnenstad is dat haar bezoekers vlot een parkeerplaats kunnen vinden en niet ver hoeven te lopen naar bestemmingen als winkels, horeca of evenementen. Wel kan er nog een en ander verbeterd worden. Zo zijn de verbindingen tussen bijvoorbeeld parkeerlocatie de Beurs en de winkelstraat Enschedesestraat niet helder en gaat de looproute via een 'leeg onaantrekkelijk' gebied. Daarnaast moeten er nieuwe bewegwijzering worden geplaatst. Tot slot zijn er kansen op het gebied van digitalisering. Het gaat daarbij om Wayfinding vanaf thuis. Dat gaat verder dan alleen parkeerverwijzing.

### *Beschouwing wayfinding*

Waar begint reistijdbeleving? En hoe waarderen we die dan? De tegels in bijgaand figuur geven stap voor stap weer hoe we onze bestemming vinden. Dat begint al thuis: weet ik waar ik naar toe moet? En weet ik hoe ik er moet komen? In deze fase worden beslissingen genomen over bestemming en vervoerwijze. Het zijn hoofdzakelijk digitale hulpmiddelen die dit deel van de 'customer journey' ondersteunen. Onderweg gaat het om belevingsvragen als: Hoe word ik (be)geleid? En hoe kom ik de stad in? Kies ik een invalsweg of zet ik mijn auto op een P+R? En welke P+R brengt mij dan het snelst op mijn bestemming? Bij het binnenkomen van de stad gaat het om te kunnen oriënteren. Is de route begrijpelijk en vlot? En zie ik waar ik heen moet? En dat geldt natuurlijk ook vanuit het station. De laatste stappen in het proces gaan om het vinden van de bestemming zelf. Is het laatste stukje lopen vanaf het station of de parkeergarage helder? En herken je dan ook de bestemming als zodanig? En kan ik ook aan de inrichting van de openbare ruimte zien waar ik ben (kernwinkelgebied, aanloopstraat, enz.). Bij het weer verlaten van de stad geldt natuurlijk hetzelfde; dan begint het proces weer van vooraf aan.



### *Dynamisch parkeerverwijssysteem*

Een dynamisch parkeerverwijssysteem is de laatste jaren in ontwikkeling. Het plaatsen van borden die het aantal vrije parkeerplaatsen aangeeft, kent een afbouwende trend. Er wordt de laatste tijd vanuit het ministerie volop geïnvesteerd in het openbaar beschikbaar stellen van verkeersdata en parkeerdata, zodat appbouwers deze data kunnen gebruiken. Er vindt hierdoor een transitie plaats van informeren door middel van borden met real-time data, naar in-car informeren. En dat is goed en handig voor de (toekomstige) bezoeker. Hengelo moet dus niet gaan investeren in dure dynamische parkeerverwijssystemen op basis van borden, maar de nieuwe in-car ontwikkelingen in beschouwing meenemen. Overheid en bedrijfsleven geven meer en meer real time data door aan de aanbieders van in-car systemen, handig voor de consument. Daar komt nog bij dat de noodzaak voor parkeerverwijzing in Hengelo nog niet groot is, omdat de parkeergarages niet vol zijn.

### *Oplossing en maatregelen*

- Uitwerken en realiseren van **aantrekkelijke looproutes tussen parkeerfaciliteiten en kernwinkelgebied**. Maatregel 8a.
- Uitwerken van **actieplan voor Nieuwstraat** als aanloopstraat tussen station en kernwinkelgebied. Maatregel 8b.
- **Dynamische parkeerverwijssysteem** voor actuele beschikbaarheid en bezetting van parkeerfaciliteiten. Maatregel 8c.
- **Nieuwe bewegwijzering voor voetgangers plaatsen**. Maatregel 8d (het initiatief van deze maatregel ligt niet bij de gemeente).

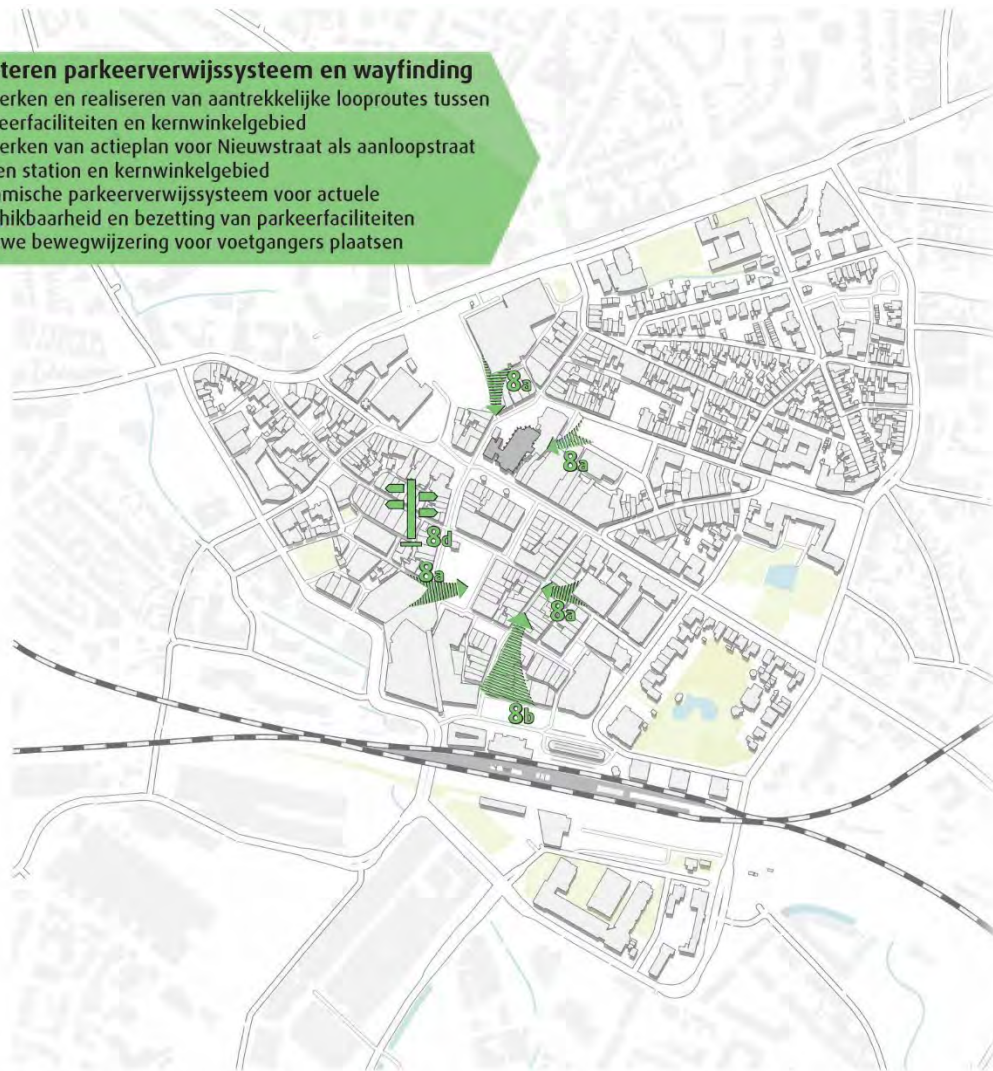
### *Bijdrage aan doelen*

Het vlot kunnen vinden van de bestemming in de binnenstad draagt bij aan de klantvriendelijkheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad.

### *Koppeling met andere programma's*

Voor het verbeteren van openbare ruimte voor herkenbare aanloopstraten (wayfinding) werkt programmalijs aantrekkelijke binnenstad het inrichtingsplan verder uit.

- 8** **Verbeteren parkeerverwijssysteem en wayfinding**
- a. Uitwerken en realiseren van aantrekkelijke looproutes tussen parkeerfaciliteiten en kernwinkelgebied
  - b. Uitwerken van actieplan voor Nieuwstraat als aanloopstraat tussen station en kernwinkelgebied
  - c. Dynamische parkeerverwijssysteem voor actuele beschikbaarheid en bezetting van parkeerfaciliteiten
  - d. Nieuwe bewegwijzering voor voetgangers plaatsen



*Figuur 8.8: Aantrekkelijke looproutes tussen P en kernwinkelgebied*

## 8.9 Optimaliseren openbaar vervoer en taxi's

Op dit moment is het openbaar vervoer goed geregeld. Dat geldt zowel voor de busverbindingen naar de binnenstad van Hengelo als het centrale treinstation van Hengelo in Twente en Oost-Nederland.

De provincie is primair verantwoordelijk voor het aanbod van openbaar vervoer en verleent de openbaar-vervoerconcessie aan een vervoerder. De gemeente is verantwoordelijk voor de infrastructuur waar de bus gebruik van maakt.

Er is een nieuwe OV-concessie in Twente in het verschiet. Dat is het moment waarop een nieuwe vervoerder zijn aanbod presenteert. Zijn aanbod dat is gebaseerd op de (beleids)uitgangspunten van de provincie. De gemeente is betrokken bij het opstellen van die uitgangspunten en kan zo invloed uitoefenen op het aanbod van de vervoerder. Zo mogelijk vanuit de nieuwe mobiliteitsvisie.

### *Openbaar vervoer is een doorlopende opgave*

Het belang is goed openbaar vervoer voor wie het nodig heeft. De scholieren/studenten, en de mensen die op wat langere afstand wonen, zijn de grootste groepen gebruikers van het OV. In de stad is de groep minder mobiele (veelal ouderen) groter dan in het landelijk gebied. De gemeente behartigt de belangen van deze groepen bij de provincie. Daarnaast maakt de gemeente zelf mobiliteitsbeleid waar het openbaar vervoer deel van uitmaakt.

De gemeente bewaakt de relatie tussen het gebruik van fiets en openbaar vervoer (hangen sterk samen) en tussen het WMO en het openbaar vervoer. Dit laatste om te voorkomen dat de druk op het

WMO-vervoer te hoog wordt. Wat betreft de infrastructuur zorgt de gemeente voor een goede doorstroming en werkt zij mee aan de realisatie van bijvoorbeeld laadmogelijkheden. De verbetering van de doorstroming op de centrumring (zie 8.4) is hier een voorbeeld van.

### *Deelmobiliteit*

In paragraaf 2.2 (Mobiliteitstrends) is geschreven over onder andere mobiliteit delen. Met behulp van internet en mobiele telefoons is het makkelijker om informatie te delen over beschikbaarheid van vervoersmiddelen. Dit sluit goed aan op bijvoorbeeld het deelsysteem OV-fiets, wat al bij stations in Hengelo bestaat.

Het is wenselijk om te onderzoeken waar in de binnenstad aantrekkelijke locaties zijn om het delen van vervoersmogelijkheden mogelijk te maken en te stimuleren. Dit in combinatie met dergelijke locaties in andere delen van de gemeente (industriegebied Twentekanaal, Hart van Zuid, Westermaat etc.). Deze opgave dient meegenomen te worden in het proces van opstellen en uitwerken van een mobiliteitsvisie voor de hele gemeente.

Als de binnenstad aantrekkelijker wordt en er meer bezoekers gaan komen, dan wordt het ook interessanter voor exploitanten van deelsystemen (fietsen, e-steps, deelauto's en andere) om die een plek te geven in het Hengelose mobiliteitssysteem.

### *Taxivervoer en -standplaatsen*

Aan de zuidzijde van het station zijn enkele taxistandplaatsen. Dit voldoet aan de behoefte van treinreizigers (en ook muziekevenementen bij Metropool). Verder is er ook een taxiplek op de markt, die vooral in de weekenden horecabezoekers dient. Wellicht dat met de komst van een nieuwe invulling voor het Marktplaatsplein een taxistandplaats

dichter bij het horecagebied gesitueerd kan worden, bijvoorbeeld in de buurt van het Burgemeester Jansenplein. Een verkenning moet uitwijzen wat de haalbare en gewenste mogelijkheden zijn.

#### *Oplossing en maatregelen*

- Verkenning en uitvoering taxistandplaatsen bij het horecagebied. Maatregel 9a.
- Bijdrage leveren aan nieuwe OV-concessie Twente. Maatregel 9b.
- Onderzoek naar geschikte locaties voor het delen van vervoersmiddelen (onderdeel van het opstellen en uitwerken van een mobiliteitsvisie). Maatregel 9c.

#### *Bijdrage aan doelen*

Een optimale bereikbaarheid van de binnenstad voor alle doelgroepen draagt bij aan de aantrekkelijkheid.

#### *Koppeling met andere programma's*

Voor het deel van de maatregelen dat een relatie heeft met de (her)inrichting van de openbare ruimte wordt afgestemd met programmalijn aantrekkelijke binnenstad.



*Figuur 8.9: Oplossingen en maatregelen opgave 9*



# 9

## Uitvoerings- programma 2020-2025

In dit hoofdstuk wordt het uitvoeringsprogramma voor een bereikbare binnenstad gepresenteerd. Dit programma komt voort uit de in dit rapport beschreven analyse, die gericht is op de vraag hoe de bereikbaarheid van de binnenstad kan worden verbeterd.

In hoofdstuk 8 zijn negen opgaven beschreven, waarbij per opgave een aantal maatregelen zijn opgesomd. Niet alle maatregelen kunnen tegelijkertijd worden voorbereid en/ of uitgevoerd. Het is van belang om de juiste middelen in te zetten op het juiste moment.

Het uitvoeringsprogramma is daarom onderverdeeld in twee fases. In 9.1 wordt beschreven welke maatregelen in de eerste fase worden opgepakt. In 9.2 wordt een doorkijk gegeven richting fase 2 van het uitvoeringsprogramma.

### 9.1 **Maatregelen korte termijn vanuit bereikbaarheid binnenstad (fase 1: 2020-2022)**

In de onderstaande tabel staan de maatregelen die vallen binnen de eerste fase van het uitvoeringsprogramma. Deze maatregelen zijn gezamenlijk met de klankborggroep uit de in hoofdstuk 8 beschreven negen opgaven geselecteerd. Hierbij is ook nadrukkelijk gekeken naar de samenhang met de ontwikkelingen en aanpak binnen de andere lijnen van het programma binnenstad.

1b	Verleiden van het doorgaande fietsverkeer om gebruik te maken van een alternatieve fietsroute om de compacte binnenstad heen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starten met onderzoek naar alternatieve fietsroutes (via de centrumring) als onderdeel van de nog op te stellen mobiliteitsvisie (4C). Hierbij kan gebruik worden gemaakt van het nog te realiseren traject van de F35 langs het zuidwestelijk deel van de centrumring.</li> </ul>
2a	Realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op logische locaties.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek naar de locatie en benodigde capaciteit van drie à vier hoogwaardige, bewaakte stallingen (met één of twee service-points).</li> <li>Realiseren van vakken en beugels in en rondom Enschedesestraat en bij het stadhuis.</li> <li>Vakken en beugels meenemen in projecten herinrichting openbare ruimte binnenstad.</li> </ul>
4a	Onderzoeken van de mogelijkheden om de intensiteit op de centrumring te verlagen ten behoeve van een verbeterde doorstroming.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek naar verbetering van de doorstroming op de centrumring als onderdeel van de nog op te stellen mobiliteitsvisie.</li> </ul>
5a	Opstellen van nieuw toegangsbeleid voor de binnenstad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evalueren en actualiseren toegangsbeleid met daarbij een haalbaarheidsstudie naar invoering van een systeem van camerahandhaving</li> <li>Vorbereiding en uitvoering van een nieuw systeem voor handhaving.</li> </ul>
6a	Samen met ondernemers en vervoerders plan ontwikkelen voor schone bevoorrading van de binnenstad (SPES).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek naar mogelijke maatregelen voor schone bevoorrading (SPES).</li> </ul>
6c	Verkennen van de mogelijkheden voor laad- en losplekken voor pakketdiensten aan de randen van het voetgangersgebied.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek doen naar strategische plekken voor laad- en losplekken, in afstemming met toegankelijkheid van de binnenstad en met de proef shop &amp; go.</li> </ul>
7a	Parkeernormennota actualiseren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanbesteding voor opstellen van nieuwe parkeernormen waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe ambities en gebiedsprofielen voor de binnenstad.</li> </ul>
7b	Lopende proeven Shop & Go en klantvriendelijk handhaven.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evalueren van beide proeven.</li> <li>Advisering over wel of niet structureel voortzetten van Shop &amp; Go en – indien voortgezet – de mogelijke uitbreiding van het aantal parkeerplekken.</li> <li>Advisering over wel of niet structureel voortzetten van klantvriendelijk handhaven.</li> </ul>
8d	Bewegwijzering voor voetgangers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstellen bewegwijzeringsplan in samenspraak met andere programmalijnen.</li> <li>Aanbesteden van leveren en plaatsen nieuwe bewegwijzering voor voetgangers.</li> </ul>
9a	Verkenning en uitvoering taxistandplaatsen bij het horecagebied.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkenning van locaties voor taxistandplaatsen in overleg met taxiondernemers.</li> <li>Opstellen van ontwerp voor uitvoering.</li> <li>Realiseren van nieuwe taxistandplaatsen.</li> </ul>



*Figuur 9.1: oplossingen en maatregelen korte termijn in kaart en beeld*

Deze maatregelen hebben prioriteit bij het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad. De voorbereiding van deze maatregelen wordt in de periode 2020-2022 gestart. Zo mogelijk worden de maatregelen ook in deze periode uitgevoerd.

Voor de kosten en wijze van dekking van de voorbereiding en uitvoering van deze maatregelen wordt verwezen naar het raadsadvies voor de behandeling van voorliggende rapportage.

## **9.2 Doorkijk richting fase 2 (2023-2025)**

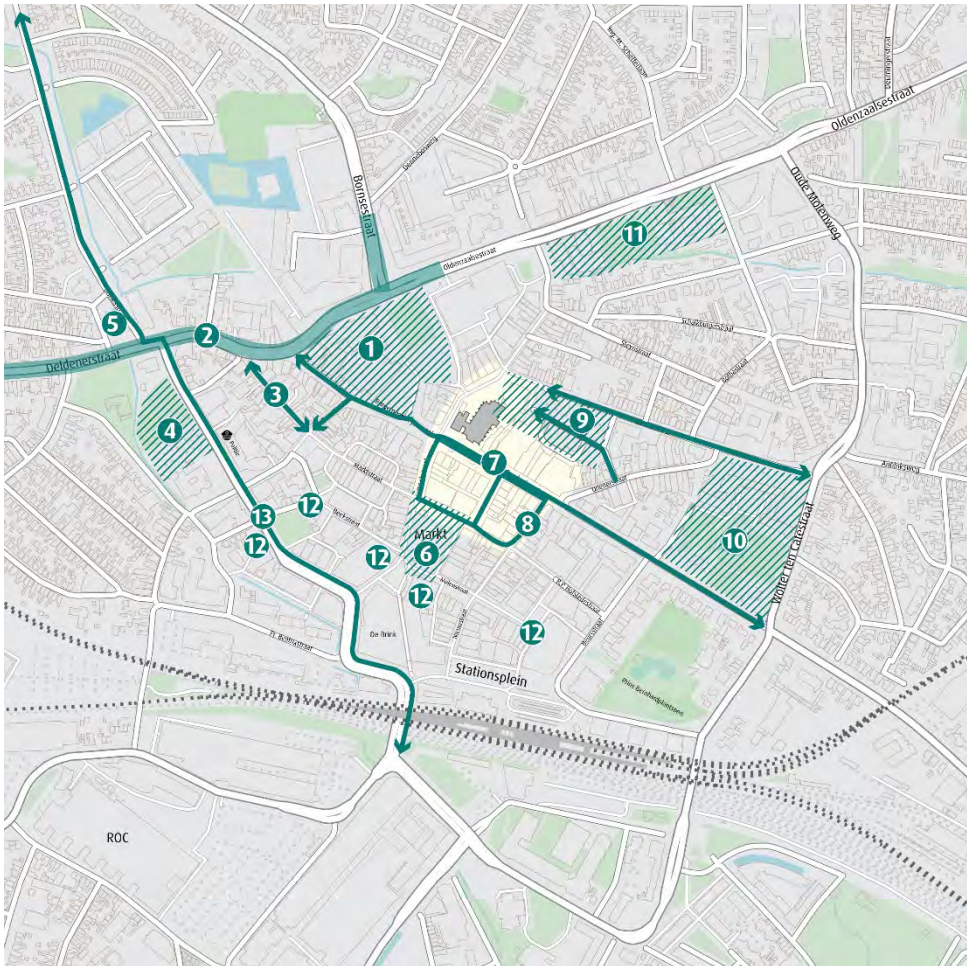
Niet alle maatregelen kunnen tegelijkertijd worden gerealiseerd. Onder de 9 opgaven in hoofdstuk 8 zijn ook andere maatregelen benoemd die van belang om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid van de binnenstad in de toekomst ook goed blijft. Het streven is om deze maatregelen voor te bereiden zo mogelijk uit te voeren in de periode 2023-2025.

# Bijlage 1

## Ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente en haar partners zijn afgelopen jaren actief bezig geweest met het verbeteren van de binnenstad. Daarnaast staat er nog veel te gebeuren. De volgende ontwikkelingen hebben zich voorgedaan of staan gepland.

1. Een nieuw stadskantoor met herinrichting parkeerterrein Kloosterhof (gereed) en herinrichting Burgemeester Jansenplein (gereed).
2. De Deldenerstraat wordt heringericht met onder andere meer ruimte voor groen. De werkzaamheden vinden in drie fases plaats:
  - Langestraat tot en met de kruising Bornsestraat - Oldenzaalsestraat (gereed);
  - Geerdinksweg tot Tuindorpstraat;
  - Tuindorpkruising tot Langestraat inclusief Mitchamplein.
3. Sfeervolle Pastoriestraat met erfinrichting, aanpakken van gevels van panden en terrassen beter aansluiten op het plein en de entrees verbeteren (gestart in 2019).
4. Realiseren van woonbuurt Marskant met maximaal 25 woningen. Hiervoor verdwijnen de stadstuin en de parkeerplaatsen die er momenteel liggen.



5. Het Mitchamplein is momenteel een verkeersknooppunt met parkeerplaatsen. Gekeken wordt naar de mogelijkheden van dit plein om het te verbeteren (planontwikkeling). In combinatie met 2.
6. Het Marktplein wordt heringericht. Hiervoor zijn de eerste stappen gezet om tot een plan te komen. Een bewaakte, overdekte fietsstalling is randvoorwaarde (eis) in de planvorming.
7. De Enschedesestraat en Langestraat zijn reeds heringericht met nieuwe rode bestrating en meer groen. Hierdoor is een nieuwe, warme en gezellige uitstraling gecreëerd.
8. Het kernwinkelgebied wordt compacter met enkele hoofwinkelstraten. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker gemaakt met een warme en gezellige sfeer.
9. In de drie straatjes (Drienerstraat, Smutsstraat en de Wetstraat) werken de ondernemers samen aan een sfeervol gebied met mooie verlichting en authentieke gevels.
10. Bataafse kamp: Het karakteristieke pand krijgt een woonfunctie, het park gaat bijdragen aan de stadsentree en moet plaats bieden voor het waterorgel.

11. Het Wemenpark wordt getransformeerd naar een parkachtig woongebied. Het Badhuis en Dr. Ariënschool worden karakteristieke appartementen, daarnaast worden park-appartementen toegevoegd. Het omliggende terrein krijgt meer groen, compleet met een prachtige Drienerbeek die door het Waterschap wordt opgeknapt.
12. Voormalige winkel- en bedrijfspanden worden op diverse plekken getransformeerd naar wonen. Onder andere Telgenflat, V&D-pand, Walhof, Schouwburgplein en aan de zuidzijde van het centrum.
13. De fietssnelweg F35 wordt verder doorgetrokken naar Borne. Dit betekent dat de Marskant en Bankastraat een vrijliggend fietspad krijgen, met zo min mogelijk kruisend verkeer.



## Bijlage 2

# Deelnemers en genodigden klankbordgroep bereikbare binnenstad

- Fietsersbond afdeling Hengelo
- Gehandicaptenraad Hengelo
- Vertegenwoordiger NiMO
- SCH
- Wooncorporatie Welbions
- Politie Twente
- TLN
- Inretail
- Skatelab (IAA architecten)
- Wijkvereniging Thiemsland en Weidedorp
- Wijkvereniging Dichtersbuurt
- Wijkvereniging Afrikaanderbuurt
- Vertegenwoordiger Wemenstraat
- Vertegenwoordiger: drie straatjes
- Ondernemer J. Jenneboer
- Hengelo Promotie
- Schouwburg Hengelo
- Marktbond
- KHN Hengelo
- SVH



Vestiging Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0570) 666 222  
F +31 (0570) 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel**  
**Coffeng**