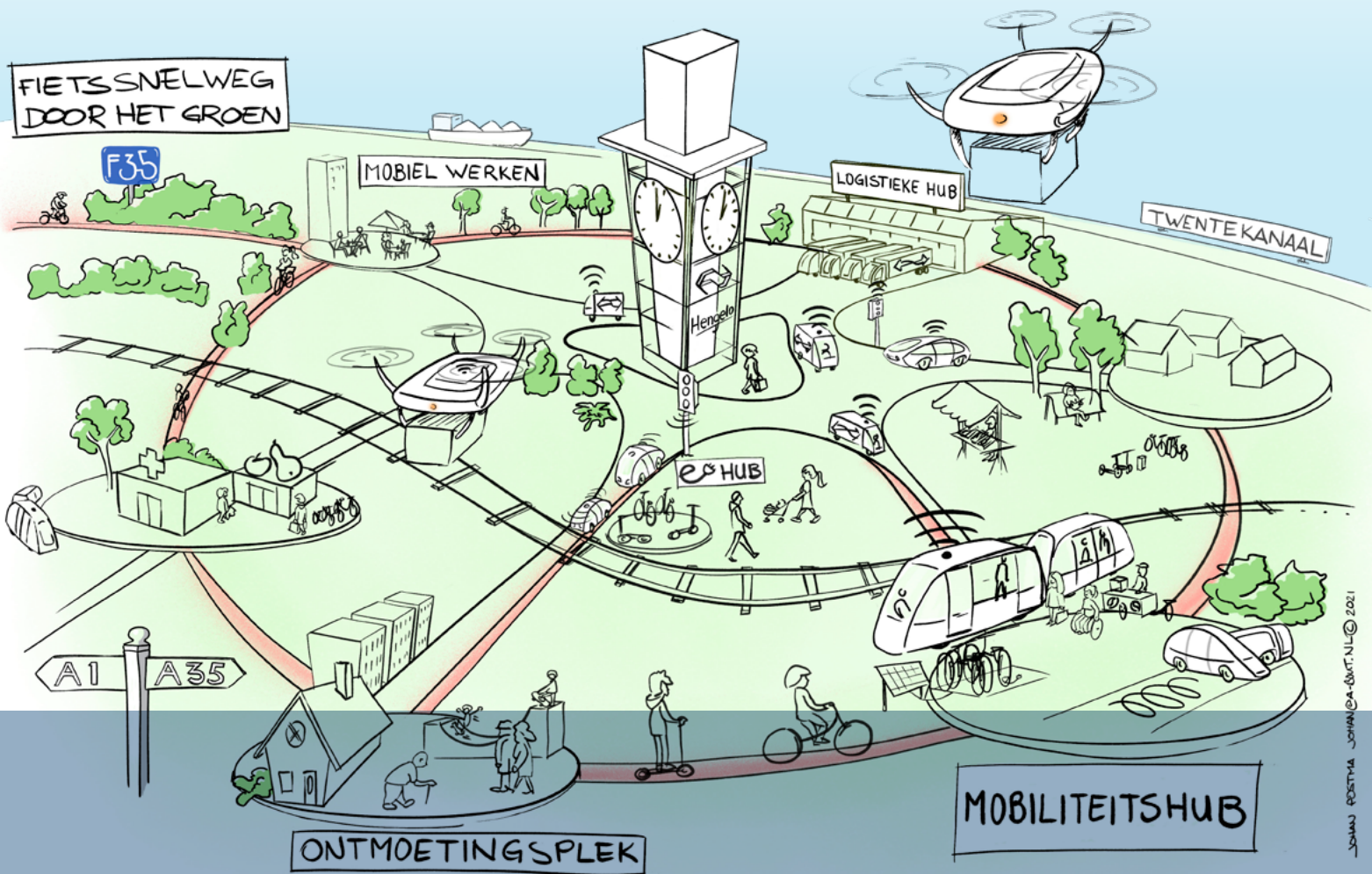


VOOR IEDEREEN TOEGANKELIJK EN VERBONDEN



Hengelo - knooppunt van Twente

Koersnota Mobiliteit

SWECO 



Gemeente
Hengelo

Inhoudsopgave

Klik op de linkjes hieronder om naar de desbetreffende pagina te gaan.

1	Naar een nieuwe mobiliteitsvisie voor Hengelo	3
1.1	Waarom een nieuwe visie?	3
1.2	Kaders en Thema's	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Een terugblik op het GVVP 2003 en Hengelo nu	4
2.1	Verkeersveiligheid	4
2.2	Hengelo fietst	5
2.3	Openbaar vervoer	5
2.4	Hoofdwegennet Auto	6
2.5	Transport en logistiek	6
3	Trends en ontwikkelingen en invloed op mobiliteit	7
3.1	Enkele algemene maatschappelijke ontwikkelingen	7
3.2	Ontwikkelingen mobiliteit in Hengelo	9
3.3	Benchmark verkeersveiligheid	10
4	Beleidskader vanuit landelijk, regionaal en gemeentelijk beleid	11
4.1	Landelijk beleid	11
4.2	Provinciaal beleid	12
4.3	Beleidskader gemeente Hengelo	13
5	Wat vindt Hengelo van haar mobiliteit?	15
5.1	Bewoners/belanghebbenden	15
5.2	Beleidsadviseurs Gemeente Hengelo	15
6	De koers van mobiliteit in Hengelo	17
6.1	Hengelo multimodaal bereikbaar	17
6.2	Hengelo als veilige woonstad	19
6.3	Hengelo duurzaam en een aantrekkelijke (woon)stad	19
6.4	Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden	20
6.5	Uitvoering geven aan de visie	21

1 Naar een nieuwe mobiliteitsvisie voor Hengelo

Voor u ligt het Koersnota Mobiliteitsvisie Hengelo. De nota is bedoeld als leidraad voor de Mobiliteitsvisie zelf. Wat worden de onderwerpen die we in mobiliteitsvisie gaan behandelen, wat worden de speerpunten waar we de komende jaren op in gaan zetten?

1.1 Waarom een nieuwe visie?

Mobiliteit en bereikbaarheid veranderen in snel tempo. Het huidige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Hengelo stamt uit juli 2003 en is over zijn houdbaarheidsdatum. Het was vooral gericht op het weghalen van knelpunten en het verder ontwikkelen van de afzonderlijke netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer.

Technologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een nieuwe visie. Een tweede aanleiding is de Omgevingswet. De Omgevingswet vraagt een integrale beschrijving van de ambities voor de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van mobiliteit. Bovendien zijn in het Coalitieprogramma 2018-2022 afspraken gemaakt om een mobiliteitsvisie op te stellen.

In het GVVP uit 2003 lag de focus op het verbeteren en het vernieuwen van de netwerken; op de infrastructuur. Heel veel is gerealiseerd. In het algemeen ligt het accent voor mobiliteit tegenwoordig minder op infrastructuur en vooral op gedrag, duurzaamheid en technologie. Het gaat nu meer om "Mindware" (gedrag), "software" (technologie), en "orgware" (organisatie)". Mobiliteitsoplossingen hebben meerdere dimensies gekregen. Zo worden bijvoorbeeld communicatie en marketing instrumenten ingezet om automobilisten te verleiden vaker te fietsen, moeten deelauto systemen het autobezit beperken en slimme verkeersregelinstanties de doorstroming verbeteren. Daarnaast wordt gekeken hoe de infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen kan worden verbeterd,

De mobiliteitsvisie wordt een toekomstgericht en integraal beleidsdocument dat een visie bevat die beschrijft hoe mobiliteit kan bijdragen aan "Hengelo als stad van de verbinding", maar ook een uitvoeringsprogramma. Dat programma beschrijft de maatregelen en programma's die in de komende jaren moeten worden uitgevoerd om uitwerking te geven aan de visie.

Mobiliteit is geen doel op zich, maar is een basisvoorwaarde en draagt bij aan doelstellingen van andere maatschappelijke thema's zoals

duurzaamheid, economie, gezondheid, toerisme & recreatie, natuur en landschap, leefbaarheid en welzijn. In de mobiliteitsvisie wordt dan ook beschreven hoe er vanuit mobiliteit op een verkeersveilige en duurzame wijze een bijdrage geleverd kan worden aan deze thema's. Centraal staat hoe mobiliteit kan bijdragen aan Hengelo als prettige woonstad, als sociale, sportieve stad, als een stad met een sterke economie en een aantrekkelijke woonomgeving. Het wordt een toekomstgericht en integraal beleidsdocument dat een visie bevat die beschrijft hoe mobiliteit kan bijdragen aan "Hengelo als stad van de verbinding".

Het behouden en versterken van de interne- en externe bereikbaarheid is hierbij van enorm belang, het draagt bij aan een sterke economie, werkgelegenheid en bereikbaarheid, toegankelijkheid van maatschappelijke voorzieningen.

1.2 Kaders en Thema's

De mobiliteitsvisie is een integraal en toekomstgericht beleidsdocument dat bijdraagt aan de ambities van de gemeente uit de Kadernota. Ook in 2040 wil Hengelo een veilige woon- en techniekstad te zijn, waar het in de wijken prettig leven en verblijven is. Daarnaast is een goede bereikbaarheid een belangrijke ambitie uit de Kadernota. Belangrijke stedelijke regio's moeten vanuit Hengelo binnen een uur te bereiken zijn.



Deze koersnota geldt als uitgangspunt voor het opstellen van de mobiliteitsvisie en bepaalt de onderwerpen en de kaders waarbinnen de visie wordt opgesteld. Kaders die mede de koers bepalen liggen deels al vast in wet- en regelgeving, in bestaand beleid en opgaven opgesteld door hogere overheden en door de gemeente Hengelo zelf.

Voor het verder bepalen van de koers:

- Zijn bewoners geraadpleegd via een online enquête;
- Is er een beeldvormende politieke markt geweest;
- Hebben we collega's uit andere vakgebieden binnen de gemeente geconsulteerd;
- Hebben we maatschappelijke (belangen) organisaties gesproken.

In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in.

1.3 Leeswijzer

In deze Koersnota wordt eerst teruggekeken naar het vorige GVVP uit 2003. Tot welke verbeteringen

heeft dit plan geleid en hoe staan we er nu voor in Hengelo, anno 2021? Dit komt aan bod in hoofdstuk 2. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 een aantal algemene trends en maatschappelijke ontwikkelingen beschreven, met daarbij de invloed op mobiliteit. Hoofdstuk 4 gaat in op de bestaande beleidskaders. Dit is beleid op nationaal en provinciaal schaalniveau, en ook beleid van de gemeente Hengelo zelf. In de mobiliteitsvisie gaan we nadrukkelijk op zoek naar de verbanden tussen de verschillende beleidsvelden en mobiliteit. In hoofdstuk 5 worden de bevindingen van het participatietraject tot dusver besproken. Tenslotte beschrijven we in hoofdstuk 6 de koers die de gemeente Hengelo wil gaan inzetten op het gebied van mobiliteit. Deze koers vormt de basis voor het verder uitwerken van de mobiliteitsvisie.

2 Een terugblik op het GVVP 2003 en Hengelo nu

Hengelo ligt centraal in Twente en is een belangrijk knooppunt van wegen en spoorwegen. Via de rijkswegen A1 en A35 zijn we aangesloten op het internationale hoofdwegenet. Daarnaast is Hengelo een belangrijk spoorwegen knooppunt met (inter) nationale EC/IC-verbindingen; centraal station van Twente. Ook per schip is Hengelo goed bereikbaar.

Het "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Hengelo" (GVVP) uit 2003 bevat een overzicht van de toen gewenste netwerken in het jaar 2020 voor openbaar vervoer, fiets, auto, hulpdiensten en goederenvervoer in Hengelo. Het accent lag op versterking van de afzonderlijke netwerken. Sinds 2003 is er dan ook veel geïnvesteerd in bereikbaarheid en infrastructuur. In dit hoofdstuk geven we een beknopte samenvatting van de ontwikkelingen sinds 2003.

2.1 Verkeersveiligheid

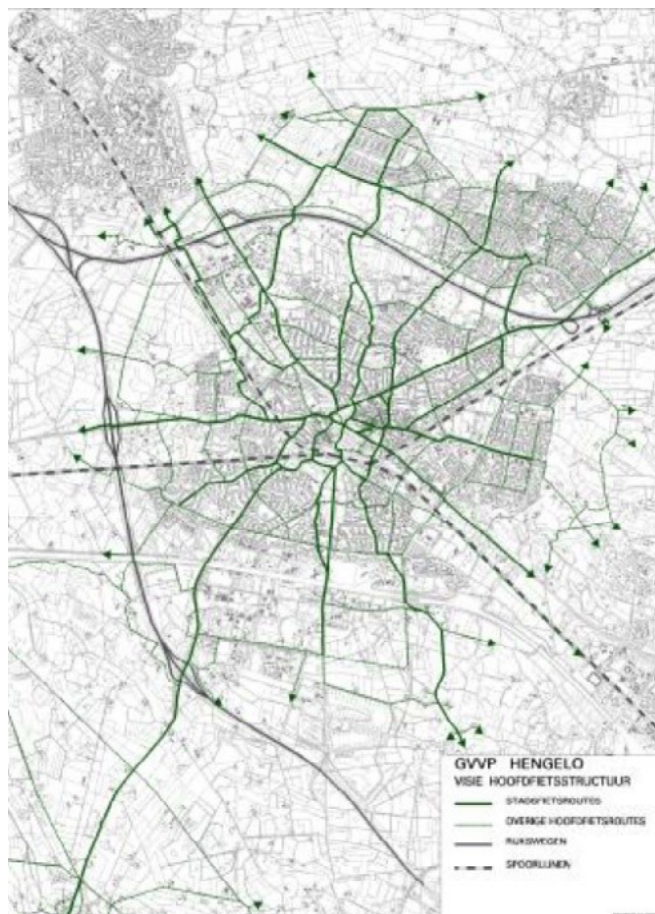
Verkeersveiligheid staat centraal bij iedere ontwikkeling binnen mobiliteit maar vooral de vele "Duurzaam Veilig" maatregelen hebben er toe geleid dat de verkeersveiligheid ten opzichte van 2003 is toegenomen. Er zijn 30- en 60-kilometerzones ingericht. Woongebieden en kleine plattelandswegen zijn hierdoor verkeersveiliger. Meerdere verkeersongevallenconcentraties in Hengelo zijn aangepakt.

Naam	Doden	Gewonden	Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners
1 Gemeente Dinkelland	6	217	
2 Gemeente Tubbergen	4	165	
3 Gemeente Wierden	13	181	
4 Gemeente Losser	5	166	
5 Gemeente Staphorst	5	122	
6 Gemeente Rijssen-Holten	14	238	
7 Gemeente Ommen	10	106	
8 Gemeente Almelo	9	448	
9 Gemeente Haaksbergen	4	142	
10 Gemeente Hellendoorn	9	203	
11 Gemeente Hengelo	14	458	
12 Gemeente Oldenzaal	4	175	
13 Provincie Overijssel	237	5.542	
14 Gemeente Hof van Twente	10	161	
15 Gemeente Dalfsen	11	123	
16 Gemeente Kampen	14	237	
17 Gemeente Enschede	22	692	
18 Gemeente Olst-Wijhe	2	79	
19 Gemeente Twenterand	12	137	
20 Gemeente Borne	4	98	
21 Gemeente Raalte	10	151	
22 Gemeente Steenwijkerland	7	172	
23 Gemeente Deventer	15	366	
24 Gemeente Zwolle	10	460	
25 Gemeente Hardenberg	18	192	
26 Gemeente Zwartewaterland	5	53	

© 2021 VIA, Verkeersslachtoffers 2016 t/m 2020 per 100.000 inwoners versus Gemeente

2.2 Hengelo fietst

In 2003 werd ingezet op het stimuleren van fietsgebruik. Vooral op afstanden korter dan (toen) 10 km was winst te boeken, volgens het GVVP. Er is een hoofd fietsnetwerk ontworpen, met voor iedere wijk een goede fietsverbinding naar de binnenstad. De binnenstad vormde de schakel in dat web. Daarnaast werd er, vooruitlopend op de F35, ingezet op de interlokale verbinding Borne-Hengelo-Enschede en goede verbindingen naar de stations. Aan de stadsfietsroutes werden hoge kwaliteitseisen gesteld ten aanzien van samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. De fiets heeft zich als een serieus vervoermiddel ontwikkeld, ook voor regionale verplaatsingen. De steden en dorpen om ons heen zoals Enschede, Oldenzaal en ook Almelo zijn makkelijker per fiets bereikbaar geworden. Binnen Hengelo is de fiets een meer dan volwaardig alternatief. Niet alleen de ontwikkeling van de e-bike heeft hier aan bijgedragen maar er zijn ook veel projecten uitgevoerd om het fietsen aantrekkelijker te maken. Het fietscomfort is verbeterd en verkeerslichten zijn veelal ten gunste van de fietser afgesteld. Grote delen van de fiets snelweg F35, de drager van het fietsnetwerk in Twente, zijn aangelegd en de fietsflat (stalling) bij het Station is gerealiseerd. De centrumring en bijna de gehele wijkring hebben vrij liggende fietspaden. Hengelo mag zich nu al een fietsstad noemen, al zijn er nog zeker verbeteringen mogelijk.



2.3 Openbaar vervoer

Conform het GVVP uit 2003 is vooral prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer, gevolgd door fiets en auto. In het openbaar vervoer is veel geïnvesteerd vooral in het "Hoogwaardig Openbaar Vervoer" (HOV). Hiervoor zijn vrije busbanen aangelegd en is voorrang voor de bus op kruispunten geregeld. Het betrof buslijnen vanaf Hengelo CS naar Vossenbelt/Hasseler Es, Borse Maten, Universiteit Twente en Haaksbergen (via Twentekanaal-Zuid). De doorstroommassen moesten bijdragen aan een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en waren onderdeel van de strategie om het aantal ov-reizigers in 2020 te verdubbelen. Ook de reconstructie van de Borsestraat en Oldenzaalsestraat waren gericht op het faciliteren van het HOV. Binnen de woonwijken heeft vrijwel iedereen een halte op minder dan 300 afstand.



Verder is in 2012 het station Gezondheidspark in gebruik genomen. Ook rondom het centraal station van Hengelo zijn allerlei projecten gerealiseerd die bijdragen aan de uitstraling van Hengelo als "Centraal station van Twente".



2.4 Hoofdwegennet Auto

Het hoofdwegennet is bijna conform het GVVP uit 2003 vormgegeven volgens de tangentenstructuur. Veel invalswegen en ook delen van de wijkring hebben een verbeteringslag ondergaan. De Laan Hart van Zuid is gerealiseerd. De bereikbaarheid van Plein Westermaat en ook Hengelo zelf is verbeterd. Van terugslag op de A1 is geen sprake meer. Toch blijft de aansluiting op de A1 een aandachtspunt net als de andere aansluitingen op de A1 en A35. Er treden vertragingen op.

Natuurlijk kan de doorstroming tijdens de spits ook op sommige kruispunten beter. Vooral aan de oostzijde van de centrumring en wijkring kan de doorstroming zeker tijdens de spits beter. De Laan van Driene en een nieuwe aansluiting op de A35, die waren opgenomen in het GVVP, zijn (nog) niet gerealiseerd.

De externe bereikbaarheid van Hengelo is relatief goed. Hengelo wordt ontsloten door de snelwegen A1 en A35. Echter daar waar ze samenkomen tussen Azelo en Buren ontstaan vaak files vanwege het hoge verkeersaanbod en de vele ongevallen. Samen met Provincie en Rijk wordt gewerkt aan verbeteringen. De verbinding met Zwolle via de N35 kan beter, sneller. Ook de doorstroming rond de aansluitingen van het lokale wegennet op de snelweg stukt nog al eens.

2.5 Transport en logistiek

Een belangrijke stap in het verschuiven van wegtransport naar water is de realisering van de water-/wegterminal aan het Twentekanaal; de vestiging van CTT. De voorbereidingen voor het Verruimen van de Twentekanalen waardoor grotere schepen tot een klasse Va-vaarweg met 2,80 meter diepgang Hengelo kunnen bereiken, zijn gestart.

Er wordt onderzoek gedaan naar een stadsdistributiesysteem in het kader van het landelijke project 'zero emissie stadslogistiek' met als doel in 2030 de 40 grootste steden emissieloos te bevoorraden.



3 Trends en ontwikkelingen en invloed op mobiliteit

In dit hoofdstuk worden de voornaamste trends en maatschappelijke ontwikkelingen besproken. Deze ontwikkelingen zijn veelal van invloed op de mobiliteit en bereikbaarheid in steden en regio's. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar dient ook bredere maatschappelijke belangen. Daarom is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid goed is afgestemd op deze bredere ontwikkelingen in de maatschappij.

3.1 Enkele algemene maatschappelijke ontwikkelingen

Demografie; lichte bevolkingsgroei en vergrijzing

De bevolkingsontwikkeling in Hengelo is redelijk stabiel. De afgelopen 10 jaar is het aantal inwoners heel licht gestegen (zie figuur 3.1). Hengelo zal, als een van de grotere steden in de regio Twente, naar verwachting de komende decennia nog een lichte groei doormaken van zo'n 1 procent ten opzichte van 2019¹.

In de woonvisie van de gemeente Hengelo is ook geconstateerd dat er voorlopig nog geen einde komt aan de groei van het aantal huishoudens in Nederland. Daarnaast zijn woonwensen veranderd als gevolg van de Coronacrisis. Er is over het algemeen meer behoefte aan ruimte in en om de woning. Hengelo heeft hiervoor

de juiste kwaliteiten in huis.

Vanuit de Woonvisie is er een ambitie opgesteld voor het woningbouwprogramma. De ambitie is een woningbouwprogramma van 4.500 woningen in de komende tien jaar. Om de huidige krapte op de woningmarkt op te lossen en de woonbehoefte voor de komende tien jaar te kunnen opvangen, worden in elk geval 3.000 woningen geprogrammeerd. De gemeente blijft in gesprek om een aanvullend programma te realiseren tot 4.500 woningen, om tegemoet te komen aan de provinciale woningbouwambities.

Vergrijzing en verjonging

Hengelo vergrijst. Het afgelopen decennium is het aantal 65-plussers fors toegenomen (zie figuur 3.2). Die ontwikkeling zet de komende jaren door. Er moet rekening gehouden worden met een wijzigende samenstelling van de bevolking als gevolg van vergrijzing. Ouderen blijven langer vitaal. Pas op hogere leeftijd (80+) neemt de vitaliteit af en wordt het zelfstandig deelnemen aan sociale activiteiten lastiger.

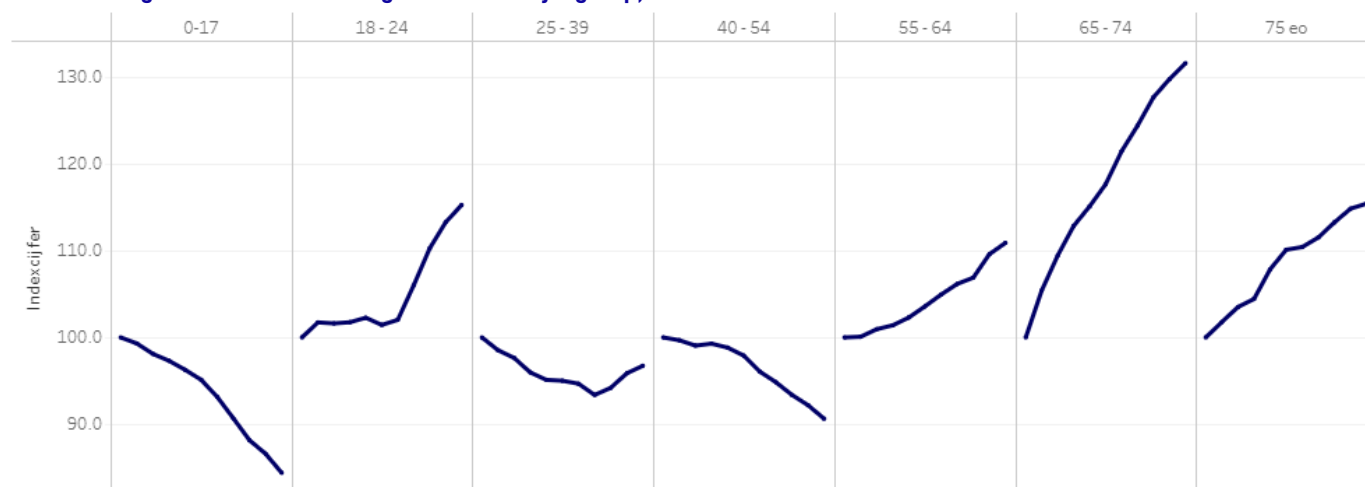
Voor mobiliteit heeft dat tot gevolg dat ouderen langer blijven autorijden, fietsen en thuis wonen. Het autogebruik neemt met name in de leeftijdscategorie 65-75 (vitale ouderen) toe, vooral sociaal en recreatief. Gegeven de demografische ontwikkelingen voorziet het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) drie potentiële risicogroepen, waar beleid op zou moeten inspelen³.

Aantal inwoners 2011 - 2021

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hengelo	80,743	80,942	80,957	80,956	81,058	81,074	80,799	80,592	80,683	81,155	81,041

Figuur 3.1: ontwikkeling aantal inwoners gemeente Hengelo 2011-2021 (bron: Kennispunt Twente)

Ontwikkeling aantal inwoners Hengelo naar leeftijdsgroep, 2011 - 2021



Figuur 3.2: ontwikkeling aantal inwoners gemeente Hengelo per leeftijdsgroep (bron: Kennispunt Twente²)

¹ PBL & CBS (2019): Regionale bevolkingsprognose 2019

² Kennispunt Twente: Kennispunt Twente

³ SWOV (2015): Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit (Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit | SWOV)

Deze risicogroepen zijn:

- oudere fietsers, vooral ook oudere elektrische fietsers;
- oudere automobilisten met (ernstiger) beperkingen;
- oudere autoloze mensen met beperkingen.

In de Kadernota zet Hengelo in op talent, techniek en goede bereikbaarheid. Dat is belangrijk om groei van de beroepsbevolking te verkrijgen en bestaande economische structuur te behouden. In de woonvisie wordt met name ingezet op het aantrekken van de jonge beroepsbevolking: 'urban creators'. Dit zijn veelal hoogopgeleide jongeren, vaak met een technische of creatieve achtergrond, die op zoek zijn naar aantrekkelijke, dynamische woonmilieus. Zij maken relatief vaak gebruik van het openbaar vervoer en stedelijke voorzieningen.

Toenemende mobiliteit

De totale mobiliteit in Nederland neemt toe. Globaal heeft dat drie oorzaken: er zijn steeds meer mensen, per persoon maken we vaker een verplaatsing, en per verplaatsing leggen we meer kilometers af⁴. We zijn dus niet alleen met meer, maar we worden ook steeds mobieler.

Het gebruik van het mobiliteitssysteem neemt dus toe; wegen, treinen en fietspaden worden drukker. Het is belangrijk tijdig (potentiële) knelpunten in beeld te hebben, zodat ingegrepen kan worden en knelpunten kunnen worden voorkomen of verholpen.

Door de corona-pandemie zijn sommige mensen minder waarde gaan hechten aan de reistijd naar hun werk of studie. Omdat werk en onderwijs vaker vanuit huis kan worden geregeld, is de reistijd minder belangrijk geworden. Maar áls er dan gereisd moet worden, zijn de afstanden wel groter.

Klimaatakkoord, duurzaamheid en energietransitie

Op Europees en landelijk niveau zijn afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot te reduceren. Door de EU (Parijsakkoord 2015) en door de Nederlandse overheid, in het Energieakkoord (2013), zijn doelstellingen opgenomen om de CO₂-uitstoot met 55% te reduceren in 2030 t.o.v. 1990.

Om te voldoen aan de landelijke en regionale doelstellingen moet ook mobiliteit schoner worden, met minder CO₂-uitstoot. Hengelo heeft op basis van de landelijke afspraken in het Energieakkoord en de regionale doelstellingen uit de RES een verplichting om meer in te zetten op het verduurzamen van de mobiliteit.

Vitaliteit en gezondheid: meer aandacht voor beweging en actieve mobiliteit

Er is steeds meer aandacht voor gezondheid, zowel fysiek als mentaal. Ook de regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de thema's is. Dit betekent voor mobiliteit dat:

- Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer toeneemt;
- Het recreatief fietsen en wandelen (toerisme en recreatie) toeneemt. Dit ook in samenhang met toename van de vrije tijd en de vergrijzing;
- Woonomgevingen moeten uitnodigen tot bewegen, wandel- en looproutes moeten worden aangegeven en er meer aandacht voor de fiets moet zijn.

Digitalisering als vijfde modaliteit

Technologische innovaties kunnen bijdragen aan veiligere, duurzamere en gezondere mobiliteit. Steeds meer zaken kunnen online worden geregeld, waardoor de noodzaak voor mensen om zich te verplaatsen afneemt. Van een verjaardagscadeau kopen tot een hypotheek afsluiten en van een werkoverleg tot een luxe maaltijd; alles kan via internet in huis worden gehaald. De corona-pandemie heeft deze ontwikkelingen en bijvoorbeeld beeldbellen (Teams, Zoom) in een stroomversnelling gebracht. Daarom wordt digitalisering naast de traditionele modaliteiten als een nieuwe vijfde modaliteit neergezet.

Technologische innovaties in mobiliteit

Ook binnen de mobiliteitswereld zijn technologische ontwikkelingen in volle gang. Door digitalisering ontstaan online platforms en multimodale concepten (MaaS bijvoorbeeld) die aansluiten bij de behoeften van reizigers en vervoerders. Deze krijgen een steeds grotere rol in de mobiliteitssector. Beschikbaarheid van data biedt nieuwe mogelijkheden om de optimale reisoctie aan te bieden en te sturen op mobiliteitsgedrag. In deze ontwikkeling is een goede samenwerking tussen publiek en privaat heel belangrijk.

Deeleconomie: ontwikkeling van bezit naar gebruik

Over het algemeen is sprake van een shift van *bezit naar gebruik*. Mensen hechten minder waarde aan bezit en het aantal abonnementsdiensten stijgt explosief. Diensten zoals Spotify en Netflix bieden *on-demand* muziek en series aan. Ook *on-demand* mobiliteit is een snel groeiende markt. Er ontstaan nieuwe vervoerconcepten, vormen van dienstverlening en verdienmodellen. Het aantal deelautogebruikers stijgt en ook in Hengelo zijn deelfietsen en deelscooters in opkomst.

⁴ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019): Mobiliteitsbeeld 2019

Het autodelen kan leiden tot een vermindering van de parkeerdruk en een afname van het autogebruik in de stad. Ook voor bedrijven (op bedrijventerreinen) is een pool van deelauto's voor zakelijke verplaatsingen (financieel) aantrekkelijk.

Overheid

De rol van de overheid verandert. De rol van de overheid verschuift van regisseur naar partner. Er komen nieuwe spelers op het vlak van mobiliteit die traditioneel het exclusieve overheidsdomein waren. De overheid krijgt daardoor minder grip op de markt van mobiliteit. Er ontstaan nieuwe vervoersconcepten zoals MaaS. Wel moeten maatschappelijke doelstellingen niet uit het oog verloren worden. De overheid houdt een belangrijke rol in de verdeling en inrichting van de openbare ruimte inclusief de verkeersinfrastructuur.

3.2 Ontwikkelingen mobiliteit in Hengelo

Vervoerswijzeverdeling in Hengelo

Meer dan de helft van het aantal verplaatsingen in Hengelo worden lopend of met de fiets afgelegd. 44% van de verplaatsingen is met de auto en 3% met het openbaar vervoer (zie figuur 3.3). Dit is vergelijkbaar met het beeld in steden als Enschede en Deventer. In Almelo worden iets meer verplaatsingen met de auto afgelegd.

Autobezit

Het autobezit in de gemeente Hengelo is gemiddeld 0,98 auto's per huishouden⁵. Op basis van CBS-gegevens is op postcode-5 niveau inzicht verkregen in het autobezit. Tabel 1 laat de verschillen in autobezit per gebied zien.

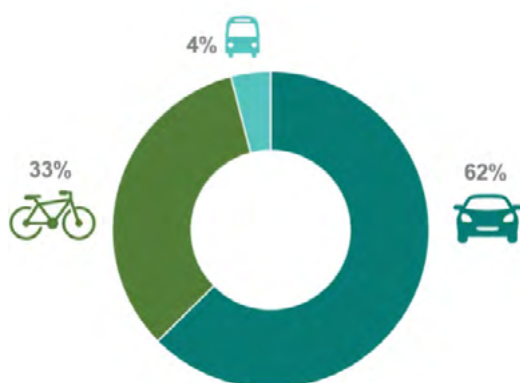
Postcode	Wijk	Gemiddeld autobezit per huishouden
7551	Binnenstad	0,67
7552	Groot Driene, gedeelte Berflo Es, buitengebied	0,92
7553	Berflo Es, gedeelte Wildrinkshoek	0,90
7554	Twentekanaal Zuid, Beckum, buitengebied	1,56
7555	Wildrinkshoek, Woolde, buitengebied	0,96
7556	Hengelose Es	0,95
7557	Klein Driene	0,85
7558	Noord, Hasseler Es	1,13
7559	Vossenbelt, buitengebied	1,26

Tabel 1: gemiddeld autobezit per huishouden op wijkniveau

Ontwikkeling elektrische auto's

Het aantal elektrische auto's in de gemeente Hengelo neemt toe. In figuur 3.4 wordt de ontwikkeling van het aantal elektrische personenauto's en het aantal hybride personenauto's over de afgelopen jaren weergegeven. Zichtbaar is een dalende trend van het aantal hybride en een stijgende trend van het aantal elektrische auto's. Per saldo is het aantal elektrische en hybride auto's over deze periode toegenomen met 49%. Hengelo doet het daarmee goed in de regio (zie figuur 3.5). Het aantal (semi-)publieke oplaadpunten voor elektrische auto's in de gemeente Hengelo bedroeg 296 in 2020.

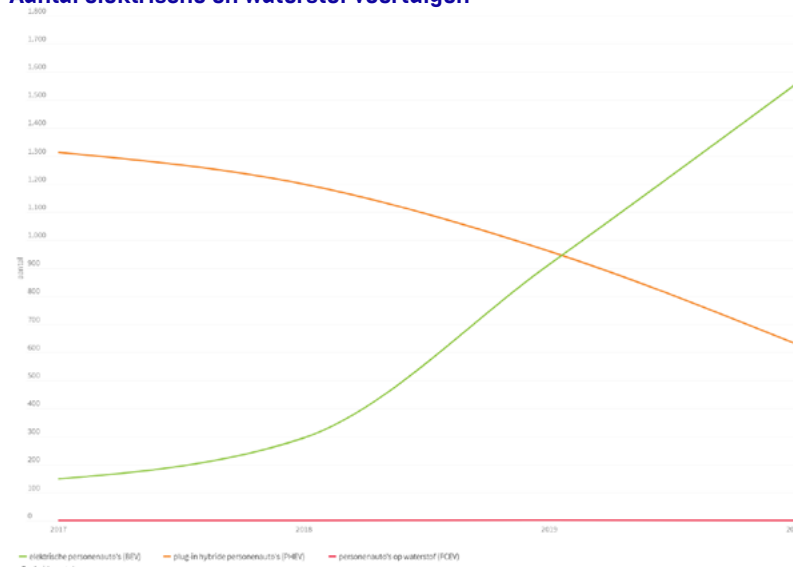
Verdeling vervoersmiddelen in Hengelo



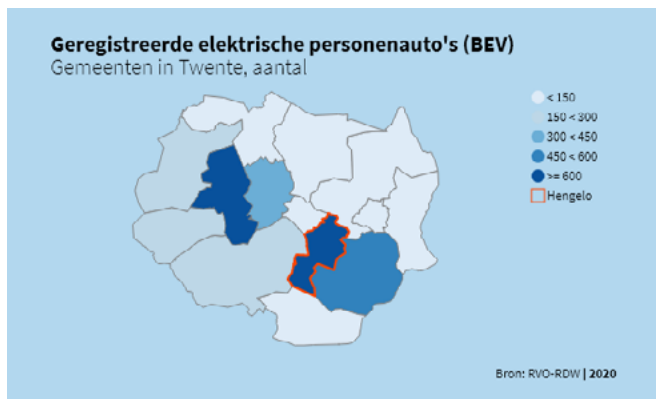
Figuur 3.3: verdeling vervoersmiddel alle verplaatsingen Hengelo, zoals opgenomen in het rapport 'Bereikbare Binnenstad' (Bron: OVIn 2004-2016, rest is 1%, samen 100%)

⁵ CBS (2016): Autobezit huishoudens naar inkomen per postcode.

Aantal elektrische en waterstof voertuigen



Figuur 3.4: aantal elektrische, hybride en waterstofvoertuigen in de gemeente Hengelo. Bron: RVO - Monitoring elektrisch vervoer o.b.v. gegevens RDW



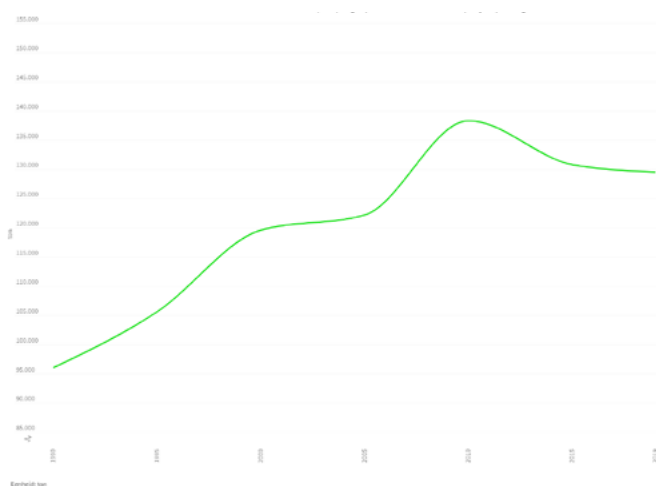
Figuur 3.5: aantal geregistreeerde personenauto's naar gemeente

CO2-uitstoot mobiliteit

De CO2-uitstoot van de verkeer en vervoer sector in de gemeente Hengelo is sinds 1990 toegenomen met 35%. Vanaf 2010 is sprake van een licht dalende trend. Om de uitstoot van mobiliteit verder te verlagen zijn dus aanvullende maatregelen nodig.

Ook in de regio Twente zijn doelstellingen vastgelegd in de Regionale Energie Strategie⁶ (RES). Als regio wil Twente bijdragen aan 49% CO2-reductie in 2030 t.o.v. 1990. Daarnaast dwingt klimaatverandering ons tot het anders inrichten van de leefomgeving, om beter bestand te zijn tegen hitte, droogte en wateroverlast. De Klimaatatlas Twente geeft inzicht in de mogelijke gevolgen van steeds extremer weer.

CO2-uitstoot Verkeer en vervoer incl. auto(snel)wegen, excl. elektr. railverkeer (scope 1) - Hengelo



Figuur 3.6: CO2-uitstoot door Verkeer en Vervoer in de periode 1990-2019. Bron: Klimaatmonitor (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021)

⁶ Regionale Energie Strategie Twente (2021: RES 1.0)

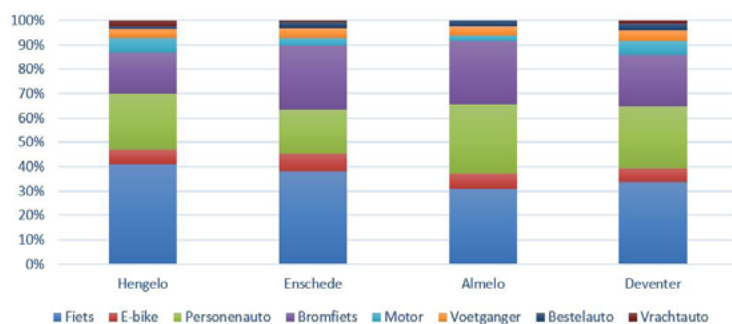
3.3 Benchmark verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect binnen de mobiliteitsvisie. Verkeersveiligheid en het verminderen van de verkeersonveiligheid gaan een centrale rol spelen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Om in toekomst een hogere mate van verkeersveiligheid te creëren, is eerst de huidige situatie omtrent verkeersveiligheid onder de loep genomen. Hiervoor is de verkeersveiligheid in de gemeente Hengelo van de laatste vijf jaar gebenchmarkt met de verkeersveiligheid van de laatste vijf jaar in de steden: Enschede, Almelo en Deventer. Een notitie met de methode en resultaten van de benchmark is opgenomen in de bijlage bij deze notitie. Hieronder wordt een beknopte samenvatting gegeven van de resultaten van de benchmark.

De verkeersveiligheidscijfers van de gemeente Hengelo in de afgelopen vijf jaar zijn vergeleken met die van de gemeenten Enschede, Almelo en Deventer. Uit deze analyse is gebleken dat Hengelo goed op weg is op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers, het aantal gewonden en doden neemt namelijk af. Ook komt de gemeente Hengelo goed uit de benchmark met de andere gemeenten. In de afgelopen vijf jaar heeft Hengelo in totaal minder ongevallen gehad dan de gemeente Enschede en de gemeente Almelo. Daarbij zijn er in het afgelopen jaar ook minder doden gevallen dan in die beide gemeenten. In vergelijking met de gemeente Deventer, ligt het aantal ongevallen en gewonden in Hengelo hoger in de afgelopen vijf jaar.

Gekeken naar de vervoerswijzen met de meeste ongevallen liggen de fietsongevallen in Hengelo hoger dan in Almelo en Deventer. Daarnaast valt op dat het aandeel fietsongevallen in Hengelo, Enschede en Deventer aanzienlijk hoger is dan de personenauto ongevallen. Gekeken naar bromfietsongevallen liggen deze in Hengelo lager dan in Enschede en Almelo. Het totaal aantal ongevallen met een personenauto is in de vier gemeenten vergelijkbaar. Hengelo doet het dus niet opvallend beter of slechter dan Enschede, Almelo of Deventer.

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze 2016 t/m 2020



Figuur 3.7: Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze 2016 t/m 2020

4 Beleidskader vanuit landelijke, provinciaal en gemeentelijk beleid

“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond.” Aldus de ambitie die door het Rijk is vastgelegd in het klimaatakkoord. Kaders die de koers bepalen liggen deels al vast in wet- en regelgeving en beleid van hogere overheden. Voor een ander deel ligt het vast in provinciaal en gemeentelijk beleid. In de kadernota 2022-2025 wordt uitgesproken dat Hengelo een veilige woon- en techniek stad moet blijven, waar het in de wijken prettig leven en verblijven is. En daarbij inzet op thema’s, zoals onder meer duurzaamheid en smart cities.

Thema’s die centraal komen te staan in de visie kennen hun eigen opgaven, ambities en kaders. De opgaven en ambities per thema worden ingekaderd door het beleidskader van hogere overheden (Rijk, Provincie) en door het gemeentelijk beleid op die onderwerpen (zie figuur 4.1). Bestaand beleid vormt het uitgangspunt, de basis voor het bepalen van de koers van de mobiliteitsvisie. Dit neemt niet weg dat er ook aandacht besteed zal worden aan actuele ontwikkelingen. Zeker wanneer die van belang zijn voor de vraag hoe mobiliteit kan bijdragen aan het realiseren van de ambities binnen het thema. Om een antwoord te geven op deze vraag is er nauw contact zijn met collega’s binnen het betreffende vakgebied.

4.1 Landelijk beleid

Als we kijken naar het landelijk en regionaal beleid ten aanzien van mobiliteit en ontwikkelingen, dan zijn er **hoog over** een aantal belangrijke ontwikkelingen en speerpunten te benoemen.

Verkeersveiligheid als randvoorwaarde

Er is een groeiende aandacht voor verkeersveiligheid. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat benoemt verkeersveiligheid als essentiële randvoorwaarde

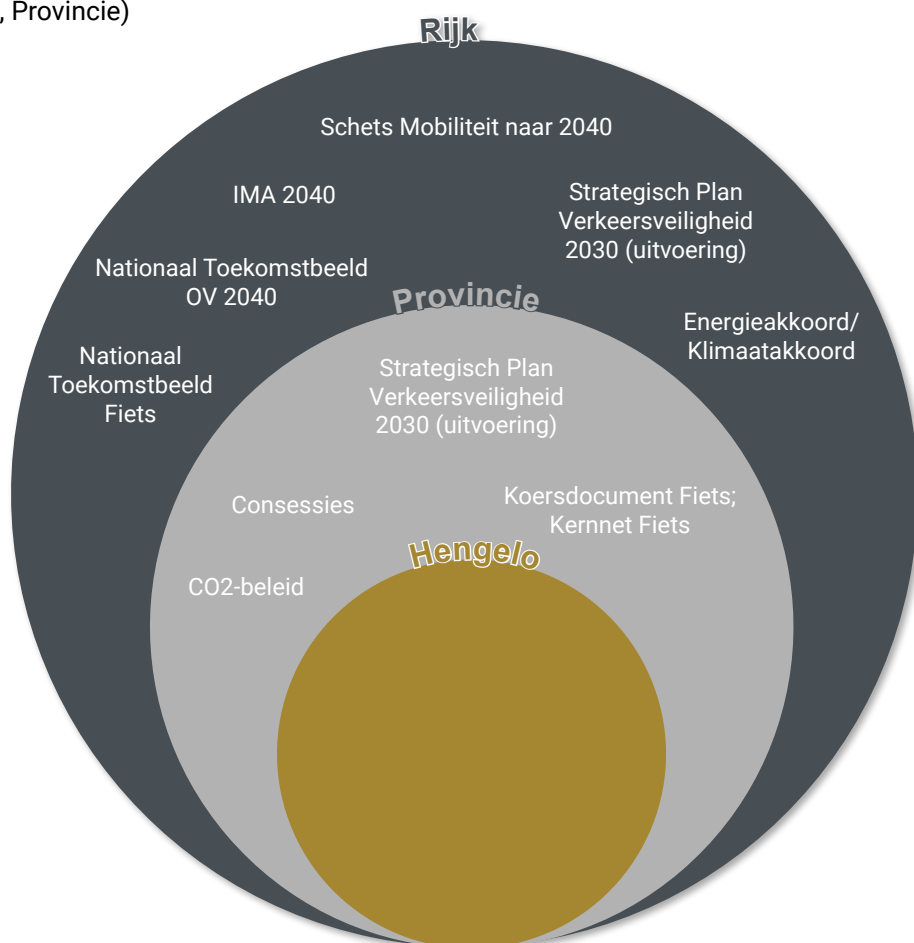
voor het mobiliteitsbeleid. In samenwerking met provincies wordt gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, met de doelstelling 0 verkeersslachtoffers in 2050. Hiervoor is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) “Veilig van deur tot deur” opgesteld.

Verduurzaming mobiliteit

In het Klimaatakkoord zijn door bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden afspraken gemaakt om de CO2-uitstoot door verkeer drastisch te verminderen. De impact van het auto- en vrachtverkeer op het milieu moet worden verkleind. Deels gebeurt dat door de opkomst van elektrisch vervoer. De EU wil dat er in 2035 geen enkele nieuwe brandstofauto meer wordt verkocht. In Nederland wordt gestreefd naar 100% emissieloze personenauto's bij nieuwverkoop vanaf 2030. Ook door in te zetten op gedragsverandering en het gebruik van duurzame vervoersmiddelen als het ov en de fiets te stimuleren wordt de uitstoot verminderd. De CO2-uitstoot van de mobiliteitssector moet in 2030 in totaal 7,3 megaton minder zijn dan in 1990, om te voldoen aan de 49% reductie doelstelling van het Klimaatakkoord.

Visie op mobiliteitsbeleid

Vanuit het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is de ‘Schets mobiliteit naar 2040: veilig, robuust en duurzaam’ een richtinggevend document voor



Figuur 4.1: beleidskader met relevant beleid vanuit het Rijk en de Provincie.

mobilitateitsbeleid. In het document wordt een nieuwe manier van denken benoemd die nodig is voor het veilig, robuust en duurzaam organiseren van de mobiliteit (zie tabel 2).

Van	Naar
Verschillende modaliteiten	Eén samenhangende mobiliteitssysteem
Focus op economie	Afweging op basis van effecten op bredere set aan maatschappelijke doelen
Aanbod gestuurd	Vraag gestuurd en data gedreven
Vastleggen van de lange termijn	Flexibel, adaptief beleid
Focus op aanleg nieuwe infrastructuur	Focus op in stand houden en optimale benutting van infrastructuur
One size fits all	Differentiatie naar type gebied
Afzonderlijke projecten	Gebieds- en corridorgerichte aanpak

Tabel 2: Een nieuwe manier van denken over mobiliteit (Schets mobiliteit naar 2040, Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (2019).

Volgens het ministerie is er meer aandacht nodig voor het in stand houden en optimaler benutten van de bestaande infrastructuur. Ook moet meer naar de complete keten worden gekeken (van deur tot deur) en zal het accent meer komen te liggen op de gebiedsgerichte benadering: wat is de opgave en wat is de behoefte van de gebruiker in het gebied?

Groeiende rol voor de fiets

De fiets wordt steeds meer gezien als een volwaardig vervoersmiddel. Voor de korte afstand stond de fiets in Nederland altijd al op 1. Maar door de opkomst van de e-bike worden ook iets langere afstanden, tot 15 kilometer en soms nog verder, steeds vaker per fiets afgelegd. Landelijke en regionale overheden springen hier op in door goede, snelle fietsverbindingen aan te leggen tussen steden en dorpen.

Aandacht voor gedrag en innovatieve technieken

Gedragverandering en innovatieve technieken spelen een steeds centralere rol in het oplossen van mobiliteitsproblemen. Deelmobiliteit, MaaS en hubs zijn actuele mobiliteitsconcepten. De basisgedachte is dat gebruik van mobiliteit belangrijker is dan bezit en dat voor het optimaal benutten van de verschillende vervoerwijzen goede overstapmogelijkheden cruciaal zijn.

4.2 Provinciaal beleid

De Provincie heeft haar visie op ruimtelijke ontwikkeling verwoord in de Omgevingsvisie Overijssel 2017. Beken kleur. De ambitie op het gebied van



Figuur 4.2: impressie mobiliteitshub (bron afbeelding: Reisviahub.nl)

mobiliteit wordt door de provincie als volgt verwoord:

Een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel.

De provincie zet in op drie speerpunten:

- Verminderen of vermijden van mobiliteit
- Veranderen van mobiliteit
- Schoner maken van mobiliteit (trias mobilica)

Bovendien zijn de provinciale kaders rondom mobiliteit uitgewerkt in een vijftal koersdocumenten, namelijk Wegen (geprioriteerde wegen), Fietsers (hoofd fietsroutes), Goederenvervoer, Openbaar vervoer en Duurzame Veiligheid. Deze koersdocumenten fungeren als toetsingskader voor subsidieaanvragen vanuit de gemeenten.

Koersdocument Fiets

De provincie wil structureel bijdragen aan de verdere groei van het fietsen. De provincie vervult een belangrijke rol in infrastructurele projecten, maar kiest ook voor een bredere benadering. Daarbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid van economische gebieden, de veiligheid voor fietsers, duurzaamheidsaspecten en het fietsen als vrijetijdsbesteding. De provincie vervult meerdere rollen en wil graag zo goed mogelijk samenwerken met maatschappelijke partijen en de gemeenten.

Koersdocument Openbaar Vervoer

Belangrijkste uitdagingen voor de provincie op het gebied van openbaar vervoer zijn het in stand houden van een goede bereikbaarheid middels het ov en tegelijkertijd een betaalbaar en efficiënt ov-systeem. De provincie zet in op het behouden en optimaliseren van het regionale kernnet ov. Dit zijn de treinverbindingen en de sterke busverbindingen. Hengelo heeft een centrale ligging in dit regionale kernnet, met het centraal station van Hengelo als hart van Twente en diverse sterke buslijnen. Daarnaast wordt door de provincie gewerkt aan elektrificatie van het openbaar vervoer en het ontwikkelen van meer flexibel openbaar vervoer.

Koersdocument Wegen (auto)

Binnen het Koersdocument Auto zijn verkeersveiligheid en betrouwbaarheid van het wegennet belangrijke aandachtspunten. Ook wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de streekcentra. Als onderdeel van de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) is ook een wegenvisie bepaald. Naar aanleiding van deze visie worden de benodigde maatregelen voor het verbeteren van het auto netwerk uitgewerkt.

Koersdocument Goederenvervoer

De focus in het Koersdocument Goederenvervoer ligt op het optimaal benutten van bestaande netwerken, het verduurzamen van de logistieke sector en versterking van diverse samenwerkingen. Concreet betekent dit dat de provincie kansen ziet om het goederenvervoer over water en spoor te verbeteren en uit te breiden. Gezien de ligging van Hengelo en de bedrijvigheid op de verschillende bedrijventerreinen, onder andere Twentekanaal-Zuid, kan Hengelo hier ook een belangrijke rol in spelen.

Koersdocument Duurzame Veiligheid

Het koersdocument beschrijft de noodzaak om aandacht te blijven vestigen op het onderwerp verkeersveiligheid. De provincie hanteert een integrale aanpak en zoekt de samenwerking met gemeenten om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4.3 Beleidskader gemeente Hengelo

Horizon 2040

Er wordt aansluiting gezocht bij de ambitie die is verwoord in de kadernota 2021 – 2024 en kadernota 2022 – 2025, ofwel de Horizon 2040. De mobiliteitsvisie probeert een bijdrage te leveren aan de ambities die de gemeente Hengelo heeft voor de korte en langere termijn. In de mobiliteitsvisie wordt beschreven hoe mobiliteit en bereikbaarheid bij kunnen dragen aan Hengelo als prettige woonstad en top technologische stad. Daarnaast werkt Hengelo aan haar imago als sociale en sportieve stad.

Omgevingvisie Binnenstad en Hart van Zuid

In de Mobiliteitsvisie behandelen we mobiliteit op een integrale manier, door steeds het verband te leggen met andere maatschappelijke

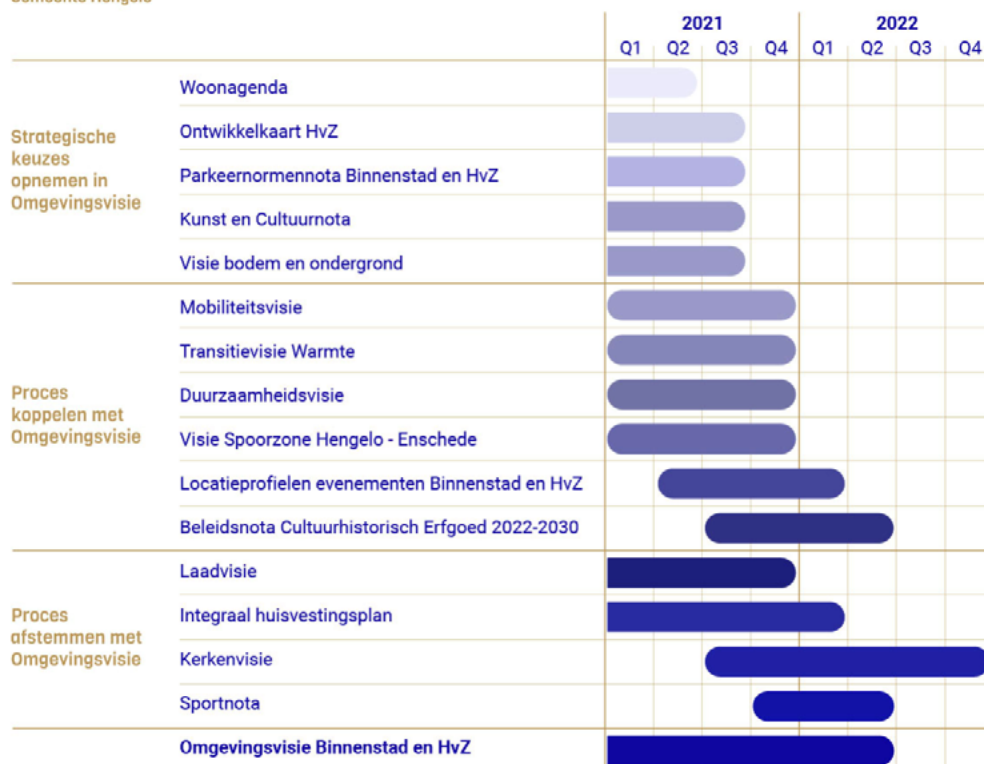
opgaven. Het doel van deze integrale benadering is om duidelijk te maken welke bijdrage mobiliteit kan leveren aan de opgaven en ambities op die thema's. Het is niet de bedoeling om in de mobiliteitsvisie ook integrale afwegingen te maken over het ruimtegebruik en de visie van de gemeente Hengelo daarop. Daarvoor wordt de Omgevingsvisie opgesteld. Voor het buitengebied is die visie reeds vastgesteld, voor Binnenstad en Hart van Zuid loopt het traject van de Omgevingsvisie op dit moment, en later wordt de Omgevingsvisie compleet gemaakt voor de rest van Hengelo. Afhankelijk van het stadium waarin de omgevingsvisie zich bevindt vormt de mobiliteitsvisie een bouwsteen voor de omgevingsvisie (rest van Hengelo), wordt samen opgetrokken bij het opstellen van de visie (Binnenstad, Hart van Zuid) of stelt de omgevingsvisie de kaders (Hengeloos Buiten).

Overig vastgesteld beleid

Huidig vastgesteld beleid van de gemeente Hengelo vormt de kaders waarin de mobiliteitsvisie wordt opgesteld. Er zijn diverse beleidsstukken op het gebied van mobiliteit die recent zijn vastgesteld, zoals de Parkeernormennota Binnenstad en het plan Bereikbare Binnenstad. Daarnaast is er vigerend beleid vanuit andere disciplines waar rekening mee gehouden wordt. De mobiliteitsvisie bouwt voort op de keuzes die eerder zijn genomen in de beleidsstukken van de gemeente Hengelo. In hoofdstuk 6 is aangegeven welke beleidskeuzes in deze koersnota zijn gebaseerd op staand gemeentelijk beleid, welke keuzes voortkomen uit landelijke en/of provinciaal beleid en welke keuzes nieuw zijn. De nieuwe keuzes worden dus voorgelegd

Beleidskader gemeente Hengelo

Gemeente Hengelo



Figuur 4.3: beleid in ontwikkeling en samenhang met Omgevingsvisie

in deze koersnota om mee te nemen in de uiteindelijke mobiliteitsvisie.

Beleid in ontwikkeling

In het traject van de Omgevingsvisie Binnenstad / HvZ is in kaart gebracht welk beleid er binnen de gemeente in ontwikkeling is (zie figuur 4.3). Dit overzicht geeft tevens inzicht in relevante beleidsstukken waarmee in het traject van de mobiliteitsvisie afstemming gezocht moet worden. Voorbeelden zijn de Woonagenda, Duurzaamheidsvisie, Visie Spoorzone Hengelo-Enschede en de Laadvisie. Bij het opstellen van deze koersnota zijn dan ook collega's binnen de gemeente Hengelo betrokken vanuit verschillende beleidsvelden. In hoofdstuk 5 wordt daar verder op ingegaan.

5 Wat vindt Hengelo van haar mobiliteit?

De mobiliteitsvisie moet uiteindelijk een visie worden die leeft en gedragen wordt door heel Hengelo. We vinden het daarom belangrijk om ook in de eerste fase van de visievorming al het gesprek aan te gaan met belanghebbenden. Dit geeft hen de mogelijkheid om standpunten en ideeën te delen die een plek in de mobiliteitsvisie zouden moeten krijgen. Voor het bepalen van de koers:

- zijn bewoners geraadpleegd via een online enquête;
- hebben we maatschappelijke (belangen) organisaties gesproken;
- hebben we collega's uit andere vakgebieden binnen de gemeente geconsulteerd, en;
- is er een beeldvormende politieke markt geweest.

In dit hoofdstuk worden de bevindingen daarvan op hoofdlijnen beschreven. In een apart participatieverslag komen de bevindingen uitgebreider aan bod.

5.1 Bewoners/belanghebbenden

In de online enquête, die is ingevuld door bijna 1000 respondenten, is gevraagd naar hoe men mobiliteit en bereikbaarheid in Hengelo op dit moment ervaart en welke uitdagingen en kansen men ziet voor de toekomst. Ook is hierover een gesprek gevoerd met diverse maatschappelijke belangenorganisaties.

De **bereikbaarheid** van Hengelo wordt positief beoordeeld, vooral met de fiets en de auto. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt als redelijk ervaren. De **verkeersveiligheid** geeft men een 6,2 op een schaal van 10. Daar is dus ruimte voor verbetering. Vooral meer ruimte voor de fiets en veiligere en beter overzichtelijke inrichting van de wegen en kruispunten worden als oplossingen aangedragen. Maatschappelijke organisaties vinden ook dat de **toegankelijkheid** van de stad voor mindervaliden verbeterd moet worden.

Over **autobezit** en gebruik wordt verdeeld gereageerd: ongeveer de helft van de respondenten geeft aan wel een eigen auto nodig te hebben om op dagelijkse bestemmingen (zoals werk, studie) te komen, de andere helft geeft aan daar geen auto voor nodig te hebben. Wel vindt een grote meerderheid (80%) het belangrijk dat de auto dichtbij de woning geparkeerd kan worden. Bijna twee-derde vindt het opofferen van parkeerplaatsen voor meer groen geen goed idee. Vooral jongere respondenten (tot 45 jaar) zien in deelauto's een goed alternatief voor de eigen auto, al is deze groep relatief klein (20%).

De respondenten vinden **duurzaamheid** een belangrijk thema. Meer dan 80% vindt dat mobiliteit duurzamer moet worden en dat de CO2-uitstoot omlaag moet. Ook vindt driekwart dat fietsers meer voorrang moeten krijgen in de stad. 61% van de respondenten overweegt als volgende auto een elektrische auto aan te schaffen, waarvan 10% daar zeker van is. De rest twijfelt en geeft aan vooral de beschikbaarheid van oplaadpunten en de aanschafprijs belangrijke factoren te vinden. Ook maatschappelijke organisaties hechten veel waarde aan verduurzaming, en aan aandacht voor klimaatverandering voor de binnenstad. Hengelo mag hierin volgens de maatschappelijke organisaties best wat stelliger worden en ambitie uitspreken.

5.2 Beleidsadviseurs Gemeente Hengelo

Er zijn gesprekken gevoerd binnen de gemeente met beleidsadviseurs van de afdelingen economie, duurzaamheid, sociaal domein en ruimtelijke ordening, afdelingen die veel raakvlak hebben met mobiliteit. Tijdens de gesprekken kwamen de ambities naar voren die vanuit de verschillende beleidsvelden zijn ingezet en waarbij mobiliteit een rol kan spelen.

Vanuit het sociaal domein zijn ruimte voor ontmoeting en een toegankelijke openbare ruimte belangrijke thema's. Ook wordt ingezet op het stimuleren van beweging, in het kader van gezondheid. In de mobiliteitsvisie moet worden voortborduurd op de Visie op Vervoer uit 2015 en kan samenhang worden gezocht met het *Meerjarenplan Gezondheid en de nieuwe Sportnota*.

Kernprincipes: toegankelijke openbare ruimte; stimuleren beweging; ruimte voor ontmoeting.

De afdeling economie geeft als centrale doelstelling mee het versterken van de economische structuren. Goede bereikbaarheid is daarvoor van groot belang. Met name de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is een aandachtspunt. Dit is naar voren gekomen in de *SWOT-analyse Bedrijventerreinen*. Kansen ziet de afdeling economie vooral in het versterken en benutten van de positie van Hengelo in de Top Tech Regio, in lijn met de *Omgevingsagenda Oost-Nederland*. Technologische kennis en innovaties kunnen worden ingezet ten dienste van slimme oplossingen voor mobiliteitsopgaven.

Kernprincipes: goede bereikbaarheid voor versterken economische structuur, benutten technologische kennis en innovaties

In de themasessie over groen en duurzaamheid werd met name gepleit voor meer ruimte voor groen en klimaatadaptie in plannen en projecten. Zo worden burgers opgeroepen in het kader van het project "grijs voor groen" lokaties aan te geven waar verharding vervangen kan worden door groen. Het inzichtelijk maken van de impact van bepaalde keuzes, met behulp

van de *Klimaatatlas*, kan helpen om weloverwogen besluiten te nemen over de verdeling van de ruimte. Er werd op gewezen op het belang van klimaatadaptieve infrastructuur naar cruciale voorzieningen, zoals het ziekenhuis. Daarnaast worden kansen gezien voor het verduurzamen van (stads)logistiek, het faciliteren van goederenvervoer op elektriciteit of waterstof bij bedrijventerreinen en het stimuleren van vervoer over water, bij Twentekanaal-Zuid. Er moet afstemming worden gezocht met de *Duurzaamheidsvisie* die eind dit jaar wordt opgesteld.

Kernprincipes: *meer ruimte voor groen; klimaatadaptieve infrastructuur; verduurzamen transport*

Vanuit het team Ruimtelijke Ordening werd vooral gekeken naar de verschillende type gebieden die in de gemeente Hengelo aanwezig zijn. In de mobiliteitsvisie moet rekening worden gehouden met de verschillende structuren en karakteristieken van woonwijken, bedrijventerreinen en het centrum. Maak per gebied strategische keuzes en bepaal welke maatregelen daarbij passen. Focusgebieden zijn het stationsgebied, waarin station Hengelo dient als het ov-knooppunt van Twente, de ontwikkelzone Hart van Zuid en de spoorzone. In woonwijken moet volgens Ruimtelijke Ordening vooral worden ingezet op een aantrekkelijke woonomgeving.

Kernprincipes: *onderscheid per gebiedstype, hoogstedelijke ontwikkeling faciliteren, aantrekkelijke woonmilieus*

Beeldvormende politieke markt

Op 1 juni is een beeldvormende politieke markt geweest met een vertegenwoordiging van de Hengelose gemeenteraad. Partijen kregen vooraf de gelegenheid om aan de hand van een aantal stellingen hun standpunten ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid te vormen. Tijdens de politieke markt zijn we hierover in gesprek gegaan.

Voor de raad is verkeersveiligheid het meest urgente thema. Er moet bij de inrichting van de infrastructuur meer aandacht uitgaan naar de verschillende type weggebruikers en snelheden. Ook situaties die als onveilig worden ervaren (subjectieve verkeersonveiligheid) moeten worden aangepakt verdienen aandacht. Over kwesties zoals het verlagen van de maximumsnelheid en handhaving vs. voorlichting is de raad verdeeld.

Op het gebied van bereikbaarheid staat voor de gemeenteraad de auto centraal. Het ontmoedigen van autoverkeer mag niet ten koste gaan van de autobereikbaarheid. Alternatieven, zoals de fiets en het openbaar vervoer, moeten wel worden gestimuleerd. Het verder versterken van station Hengelo als regionaal vervoersknooppunt is een unaniem gedragen ambitie binnen de raad.

Op het thema groen en duurzaamheid binnen mobiliteit spreekt de raad een minder hoge ambitie uit. De wettelijk gestelde eisen, in bijvoorbeeld het Energieakkoord en Schone Lucht Akkoord, worden gezien als kader waaraan voldaan moet worden. Extra inzet en investering op duurzame mobiliteit is mogelijk, maar moet niet ten koste gaan van de bereikbaarheid per auto.

De raad onderkent het belang van vitaliteit en leefbaarheid als thema's binnen mobiliteit. Voornamelijk vanwege de vergrijzing moet hier genoeg aandacht naar uitgaan. Samenwerking met maatschappelijke belangenorganisaties, die zich voor specifieke doelgroepen inzetten, wordt gezien als mogelijkheid om hier beter invulling aan te geven.

6 De koers van mobiliteit in Hengelo

Hengelo is de stad van de verbinding. Daar hoort een passend mobiliteitssysteem bij. Een mobiliteitssysteem dat er voor zorgt dat Hengelo een veilige stad blijft waarin het prettig is om in te wonen, leven en verblijven en werken. Dat ook bijdraagt aan Hengelo als stad met veel arbeidsplaatsen, Hengelo als techniekstad.





In de mobiliteitsvisie zoeken we naar een mobiliteitssysteem dat aansluit bij een verkeersveilige, leefbare en duurzame omgeving en dat recht doet aan de centrale ligging van Hengelo. Niet alleen als hart van de regio Twente maar ook op een hoger schaalniveau als knooppunt op de (inter)nationale spoor- en wegenkaart.

We willen de mobiliteit zo organiseren dat een stabiel evenwicht ontstaat tussen leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid (people, planet, profit). In de mobiliteitsvisie beschrijven we hoe we dit denken te kunnen bereiken. In deze koersnota zetten we de hoofdlijnen neer, de onderwerpen die we vervolgens gaan uitwerken in de visie en uitvoeringsagenda.

Op basis van de kaders zijn 4 thema's bepaald die centraal komen te staan in de mobiliteitsvisie:

- Hengelo multimodaal bereikbaar
- Hengelo als veilige woonstad
- Hengelo duurzaam en aantrekkelijk als (woon)stad
- Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden

Bij de beschrijving van de thema's is met icoontjes aangegeven wat de belangrijkste input vormt voor het betreffende speerpunt. We onderscheiden daarbij:


-  Komt voort uit landelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid
-  Komt voort uit aanpalende beleidsvelden / vastgesteld beleid gemeente Hengelo
-  Komt voort uit participatie
-  Voorstel keuze in kader van koersnota / mobiliteitsvisie

6.1 Hengelo multimodaal bereikbaar


Bereikbaarheid is van belang voor de economische aantrekkingskracht van de gemeente; Hengelo als werkstad, als stad met een sterke economie.


Hengelo is een belangrijk regionaal, nationaal en zelfs internationaal knooppunt dat verder kan worden benut. Het gaat hier met name over een goede bereikbaarheid van de binnenstad en bedrijventerreinen, optimale benutting van de infrastructuur, maar ook over een aantrekkelijk woon-werkklimaat en het creëren van kansen voor de (technologie) bedrijven in Hengelo.

Speerpunten binnen dit thema

 **Hengelo: Hart van Twente**
Hengelo is het hart van de regio Twente en daarmee ook een cruciale schakel in het mobiliteitsnetwerk. Het station is de centrale openbaar vervoerhalte voor de regio en een voorportaal voor het treinverkeer richting Duitsland. Hengelo staat daarmee duidelijk op de (inter)nationale spoorkaart. Ook over de weg is Hengelo uitstekend bereikbaar. De A1 en A35 zijn belangrijke corridors voor nationaal en internationaal personenverkeer en goederenvervoer. De goede bereikbaarheid is een belangrijke kwaliteit van Hengelo. De aanwezige infrastructuur moet optimaal worden benut.

 **Ontwikkeling Spoorzone Hengelo – Kennispark – Enschede**
De Spoorzone is een uniek gebied in de gemeenten Hengelo en Enschede. Het ligt centraal in de regio en heeft daarmee een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit gebied biedt kansen om nieuwe doelgroepen aan te trekken en te binden aan de stad Hengelo. Verdere ontwikkeling van dit gebied sluit aan bij de groeiambitie die Hengelo heeft als centraal punt in Twente. Bij het ontwikkelen van een meer hoogstedelijk gebied past ook een meer hoogstedelijk mobiliteitssysteem. Dat wil zeggen goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers, uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en ook deelmobiliteit. Dit zijn allemaal goede alternatieven voor de eigen auto, waarvoor in hoogstedelijke gebieden minder ruimte zal zijn. Deze verschillende vormen van (deel)vervoer komen samen op knooppunten en mobiliteitshubs, die een belangrijke schakel zijn in het mobiliteitssysteem.

 In de *Omgevingsagenda Oost-Nederland* zetten Hengelo en Enschede samen in op de doorontwikkeling van de Spoorzone en de bedrijventerreinen rond het Twentekanaal. Dit zijn belangrijke economische clusters. Het stimuleren van vervoer over spoor en water biedt kansen voor deze gebieden.

 **Aantrekkelijk vestigingsklimaat**
Een goede bereikbaarheid van de economische clusters draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee aan het in stand houden en versterken van die structuren. Daarom moet ieder bedrijventerrein in de gemeente optimaal bereikbaar zijn. In de *SWOT-analyse bedrijventerreinen* is recent

in beeld gebracht welke aandachtspunten er zijn om de bereikbaarheid van die gebieden te verbeteren. In de mobiliteitsvisie wordt hier verder aandacht aan besteed.

Top Tech kennis inzetten voor mobiliteitsoplossingen van de toekomst

De regio Hengelo-Enschede profileert zich in het Koersdocument 2040 als Top Tech regio. In de regio is veel technologische kennis en kunde aanwezig. De gemeente wil initiatieven vanuit de stad aanmoedigen en faciliteren. Deze kunnen worden ingezet om voor mobiliteitsopgaven slimme-, innovatieve oplossingen te zoeken en te experimenteren met nieuwe technologieën. Door meer ruimte voor innovatie en experiment te bieden kan het bijdragen aan economische groei in Hengelo. Op die manier wordt de technische kennis in de regio benut voor het gezamenlijke belang. Daar waar mogelijk wil de gemeente Hengelo optreden als 'launching customer' voor nieuwe technieken.

Binnenstad multimodaal bereikbaar

De binnenstad vormt het hart van Hengelo. Het is belangrijk dat de stad optimaal bereikbaar is, niet alleen per fiets en lopend, maar ook met het openbaar vervoer en de auto.

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad is de notitie Bereikbare Binnenstad Hengelo opgesteld. Deze notitie wordt als uitgangspunt meegenomen binnen deze mobiliteitsvisie. Figuur 6.1 komt uit de notitie Bereikbare Binnenstad, waarin onder andere naar voren komt dat de voetganger het gezicht is van de binnenstad. Deze staat centraal in het compacte te maken kernwinkelgebied. Bij deze transitie komen allerlei mobiliteitsopgaven op ons af.

Optimale benutting infrastructuur

Hengelo beschikt over goede infrastructuur voor alle modaliteiten: spoor, weg, water, fietspad: Hengelo heeft het allemaal en is daardoor goed bereikbaar. Op plekken waar het knelt, moet allereerst worden gekeken of de bestaande infrastructuur efficiënter kan worden benut. Bijvoorbeeld door in te zetten op spreiding van de verkeersdrukte of het nemen van slimme mobiliteitsmaatregelen die de doorstroming bevorderen waar dat gewenst is. Als dat onvoldoende soelaas biedt, kan worden gekeken naar het verbeteren van de infrastructuur.

Beleidskeuzes thema 'Hengelo multimodaal bereikbaar'

Uit de speerpunten blijkt dat al veel keuzes zijn gemaakt in regionaal verband of binnen vastgesteld gemeentelijk beleid. Binnen de koersnota wordt



Figuur 6.1: oplossingen en maatregelen korte termijn Bereikbare Binnenstad

dat als uitgangspunt meegenomen. Hiermee rekening houdend worden per speerpunt een aantal beleidskeuzes gemaakt die in de visie verder uitgewerkt worden. Hieronder zijn die keuzes samengevat:

- We willen de positie van Hengelo als centraal station van Twente verder versterken en beter benutten. Het gemeentebestuur moet zich daar voor in (blijven) zetten.
- De gemeente moet actief de samenwerking zoeken met de bedrijven in haar gemeente om de mobiliteit van de toekomst vorm te geven.
- Knelpunten op het wegennet moeten zo veel mogelijk worden opgelost door slimme maatregelen, om de infrastructuur optimaal te benutten.
- Binnen de gemeente worden meer knooppunten en mobiliteitshubs ontwikkeld, waar mensen eenvoudig kunnen overstappen op andere vervoermiddelen en elkaar kunnen ontmoeten.
- Goederenvervoer over water en per spoor moet worden gestimuleerd.

6.2 Hengelo als veilige woonstad

Verkeersveiligheid, het gevoel van veiligheid draagt bij aan Hengelo als veilige stad waarin het prettig is om te wonen, werken, leven en verblijven.

Veilig gaat zowel over verkeersveiligheid als over sociale veiligheid. Het vergroten van de verkeersveiligheid is een thema dat niet alleen in Hengelo belangrijk wordt gevonden maar ook landelijk veel aandacht krijgt en waar gemeenten een grote rol in spelen. Sociale veiligheid is van belang zodat mensen zich prettig en veilig voelen om de weg op te gaan.

Speerpunten

 **Verkeersveiligheid als randvoorwaarde**
Verkeersveiligheid is altijd en overal een voorwaarde om je goed te kunnen verplaatsen, om je prettig te kunnen voelen. Het is een voorwaarde voor Hengelo als prettige woonstad en ook als stad om in te werken. De gemeente Hengelo onderschrijft daarom de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) "Veilig van deur tot deur". De doelstelling is 0 verkeersslachtoffers in 2050. Het SPV kent een risico-gestuurde aanpak waarmee problemen met betrekking tot verkeersveiligheid in kaart worden gebracht. Het SPV onderscheidt de risico's voor verkeersveiligheid landelijk in negen thema's: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders. Door de gemeente wordt bepaald welke thema's prioriteit hebben en deze

worden dan vertaald naar lokaal beleid.

Sociale veiligheid

Binnen het thema Veilig Hengelo gaat het wat mobiliteit betreft niet alleen om verkeersveiligheid maar ook om sociale veiligheid. Het is van belang dat vooral de fiets- en voetgangersverbindingen sociaal veilig zijn. Sociale veiligheid mag geen belemmering zijn zich te verplaatsen. Dat betekent onder andere voldoende verlichting en bij voorkeur langs of nabij woningen. Hier ligt een directe relatie met het thema Leefbaar & Vitaal. Een onveilig gevoel op straat kan ertoe leiden dat mensen niet op pad gaan. Sociaal onveilige situaties werken daardoor mobiliteitsarmoede en zelfs sociale uitsluiting in de hand.

Beleidskeuzes thema 'Hengelo als veilige woonstad'

Uit de speerpunten blijkt dat al veel keuzes zijn gemaakt in regionaal verband of binnen vastgesteld gemeentelijk beleid. Binnen de koersnota wordt dat als uitgangspunt meegenomen. Hiermee rekening houdend worden per speerpunt een aantal beleidskeuzes gemaakt die in de visie verder uitgewerkt worden. Hieronder zijn die keuzes samengevat:


- Verkeersveiligheid is richtinggevend bij het maken van keuzes bij de uitwerking van het mobiliteitsplan.
- Alleen wegen die veilig genoeg zijn ingericht (met vrijliggende fietsvoorzieningen) krijgen of behouden een snelheid van 50 km/u. Op wegen met gemengd gebruik en fietsstroken wordt 30 km/uur de snelheid binnen de bebouwde kom. Uitrustroutes voor hulpdiensten blijven goed bereikbaar.
- Op plekken waar verblijven en ontmoeten centraal staat, geven we meer ruimte en voorrang aan de fietser en voetganger. We zorgen voor een sociaal veilige omgeving.

6.3 Hengelo duurzaam en een aantrekkelijke (woon)stad



Hengelo aantrekkelijke woonstad



Hengelo is een aantrekkelijke woongemeente en wil een aantrekkelijke woongemeente blijven. Veel woonwijken zijn ruim opgezet en die ruimte wordt als erg prettig ervaren. Voldoende parkeergelegenheid draagt hier aan bij. Woonwijken moeten goed bereikbaar zijn voor alle vervoerwijzen. Maar in de woonwijk ligt de prioriteit bij het langzaam verkeer, de auto is er te gast. Dit geldt zowel voor nieuwe woningbouwlocaties als bestaande woonwijken. Bij het indelen van de beschikbare ruimte moet er gezocht worden naar een evenwicht tussen eisen die vanuit verkeer aan de inrichting van de openbare ruimte

gesteld worden en bijvoorbeeld ruimte voor groen en verblijven.

 Duurzaamheid speelt een rol bij iedere ontwikkeling. Hoewel minder direct aanwezig als verkeersveiligheid speelt duurzaamheid een soortgelijke rol. Er moet aandacht zijn voor duurzaamheid en ook het milieu. In de mobiliteitsvisie gaat het om het verminderen van de impact van mobiliteit op het milieu. Er is een klimaatopgave waaraan ook mobiliteit een bijdrage moet leveren. Daarnaast willen bedrijven voor hun werknemers een aantrekkelijke, groene en duurzame leefomgeving. Het mobiliteitssysteem kan daaraan bijdragen.

 **Klimaat adaptieve stad**
Vanwege klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken met perioden van hitte en droogte, of juist van extreme regenval en wateroverlast. Van belang is hoe we de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, zoals het ziekenhuis, onder iedere omstandigheid kunnen waarborgen. Hoe kunnen we onze infrastructuur op een klimaat adaptieve manier inrichten. Daarnaast speelt de vraag de verkeersinfrastructuur kan bijdragen aan de klimaat adaptieve stad. Dit zijn onderwerpen die ook in de gemeentelijke Groenvisie en de later dit jaar nog op te stellen Duurzaamheidsvisie aan bod komen.

 **Delen van ruimte en vervoersmiddelen**
 Auto's nemen relatief veel van die ruimte in en vooral als ze stil staan leidt dat tot onnodig veel ruimtegebruik. Onderzoek laat zien dat auto's gemiddeld 95% van de tijd niet worden gebruikt. Toch is voor velen het bezit van een (tweede) auto aantrekkelijk. Wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn, kan de noodzaak voor een (tweede) auto vervallen. Zo is er landelijk veel aandacht voor deelmobiliteit. Een deelauto vervangt mogelijk een tweede auto. Deelmobiliteit en vooral autodelen is in Hengelo echter nog niet zo bekend als in andere Nederlandse steden. Wanneer Hengeloërs hier wat meer ervaring mee krijgen, zal het ook eerder als een goede aanvulling op de eigen mobiliteit gezien. Deelmobiliteit kan op veel verschillende manieren vorm krijgen, bijvoorbeeld via commerciële aanbieders, maar ook (formeel of informeel) tussen bewoners onderling. Het is belangrijk dat de gemeente hiervoor de kaders schept.

 **Inzetten op duurzame logistiek**
 Hengelo ligt centraal in Twente en is een belangrijk vervoersknooppunt; voor personen en in de logistiek. Door de ligging aan diverse corridors (de A1/A35, spoorlijn richting Duitsland en het Twentekanaal) is Hengelo een aantrekkelijke locatie voor bedrijven. Het biedt ook kansen voor het verduurzamen van de logistiek. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water, aan logistieke hubs die

vervoersstromen bundelen en efficiënter vervoeren en aan het faciliteren van zero emissie vrachtoertuigen.

Ook de stadslogistiek staat voor een opgave om duurzamer te worden. Onder stadslogistiek wordt verstaan de bevoorrading van winkels en horeca, maar ook bezorging van pakketten en maaltijden aan huis. In 2030 is duurzame bevoorrading van binnensteden een wettelijke verplichting. Hengelo onderzoekt de mogelijkheden om een zero-emissie binnenstad te worden. Het invoeren van een zero-emissie binnenstad zorgt niet alleen voor een aantrekkelijker binnenstad, maar ook voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en is een stimulans voor bedrijven om te investeren in emissievrij goederenvervoer.

In de woonwijken vraagt de snelle groei van pakket- en maaltijdbezorging om een aanpak. Er zijn negatieve effecten, met name op het gebied van verkeersveiligheid. De gemeente wil onderzoeken wat haar bijdrage kan zijn in het beperken van de negatieve effecten en het verduurzamen van de pakketbezorging.

Beleidskeuzes thema 'Hengelo duurzaam en een aantrekkelijke (woon)stad

Uit de speerpunten blijkt dat al veel keuzes zijn gemaakt in regionaal verband of binnen vastgesteld gemeentelijk beleid. Binnen de koersnota wordt dat als uitgangspunt meegenomen. Hiermee rekening houdend worden per speerpunt een aantal beleidskeuzes gemaakt die in de visie verder uitwerkt worden. Hieronder zijn die keuzes samengevat:

- Aantrekkelijke woonomgevingen met veel ruimte voor groen en water
- Het gebruik van elektrisch vervoer wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.
- De gemeente wil deelmobiliteit faciliteren, maar ziet primair een rol weggelegd voor de marktpartijen om het systeem duurzaam te introduceren.
- De gemeente Hengelo gaat voor een zero-emissie zone voor de binnenstad, conform landelijk beleid en de notitie Bereikbare Binnenstad.

6.4 Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden

Hengelo streeft naar een goede sociale balans, een stad waarin iedereen een volwaardige plek heeft. Iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving betekent ook dat iedereen zich moet kunnen verplaatsen. Mobiliteit moet toegankelijk zijn maar zelfredzaamheid staat voorop. Ook de toenemende vergrijzing is een belangrijk aandachtspunt.

Dit thema gaat ook over een gezonde leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, sporten en waar ruimte is elkaar te ontmoeten. Ook het behouden en versterken van een aantrekkelijke woonomgeving speelt een rol.

Hengelo voor iedereen toegankelijk

Hengelo hecht belang aan een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit is belangrijk, omdat iedereen deel moet kunnen nemen aan de samenleving. Niet alleen voor de steeds groter wordende groep ouderen, maar ook voor mensen met een fysieke beperking of juist jonge kinderen is het van belang dat de pleinen, parken, wegen en trottoirs veilig en ruim zijn ingericht. Op die manier is er voldoende ruimte om te bewegen (verplaatsen) en ontmoeten (verblijven).

Om te kunnen deelnemen aan de samenleving is het ook essentieel dat inwoners van de gemeente op eigen gelegenheid in staat moeten zijn om op plekken te komen waar zij graag willen zijn. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol. Dat wil zeggen dat de gemeente voorzieningen regelt die ervoor zorgen dat inwoners mobiel kunnen blijven. De Visie op Vervoer uit 2015 geldt hiervoor als uitgangspunt. Ouderen, en ook mensen met een fysieke beperking, moeten zich autonoom, veilig, vlot en comfortabel kunnen verplaatsen in de openbare ruimte. Aandacht voor mobiliteitsarmoede faciliteert deelname aan het maatschappelijk leven en bestrijdt sociale uitsluiting.

Ruimte voor ontmoeten

Want de openbare ruimte is er niet alléén om snel en veilig van A naar B te komen. Die is er ook zodat mensen elkaar kunnen ontmoeten. Ruimte voor ontmoeten is cruciaal voor de levendigheid en sociale veiligheid op straat, het kan eenzaamheid tegengaan en bijdragen aan een meer gelukkige bevolking. Iedereen heeft afgelopen jaar kunnen ervaren hoe belangrijk het is om ons te kunnen verplaatsen en mensen te ontmoeten, om samen deel te nemen aan activiteiten. Dat is goed voor ons geluksgevoel en welzijn. De gemeente Hengelo wil mogelijkheden benutten om belangrijke verplaatsingsroutes voor voetgangers en fietsers te koppelen met gebieden waar ontmoeting centraal staat.

Uitnodigen tot bewegen (actieve mobiliteit)

De openbare ruimte moet ook uitnodigen tot bewegen. Veel verplaatsingen binnen de stad kunnen heel goed te voet of met de fiets worden gemaakt. De gemeente wil fietsen en lopen als manier van verplaatsen stimuleren. Dat is niet alleen goed voor de fysieke gezondheid, maar draagt ook bij aan het welzijn (geluk). Daarvoor worden fiets- en voetpaden verbeterd en wordt het makkelijker gemaakt om wegen over te steken. Het netwerk van wandel- en fietsroutes in het buitengebied rondom Hengelo wordt beter bereikbaar gemaakt, door groene routes vanuit de stad daar naartoe. Ook gaat de gemeente meer aandacht schenken aan prettige looproutes in de wijken en op bedrijventerreinen, zodat inwoners en werknemers gemakkelijker een ommetje kunnen maken.

Beleidskeuzes thema 'Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden'

Uit de speerpunten blijkt dat al veel keuzes zijn gemaakt in regionaal verband of binnen vastgesteld gemeentelijk beleid. Binnen de koersnota wordt dat als uitgangspunt meegenomen. Hiermee rekening houdend worden per speerpunt een aantal beleidskeuzes gemaakt die in de visie verder uitgewerkt worden. Hieronder zijn die keuzes samengevat:

- De gemeente maakt werk van een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten, omdat dit bijdraagt aan fysieke gezondheid en welzijn in brede zin.
- Alle mensen – fysiek beperkt of niet – moeten zich goed kunnen verplaatsen binnen de gemeente. De gemeente maakt beter zichtbaar welke mogelijkheden zij biedt of laat aanbieden voor inwoners die afhankelijk zijn van doelgroepenvervoer.
- Het fietsrouten netwerk binnen de gemeente krijgt een extra kwaliteitsimpuls, met daarin de F35 als ruggegraat.

6.5 Uitvoering geven aan de visie

Bij het verder uitwerken en invulling geven aan de mobiliteitsvisie stellen we het volgende voor.

Gebiedsgerichte benadering

Elke wijk binnen de stad heeft haar eigen kenmerken en mobiliteitsprofiel. Binnen de mobiliteitsvisie wordt een algemeen beleid geschetst, maar wordt op onderdelen in wijken of deelgebieden (denk ook aan de binnenstad, bedrijventerreinen, woonwijken) onderscheid gemaakt. Denk daarbij aan het parkeerbeleid, welke thema's krijgen prioriteit, etc.

Netwerken en infrastructuur

In de mobiliteitsvisie worden de netwerken tegen het licht gehouden en opnieuw uitgewerkt voor de verschillende modaliteiten: fiets, auto, openbaar vervoer en transport & logistiek. Inrichtingseisen worden beschreven en mogelijke maatregelen worden in beeld gebracht. Ingezet wordt op het veilig inrichten en beter benutten van de infrastructuur.

Werken met living labs

Het is van belang dat de mobiliteitsvisie gaat leven onder de Hengelo-ers. Door gebruik te maken van living labs krijgt de mobiliteitsvisie een gezicht en kunnen bij bewezen succes maatregelen verder worden uitgerold in Hengelo. Zo kan er bijvoorbeeld worden geëxperimenteerd met technologieën die zijn of worden ontwikkeld door bedrijven uit Hengelo. Denk aan Smart Mobility maatregelen om de doorstroming voor het fietsverkeer te verbeteren.

Mobiliteits & uitvoeringsagenda

Onderdeel van de visie is een mobiliteits- en uitvoeringsagenda, waarin wordt aangegeven hoe uitvoering kan worden gegeven aan de visie. Hierin worden projecten benoemd, maar kunnen ook punten worden benoemd die op de regionale mobiliteitsagenda worden ingebracht. Voor de eerste jaren kan het concreter worden ingevuld, op langere termijn is het minder concreet. Er moet dan vooral kunnen worden ingespeeld op kansen die zich voordoen. Zo biedt de visie ook ruimte voor eventuele aanpassingen in de toekomst.

Versie 11 november 2021

