



De Fietser Centraal

Omgevingsprogramma Mobiliteit
Deelprogramma Fiets

Definitief

20 mei 2025

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo

Voorwoord

Beste lezer,

In mei 2023 stelde de gemeenteraad het Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' vast. Een plan om Hengelo leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden én nog duurzamer te maken. We werken aan een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij de behoeften van morgen. En dat is niet alleen voor de Hengeloërs van nu, maar ook voor die van de komende generaties.

De fietser centraal, daar willen we naartoe

We willen dat de fiets in 2040, voor verplaatsingen binnen de stad, centraal komt te staan. Het is niet alleen een heel praktisch vervoermiddel, dat weinig ruimte in beslag neemt. Het is ook nog eens gezond. We hebben de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid. En dat is nodig, want het gaat nog te vaak mis. Langs veel belangrijke wegen werden daarom al vrij liggende fietspaden aangelegd. Dwars door Hengelo ligt de F35, de fietssnelweg van Twente én we openden twee nieuwe fietsenstallingen in de binnenstad.

Verder aan de slag

En nu gaan we door met het deelprogramma De Fietser Centraal. Want uitspreken dat de fietser op één staat betekent ook dat we aan de slag moeten. Inwoners, fietsers en belangenorganisaties dachten in 2024 met ons mee. Dit plan is daarvan het resultaat. We gaan door met het verbeteren van de veiligheid, het netwerk en fietsparkeren. Daarnaast blijven we fietsen stimuleren.

Concrete projecten

In het plan staan concrete projecten zoals de herinrichting van de Breemarsweg, waar de voorbereidingen al van zijn gestart. Maar ook de afronding van fietsring om de binnenstad en de afronding van de F35 en het verbeteren van de stadsfietsroute Slangenbeek. Dit is nog maar een greep uit de verbeteringen waar we tot 2040 mee aan de slag gaan.

Tot die tijd hoop ik een ieder van u in de stad tegen te komen. Het liefst natuurlijk op de fiets, maar ik ben ook eerlijk. De fiets staat voor mij ook nog niet altijd op één. Dus ook ikzelf ben onderdeel en doelgroep van deze toekomstgerichte ontwikkeling.

Groet,

Hanneke Steen

Wethouder mobiliteit, verkeer en vervoer
Gemeente Hengelo



Titel: De Fietser Centraal
Ondertitel: Omgevingsprogramma Mobiliteit - Deelprogramma Fiets
Datum: 20 mei 2025
Status: Definitief

Dit plan is mede tot stand gekomen in samenwerking met Keypoint Consultancy.



Inhoudsopgave

Inleiding	6
Aanleiding	6
Wat heeft Hengelo al bereikt?	6
Totstandkoming en proces	7
Leeswijzer	7
1. Beleid, Ambitie en Doelstellingen	8
Beleidsraakvlakken	8
Actuele ontwikkelingen	9
Ambities en doelstellingen	9
2. Beleidsuitgangspunten	10
Fietsnetwerk	10
Kwaliteitseisen fietsvriendelijke infrastructuur	14
Fietsparkeren	16
Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen	18
Fietsstimulering	20
Proefvak F35: Twentse Innovatieroute	21
3. Uitvoeringsplan	22
Direct uitvoerbare acties	23
Strategische (fiets)opgaven	27
Participatie	32
Financiering	32
Bijlagen	33
1. Lijst van stakeholders participatie	33

Inleiding

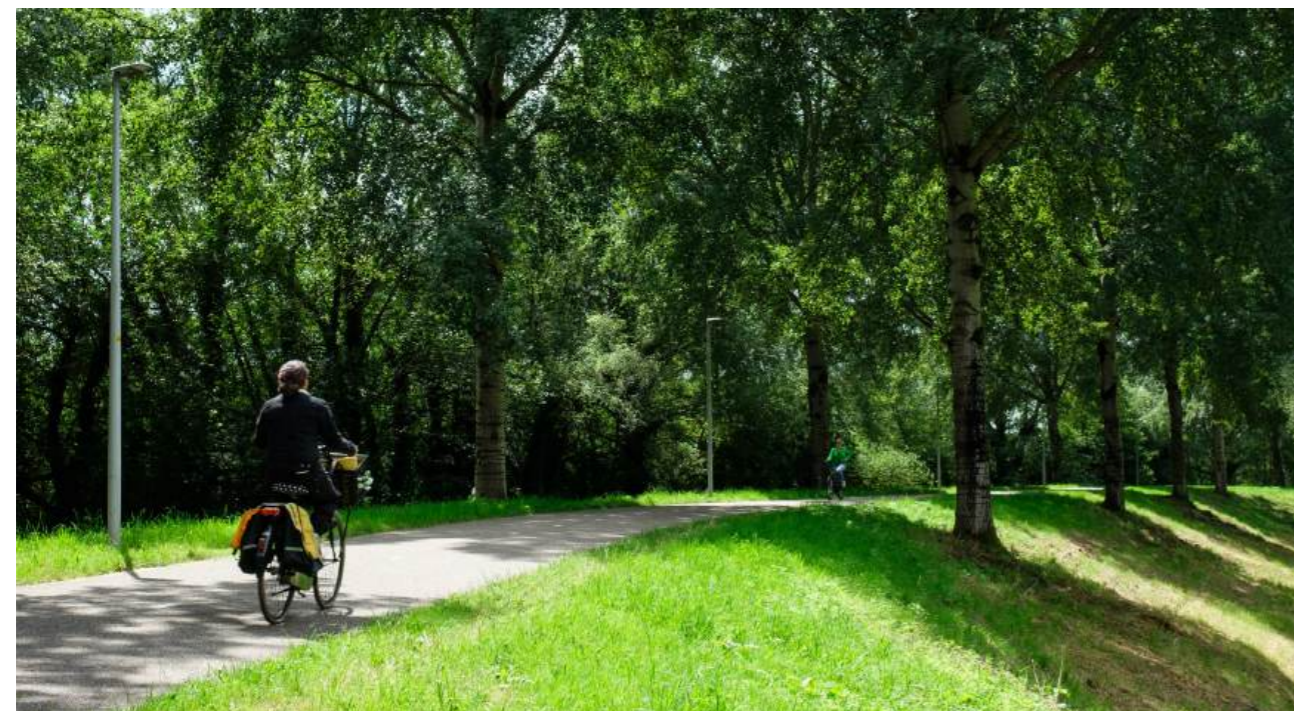
Aanleiding

Hengelo is een aantrekkelijke stad waar de fietser centraal staat. Om in 2040 de stad bereikbaar en leefbaar te houden voor iedereen, wordt in het Mobiliteitsplan 2040 ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze koers, gericht op verbetering en groei, benadrukt het belang van fietsen in de dagelijkse verplaatsingen van inwoners en bezoekers. Het Deelprogramma Fiets speelt hierbij een cruciale rol als uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit voor het thema fiets.

Dit plan volgt het eerdere Actieplan Fietsen uit 2015 op en vormt de basis voor de inspanningen in de komende tien jaar om fietsen in Hengelo nog aantrekkelijker en aangenamer te maken. Door te investeren in betere fietsvoorzieningen en het stimuleren van fietsgedrag, blijft Hengelo in beweging en groeit het uit tot een stad waar mobiliteit en leefbaarheid hand in hand gaan.

Wat heeft Hengelo al bereikt?

Hengelo heeft de laatste jaren al veel gedaan om het fietsklimaat in Hengelo te verbeteren. Het Actieplan Fietsen uit 2015 heeft daar sterk aan bijgedragen. Zo is de reconstructie van de rotonde Sloetsweg/Deurningerstraat uitgevoerd en is langs veel wegen een vrijliggend fietspad gerealiseerd. Daarnaast heeft de openbare ruimte in het kernwinkelgebied een grote metamorfose ondergaan en is de nieuwe bewaakte fietsstalling op de Markt geopend. Op De Wetplein is een nieuwe fietsstalling met 400 plekken gerealiseerd, waarvan er 140 bewaakt zijn. Ook is de F35 bijna geheel gerealiseerd binnen Hengelo.



Stadsfietsroute Slangenbeek

Het doel van dit Deelprogramma Fiets

Hengelo heeft een stevige ambitie met de fiets. In het Mobiliteitsplan 2040 is als doel geformuleerd dat in 2040 ten minste 50% van de verplaatsingen in de gemeente met de fiets plaatsvindt. Nu is dat 41%. Om dit doel te bereiken staat de fiets nadrukkelijk centraal bij de inrichting van de openbare ruimte.

Dit Deelprogramma Fiets geeft verder vorm aan deze doelstellingen, door het beleid verder te concretiseren en actiepunten te bepalen waar de komende jaren aan gewerkt gaat worden. Zo komt heel Hengelo in beweging!

Het Deelprogramma Fiets is een dynamisch document. De beleidsuitgangspunten kennen een doorlooptijd richting 2040. Het uitvoeringsplan kent korte termijn maatregelen tot 2030 en lange termijn maatregelen voor na 2030.

Droombeeld 2040: Hengelo als fietsstad van de toekomst

In 2040 is Hengelo een dynamische en toekomstgerichte fietsstad waarin de ambitie van het Mobiliteitsplan 2040 volledig is gerealiseerd. De fiets is hét vervoermiddel in Hengelo: meer dan 50% van alle verplaatsingen gebeurt per fiets. Belangrijke bestemmingen zoals scholen, werkplekken, winkels en recreatiegebieden zijn snel, veilig en comfortabel bereikbaar. Hoogwaardige doorfietsroutes verbinden Hengelo met omliggende steden als Enschede, Delden, Haaksbergen en Oldenzaal, terwijl stadsfietsroutes alle wijken naadloos verbinden met het stadscentrum.

Verkeersveiligheid heeft topprioriteit in Hengelo. Door een proactieve aanpak van onveilige locaties en een netwerk dat voldoet aan de laatste veiligheidsrichtlijnen, zijn fietsongevallen tot een minimum beperkt. Brede, obstakelvrije fietspaden en autoluwe zones maken fietsen veilig en toegankelijk voor iedereen, van kinderen tot senioren.

Hengelo loopt in 2040 voorop in het gebruik van technologie om fietsen aantrekkelijk en efficiënt te maken. Innovaties versterken de gebruikerservaring en ondersteunen de groei van het fietsverkeer. Het netwerk is ontworpen om mee te groeien met veranderende behoeften, waarbij flexibiliteit en gebruiksgemak centraal staan.

Met voldoende hoogwaardige fietsparkeerplekken, bewaakte stallingen en voorzieningen voor fietsen met afwijkende maten, biedt Hengelo altijd een geschikte plek om fietsen veilig te parkeren. Fietsenstallingen zijn strategisch geplaatst en goed bereikbaar, zodat fietsers eenvoudig hun fiets kunnen stallen.

Hengelo in 2040 is een stad waar mensen zich gemakkelijk, gezond en duurzaam kunnen verplaatsen. De fiets speelt een centrale rol: het is niet alleen een praktisch vervoermiddel, maar ook een verbindende factor die bijdraagt aan een leefbaardere en gezondere stad.

Totstandkoming en proces

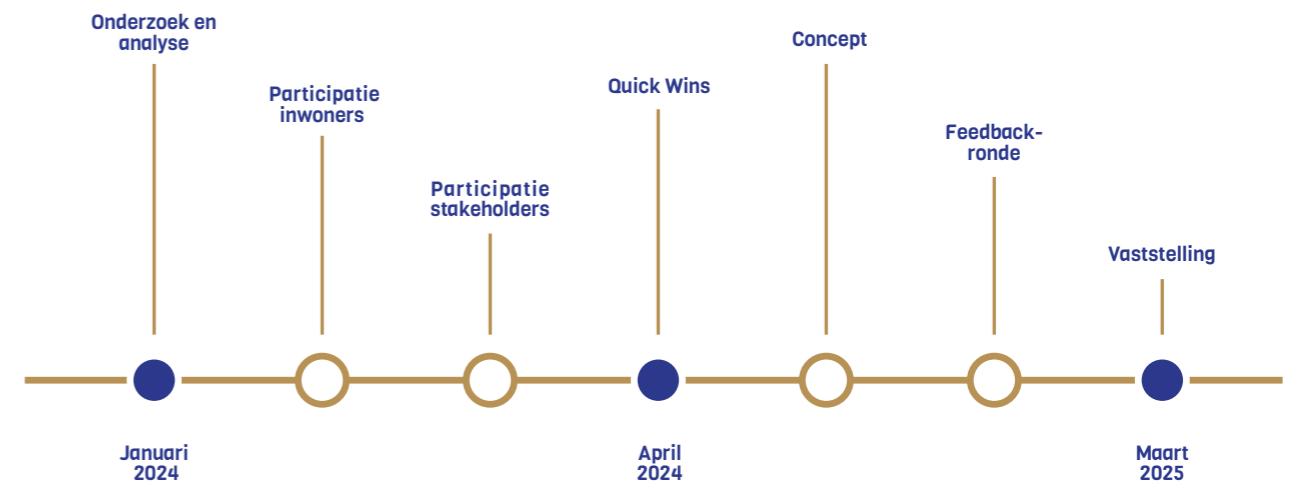
Het Deelprogramma Fiets is in een zorgvuldig proces tot stand gekomen (zie Figuur 1). Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' zijn de ambities en doelstellingen uitgewerkt en aangescherpt. Aanvullend zijn er extra onderzoeken en analyses uitgevoerd met betrekking tot fietsveiligheid, fietsnetwerk en fietsparkeren. Zo is er bijvoorbeeld extra onderzoek gedaan naar de fietsparkeerbezetting en -capaciteit in de binnenstad van Hengelo.

Een uitgebreid participatietraject is doorlopen met inwoners, fietsers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. Inwoners en fietsers hebben meegedacht via een online enquête en tijdens vier bewonersavonden. Dit leverde een respons van ruim 450 personen op.

Met de andere betrokken, zoals de Fietsersbond, Provincie Overijssel en wijkraden, zijn gesprekken gevoerd (volledige lijst met stakeholders is te vinden in bijlage 1). Voor de verbeterpunten in het centrum, heeft overleg plaatsgevonden met binnenstadspartners. Aangevuld met de onderzoeken is in lijn met het beleid een uitvoeringsprogramma opgesteld met actiepunten. Deze worden de komende jaren uitgevoerd.

Leeswijzer

De samenhang tussen dit Deelprogramma Fiets en bestaand lokaal, regionaal en nationaal beleid en de Hengelose fietsambities en -doelstellingen is in hoofdstuk 1 beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 aan de hand van drie pijlers uitgewerkt welk beleid de gemeente Hengelo gaat voeren om de doelstellingen te behalen. Welke concrete maatregelen daaraan gekoppeld zijn wordt beschreven in hoofdstuk 3.



Figuur 1. Proces Deelprogramma Fiets

1. Beleid, ambitie en doelstellingen

Beleidsraakvlakken

Het fietsbeleid van Hengelo wordt niet ontwikkeld in een vacuüm, maar heeft uitdrukkelijk raakvlakken met andere beleid, zoals de Hengelose Omgevingsvisie, het Mobiliteitsplan 2040, Actieplan Binnenstad, het regionaal beleid (Kernnet Fiets Overijssel) en het landelijk beleid (Nationaal Toekomstbeeld Fiets).

Omgevingsvisie

De Hengelose omgevingsvisie beschrijft de opgaven van de stad richting 2040. De omgevingsvisies voor Hart van Hengelo en Hengeloos Buiten zijn respectievelijk in 2022 en 2020 vastgesteld en de omgevingsvisie voor het Stedelijk gebied Hengelo wordt in 2025 vastgesteld. De omgevingsvisie Hart van Hengelo beschrijft de stedelijke schaa sprong om een aantrekkelijke stad en regio te blijven. In de binnenstad en het Hart van Zuid is de openbare ruimte primair gericht op wandelen, verblijven en fietsen. In omgevingsvisie Hengeloos Buiten worden kansen benoemd voor het verbeteren van de regionale fietsverbindingen en het doorontwikkelen van recreatieve fietsroutes. Voor de omgevingsvisie Stedelijk Gebied is het Mobiliteitsplan 2040 als bouwsteen gebruikt.

Mobiliteitsplan 2040

Het Mobiliteitsplan 2040 schetst het beeld hoe verplaatsingen in het toekomstige Hengelo worden gemaakt met de verschillende modaliteiten. Het is een bouwsteen van de omgevingsvisie. Centraal hierin staat een mobiliteitstransitie, waarbij sterk ingezet wordt op actieve en duurzame manieren van verplaatsen. In het Mobiliteitsplan 2040 zijn ook al de eerste keuzes gemaakt voor het toekomstige fietsbeleid en -netwerk. De benoemde fietsambities en doelstellingen vormen de basis voor de uitwerking van het Deelprogramma Fiets.

Koers 2040

Voor een toekomstbestendige stad tot 2040 wordt ingezet op een stedelijke schaa sprong die aansluit bij een groeiende en bredere beroepsbevolking. Om jonge mensen aan Hengelo te binden, worden de binnenstad, Hart van Zuid en de stationsomgeving samengebracht tot één samenhangend en duurzaam gebied: Het Hart van Hengelo.

Binnen dit hoogstedelijke gebied staan fiets en voetganger centraal. De ruimte is beperkt, waardoor scherpe keuzes nodig zijn. De verschillende delen worden beter verbonden via comfortabele en veilige routes. De Europatunnel wordt een integraal onderdeel van het groene wandel- en fietsnetwerk, waarmee de verbinding tussen binnenstad en Hart van Zuid wordt versterkt.

Het Hart van Hengelo is onderdeel van de spoorzone Hengelo-Enschede (SHE). De SHE is een grootschalige gebiedsontwikkeling die Hengelo en Enschede beter verbindt en versterkt als innovatieve, duurzame en aantrekkelijke stedelijke regio.

Bereikbare Binnenstad en Actieplan Binnenstad 2022-2026

Het adviesrapport Bereikbare Binnenstad definieert negen opgaves voor de binnenstad met daarbij ook mogelijke oplossingen en maatregelen. De uitgangspunten en opgaven zijn overgenomen in het Actieplan Binnenstad 2022-2026. Het beschrijft de plannen voor het ontwikkelen van de compacte binnenstad waar in het kernwinkelgebied de voetganger centraal staat. De hoofdkeuzes zijn overgenomen in de omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan 2040 en landen daarmee ook in dit deelprogramma.

Kernnet Fiets Overijssel

Het Kernnet Fiets Overijssel is een fietsnetwerk van 4.800 km met de belangrijkste lokale en regionale hoofd fietsverbindingen. De belangrijkste verbindingen in Hengelo zijn opgenomen in dit netwerk, waardoor deze in aanmerking komen voor de investeringsimpuls van de provincie Overijssel. De gemeente blijft samenwerken met de provincie voor het doorontwikkelen van het Kernnet Fiets en om daarmee de regionale verbindingen naar Hengelo te verbeteren. Daarnaast heeft de provincie een 'werkgevers-aanpak' om werknemers meer te laten fietsen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) zet in op het verbeteren van de fietsstructuur, zoals het uitbreiden en verbeteren van fietspaden, het bevorderen van fietsveiligheid, en het stimuleren van fietsgebruik als duurzaam en gezond vervoermiddel. Het schetst de gezamenlijke richtinggevende ambitie van Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeentes. Gemeente Hengelo onderschrijft en ondersteunt actief de ambities in het NTF.

Uitvoeringsagenda Fiets

In voorjaar 2024 presenteerde het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Uitvoeringsagenda Fiets. In dit plan zijn zes actielijnen uitgewerkt, waar vanuit het ministerie de komende jaren op zal worden ingezet. De uitvoering van deze agenda loopt via het MIRT¹. Vanuit verschillende actielijnen komt geld beschikbaar, onder andere voor de realisatie van doorfietsroutes.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Sinds een aantal jaar wordt er gewerkt met het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het doel van dit plan is om verkeersongevallen in Nederland te verminderen. Hengelo heeft zich ten doel gesteld dat er in 2050 geen verkeersslachtoffers meer vallen. Hengelo werkt volgens de risicogerichte aanpak uit het SPV, waarbij niet reactief maar proactief gehandeld wordt bij verkeersonveilige situaties.

1. Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Actuele ontwikkelingen

Naast de strategische beleidskeuzes die Hengelo en andere overheden maken, zijn er actuele ontwikkelingen die impact hebben op de ambities voor fietsen in Hengelo. Naast de groei van het aantal inwoners, ook de toename van verschillende soorten voertuigen op het fietspad en toename van de fietsparkeerdruk.

Diversiteit op het fietspad

De standaard tweewieler domineert nog steeds het fietspad. Tegelijkertijd nemen verschillen in massa en snelheid van voertuigen op het fietspad toe. Hierbij kan gedacht worden aan speed-pedelecs, bakfietsen en steps. Sommige type fietsen zijn mogelijk een hype, andere zijn blijvend. Het ene type past makkelijk in de bestaande omgeving, de ander vraagt nieuwe voorzieningen. Ook is er de invloed van landelijke wet- en regelgeving. Het beleid moet continu worden aangepast om tegemoet te komen aan diverse typen fietsen. Belangrijk voor Hengelo is dat de diverse fietstypes naast bereikbaarheid ook een bijdrage leveren aan een gezonde en leefbare stad.

Een belangrijke ontwikkeling is het groeiende gebruik van de elektrische fiets, waarmee comfortabel langere afstanden kunnen worden gefietst. Anno 2025 bezit al ruim 43% van de Nederlanders een elektrische fiets. De verwachting is dat het aantal elektrische fietsen de komende jaren verder gaat toenemen, onder andere ook door de populariteit van fatbikes onder jongeren. Hiermee wordt de fiets een realistisch alternatief voor de auto op de middellange afstand, binnen 45 minuten reizen.

Tegelijkertijd leidt de toename van fietsen met elektrische trapondersteuning ervoor dat de gemiddelde snelheid van fietsen toeneemt. Dit vergroot de verschillen tussen fietsers op het fietspad. Vanuit de visie *Duurzaam Veilig*, is het streven dat voertuigen met verschillen in massa, snelheid en richting zoveel mogelijk een aparte plek krijgen op de weg. Hoewel de ontwikkeling van fietsgebruik positief is, moeten we ervoor zorgen dat het ontwerp van onze infrastructuur aansluit bij deze diversiteit, zodat het fietspad voor alle gebruikers veilig blijft.



Fietsviaduct over A1

Ambities en doelstellingen

In lijn met het Mobiliteitsplan zijn de fietsambities en doelstellingen opgesteld voor het jaar 2040, tenzij anders aangegeven.

Ambitie

Hengelo transformeert door de mobiliteitstransitie tot een uiterst aantrekkelijke fietsstad. Een stad waar de fietser centraal staat en alle belangrijke economische en maatschappelijke bestemmingen uitstekend per fiets te bereiken zijn. De stad is verbonden met alle omliggende Twentse kernen via hoogwaardige doorfietsroutes. De infrastructuur voor de fiets is van topkwaliteit, logisch ingericht, direct en zeer veilig. Zo komt heel Hengelo en omgeving actief in beweging! Tegelijkertijd draagt de fiets op een duurzame manier bij aan de bereikbaarheid.

Doelstellingen

Of het nu gaat om woon-werkverkeer, een bezoek aan de binnenstad, naar school gaan, of een bezoek aan vrienden of familie, het doel is dat iedereen zich op een makkelijke en comfortabele manier per fiets kan verplaatsen. De ambitie vertaalt zich in de volgende doelstellingen:

- De gemeente streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050 en een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 50% in 2030 ten opzichte van peiljaar 2016. (Mobiliteitsplan 2040)
- In 2040 wordt de helft van alle verplaatsingen binnen Hengelo op de fiets gemaakt, oftewel 50%. Nu bedraagt dit 41%. (Mobiliteitsplan 2040)
- In 2040 kennen alle wegen met gemengd verkeer (inclusief wegen met fietsstroken) een veilige rijnsnelheid met bijbehorende inrichting, conform de 'Duurzaam Veilig'-principes. (Mobiliteitsplan 2040)
- Alle grote kernen in de regio Twente (Enschede, Oldenzaal, Almelo) zijn binnen 45 minuten fietsen te bereiken. (Mobiliteitsplan 2040)
- Vanuit de Hengelose woonwijken is de binnenstad (en het centraal station) met de fiets sneller te bereiken dan met de auto. (Mobiliteitsplan 2040)
- Binnen de wijkring wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u waar dat kan, om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. (Mobiliteitsplan 2040)
- De fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad worden verbeterd en uitgebreid naar totaal 2500 stallingsplekken in 2035. (Bereikbare Binnenstad)
- Gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen kennen een hoog gebruikersgemak met stallingen voor fietsen van diverse afmetingen. (Bereikbare Binnenstad)
- In heel Hengelo is een openbaar vervoer halte binnen 5 minuten fietsen te bereiken. (Mobiliteitsplan 2040)

2. Beleidsuitgangspunten

Hengelo zet in op het bevorderen van fietsgebruik in de stad. Fietsveiligheid heeft de hoogste prioriteit. Want elk verkeersslachtoffer is er één te veel. De combinatie van de aanpak van onveilige locaties en bevorderen van veilig fietsgedrag speelt een rol in het realiseren van een veilige fietsomgeving binnen de gemeente en draagt bij aan een aantrekkelijke fietsstad.

De gemeente Hengelo werkt zowel proactief als reactief op het gebied van verkeersveiligheid. Proactief door een risico gestuurde aanpak, conform SPV, waarbij bijvoorbeeld infrastructuur die niet voldoet aan de laatste standaarden verbeterd wordt. Reactief door oog te hebben voor waar de verkeersongevallen plaats vinden en hier maatregelen op te nemen. Met deze aanpak wordt er gestreefd naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

Om de fietsveiligheid te verbeteren en om van Hengelo een nog aantrekkelijkere fietsstad te maken investeert de gemeente in drie pijlers:

- **Fietsnetwerk:** Om van A naar B te komen, is er een samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk;
- **Fietsparkeren:** Op de bestemming zijn er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden toegankelijk voor alle doelgroepen en type fietsen;
- **Fietsstimulering:** Hengelo ondersteunt campagnes, initiatieven en educatie programma's die bijdragen aan de veiligheid en het fietsen bevorderen.

Fietsnetwerk

De basis van een aantrekkelijke fietsgemeente is het fietsnetwerk. Er zijn al veel maatregelen genomen om de basis op orde te krijgen en samenhang te creëren in het netwerk. Dit plan bouwt daarop voort. Om concreet te maken hoe fietsvriendelijke infrastructuur er uit ziet, zijn de kwaliteitseisen uit het Mobiliteitsplan 2040 verder uitgewerkt.

Het (toekomstige) fietsnetwerk van Hengelo

Het fietsnetwerk van Hengelo bestaat uit een hoofdstructuur aangevuld met lokale fietspaden en woonstraten met gemengd verkeer. De hoofdstructuur van Hengelo is vastgelegd in het Mobiliteitsplan en weergegeven op de kaart op pagina 11. Samen met de provincie Overijssel willen we dit netwerk opnemen in het Kernnet Fiets. De hoofdstructuur is op te delen in regionale routes, stadsfietsroutes en de routes in het Hart van Hengelo. In de opzet is gewerkt met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, waardoor er een verkeersveilig fietsnetwerk ontstaat.

Regionale routes

De regionale fietsroutes vormen de basis van het fietsnetwerk. De F35 is de drager van het fietsnetwerk in Twente en ligt dwars door Hengelo. Aanvullend daarop zijn er een aantal regionale fietsroutes.

Fietsnelweg F35

De F35 is een snelle, veilige en comfortabele route voor woon-werkverkeer en recreatieve fietsers. Dit is een hoofdstructuur in de regio en verbindt Hengelo met Enschede, Borne en Almelo. Binnen Hengelo vormt de F35 de hoofdas voor het fietsnetwerk. Voor de F35 gelden uniforme inrichtingseisen, waardoor de route door de hele regio hetzelfde kwaliteitsniveau kent. In Hengelo is de hoofdstructuur gerealiseerd. Er zijn nog enkele verbeterpunten, zoals de kruisingen met de Kettingbrugweg en Kuipersdijk. Binnenstedelijk zijn er nog opgaves om de aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid voor de route te verbeteren, bijvoorbeeld langs de Marskant en in de Europatunnel.

Regionale doorfietsroutes

Hengelo is verbonden met omliggende dorpen en steden via een netwerk van regionale fietsroutes. Het gaat om de verbindingen Hengelo-Haaksbergen, Hengelo-Oldenzaal, Hengelo-Deurningen en Hengelo-Delden. Deze verbindingen lopen zowel binnenstedelijk als in het buitengebied en buiten de gemeentegrenzen. Voor de ontwikkeling trekt de gemeente samen op met buurgemeentes en Provincie Overijssel. Op de lange termijn worden deze routes opgewaardeerd naar doorfietsroute.

Recreatieve routes

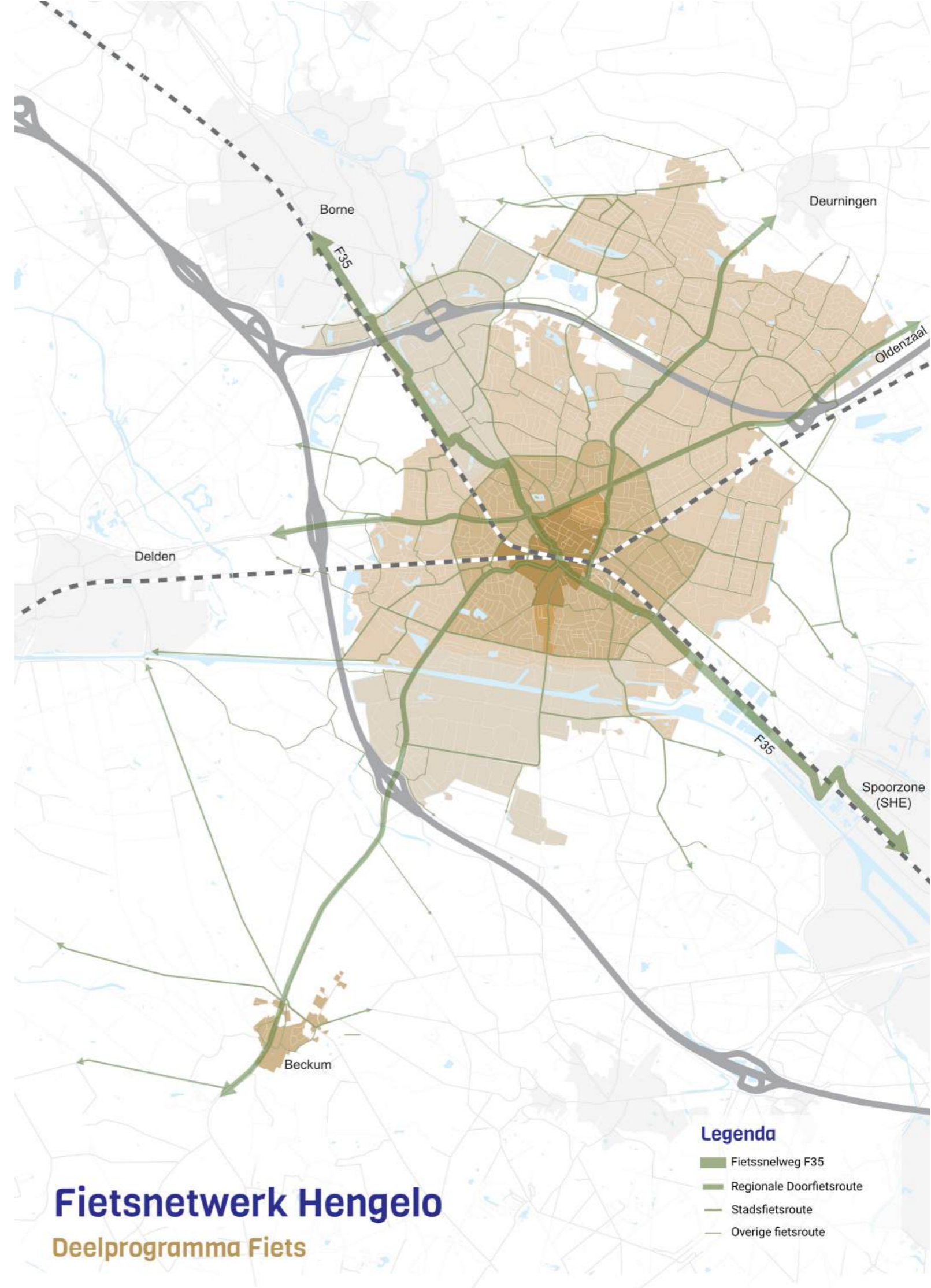
In de gemeente is een uitgebreid recreatief fietsnetwerk, ook wel knooppuntenroutes genoemd. Deze routes worden komende jaren waar mogelijk uitgebreid. Op deze manier wordt ook de bereikbaarheid van recreatief groen verbeterd.

Stadsfietsroutes

Naast de regionale routes zijn er stadsfietsroutes. Deze zorgen voor de verbinding tussen de wijken, naar het stadscentrum en met voorzieningen en bedrijventerreinen.

Het fietsnetwerk van Hengelo is in 2040 zo vormgegeven dat er vanuit elke wijk een goede verbinding is met de binnenstad en met de omliggende wijken, bedrijventerreinen en voorzieningen. Hengelo zet onder meer in op het verbeteren de verbindingen tussen Slangenbeek en Hasseler Es, en de binnenstad. Dat betekent vaker voorrang, verbeterde oversteekbaarheid van hoofdwegen en barrières en het realiseren van ontbrekende fietsvoorzieningen.

Oversteekbaarheid op het stadsfietsroutenetwerk verbetert bijvoorbeeld door optimaliseren van verkeerslichten of door het verlagen van intensiteiten van overig verkeer. Hengelo onderzoekt in dit kader de bereikbaarheid van de stad binnen de Mobiliteitsstrategie, in samenwerking met Enschede.



Fietsnetwerk Hengelo

Deelprogramma Fiets

Legenda

- Fietssnelweg F35
- Regionale Doorfietsroute
- Stadsfietsroute
- Overige fietsroute

Fietsen in het groen

Tijdens het participatieproces hebben bewoners aangegeven dat het prettig fietsen is op de route binnenstad-Slangenbeek (Het Kleispoor en Landmansweg). Deze fietsroute is omgeven met bomen en groen, is ruim opgezet, heeft een comfortabele ondergrond en vormt een snelle verbinding met het Hart van Hengelo.

Hengelo zet in op het creëren van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes langs de groene (hoofd) structuur. Hierdoor worden inwoners extra verleid om de fiets te pakken in plaats van de auto.

Centrumfietsring

Om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren, ontwikkelt Hengelo een hoogwaardige centrumfietsring. De centrumfietsring bestaat uit een tweerichtingsfietspad met een breed profiel, herkenbare vormgeving en duidelijke bewegwijzering. Het doel is om doorgaand fietsverkeer te stimuleren om het kernwinkelgebied te vermijden en eromheen te fietsen. Daarnaast zorgt de fietsring voor verbinding tussen verschillende stadsfietsroutes en doorfietsroutes. De voorkeursroute, met mogelijke alternatieven, is weergegeven in Figuur 2. Deze route minimaliseert omfietsen en biedt tegelijkertijd de beste ontsluiting naar bestemmingen in de binnenstad. Bij de uitwerking worden ook de varianten via de Oude Molenweg-Oldenzaalsestraat en ten zuiden van het station langs de F35 onderzocht.

Waarom een Centrumfietsring?

De centrumfietsring draagt bij aan het verminderen van drukte in het kernwinkelgebied en helpt hinderlijke en onveilige situaties voor voetgangers te voorkomen door het

aantal fietsers zonder bestemming in de binnenstad te verminderen. Het kernwinkelgebied van de binnenstad van Hengelo is een gebied voor de voetgangers. Fietsen in de binnenstad blijft mogelijk, maar fietsers zijn hier te gast. Om fietsers hiervan bewust te maken benadrukken, is in het uitvoeringsplan een gedragscampagne opgenomen.

Verder biedt de centrumfietsring op momenten dat de winkels open zijn de best mogelijke route. Het opwaarderen maakt deze route extra aantrekkelijk en biedt comfort. Doordat het centrum van Hengelo compact is, kost fietsen om het centrum heen vrijwel geen extra reistijd vergeleken met een route dwars door het centrum. Op drukke momenten is de route rondom het centrum zelfs vaak de snelste keuze.

Bovendien draagt de centrumfietsring bij aan een herkenbaar en samenhangend netwerk. Het verbindt verschillende regionale doorfietsroutes en stadsfietsroutes. De F35 overlapt deels met de centrumring aan de westzijde van het centrum. De doorfietsroutes naar Oldenzaal, Deurningen en Delden sluiten aan de noordzijde aan, terwijl de doorfietsroute naar Beckum aan de zuidwestzijde aansluit.

Om een kwalitatief hoogwaardige en veilige centrumfietsring te realiseren, zijn enkele voorwaarden van belang. Zo moeten fietsers eenvoudig kunnen oversteken naar de centrumfietsring. Dit vereist prioriteit voor fietsers bij kruispunten en een vermindering van autoverkeer door het terugdringen van doorgaand verkeer in het centrum. De centrumfietsring wordt ontworpen volgens het profiel van een doorfietsroute.

De benodigde maatregelen voor de realisatie van de centrumfietsring, zijn opgenomen in het uitvoeringsplan. Bij de verdere uitvoering van de plannen wordt geparticipeerd volgens het Denkkader Participatie.



Figuur 2. Centrumfietsring Hengelo (voorkeursroute in rood, varianten gestippeld)

Lokale fietsinfrastructuur

Naast de hoofdstructuur bestaat het fietsnetwerk ook uit lokale routes, die functioneren als de haarvaten van het systeem. In principe maken alle woonstraten hier deel van uit. Ook op deze wegen wordt actief gewerkt aan het verbeteren van de fietservaring.

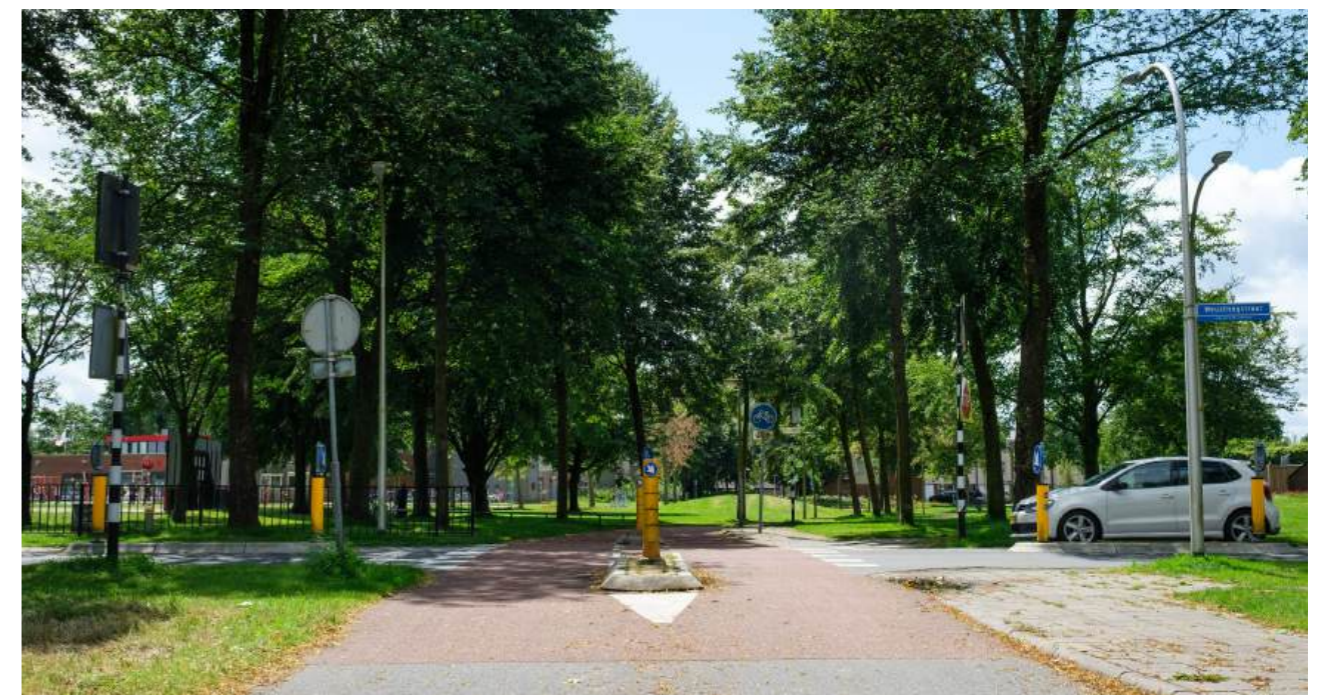
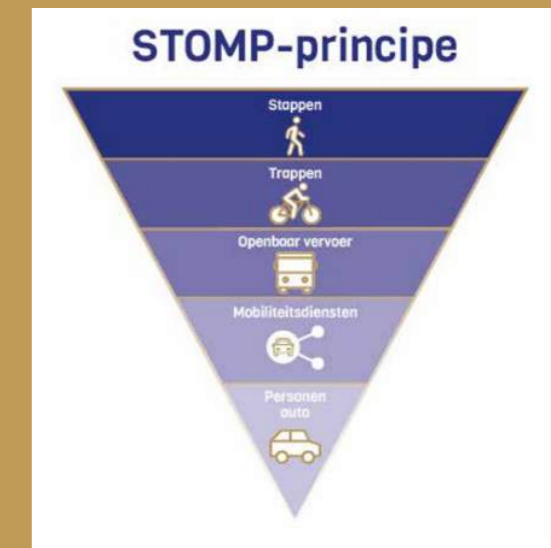
Dit gebeurt door obstakels te verwijderen, het wegdek beter te onderhouden en daarmee het fietscomfort te verhogen. Daarnaast wordt ingezet op het realiseren van ontbrekende schakels (missing links) door nieuwe fietspaden toe te voegen. Straten met veel fietsverkeer worden bovendien fietsvriendelijker ingericht, bijvoorbeeld door meer ruimte te creëren voor fietsers waarbij auto's te gast zijn. Waar mogelijk worden deze maatregelen gecombineerd met vergroening, zodat fietsroutes niet alleen comfortabel, maar ook aantrekkelijk en klimaatbestendig zijn.

Fietsen in het buitengebied

Langs de randen van de stad wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het doorgaande autoverkeer op de lokale wegen terug te dringen, om daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten. Tegelijkertijd blijft het buitengebied goed bereikbaar voor landbouwverkeer, waarbij per deelgebied wordt bekeken welke routes geschikt zijn en welke aanpassingen nodig zijn voor een veilige en comfortabele fietservaring.

STOMP-principe

In het Mobiliteitsplan 2040 is de beleidskeuze gemaakt om te werken met STOMP als basisprincipe. Volgens dit principe staat niet langer de auto centraal, maar wordt er begonnen met de voetganger (stappen) en de fietser (trappen). Vervolgens wordt er gekeken naar openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten (deelvervoer). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Dit principe wordt de komende jaren bijvoorbeeld ook toegepast bij de ontwikkeling van hoogstedelijke woon- en werkmilieus in de stationsomgeving en Hart van Zuid. Er wordt dus direct kwalitatief goede fietsinfrastructuur gerealiseerd die de wijk verbindt met de binnenstad van Hengelo. Het STOMP-principe wordt per gebiedstype op maat toegepast; in de binnenstad gelden andere inrichtingsprincipes dan in het buitengebied. Er vindt altijd een integrale afweging plaats om te bepalen hoe het principe het beste kan worden ingezet.



Fietsoversteek Kleispoor

Kwaliteitseisen fietsvriendelijke infrastructuur

In het Mobiliteitsplan 2040 zijn vijf hoofdeisen opgenomen voor fietsvriendelijke infrastructuur: veiligheid, directheid, aantrekkelijkheid, samenhang en comfort. Hieronder zijn de belangrijkste aspecten van deze eisen uitgewerkt. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de criteria voor doorfietsroutes, stadsfietsroutes en de overige routes. Voor de inrichting van de fietsroutes wordt ook verwezen naar de publicatie Kernnet fiets Overijssel, Ontwerpprincipes Fiets (Provincie Overijssel, november 2022) en CROW-richtlijnen.

Veiligheid

De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid en de gezondheid (minimale blootstelling aan schadelijke stoffen) van fietsers en overige weggebruikers.

- De hoofdfietsstructuur is gescheiden van overig verkeer en het kruisen van overig verkeer wordt zoveel mogelijk beperkt. Als de maximumsnelheid 50 km/uur of hoger is, is het uitgangspunt vrijliggende fietsinfrastructuur. Voor de andere wegen wordt er per situatie afgewogen wat de beste insteek is, maar de positie van de fietser staat daarbij centraal.
- Sociale veiligheid speelt een belangrijke rol in de fietservaring, vooral in de donkere uren. Tijdens de participatie is aangegeven dat sommige fietsroutes en stallingslocaties als onprettig of onveilig worden ervaren wanneer het donker is. Dit kan het gebruik van de fiets ontmoedigen. De gemeente Hengelo houdt hier rekening mee bij de inrichting van fietsinfrastructuur, door in te zetten op goed verlichte, overzichtelijke en sociaal veilige routes. Ook wordt gekeken naar maatregelen die bijdragen aan meer sociale controle en het voorkomen van afgelegen of onoverzichtelijke plekken. Zo blijft fietsen voor iedereen aantrekkelijk, ook in de avonden.
- Goede openbare verlichting langs de fietspaden maakt fietsers zichtbaarder voor ander verkeer en zorgt voor beter zicht op het fietspad. Ook draagt verlichting

bij aan het gevoel van sociale veiligheid van fietsers. Regionale doorfietsroutes moeten goed verlicht zijn. In het buitengebied wordt per wegvak gekeken of verlichting toegevoegde waarde heeft en of de lichtvervuiling beperkt kan blijven.

- Fietspaden zijn zoveel mogelijk obstakelvrij. Overbodige fietspaaltjes en andere obstakels worden zoveel mogelijk gesaneerd. Als dit leidt tot ongewenste effecten wordt een fietsveilige oplossing aangebracht volgens het ontwerp van CROW.
- Op het gehele hoofdfietsnetwerk wordt de gladheid door sneeuw, ijs en bladeren bestreden aan de hand van het bestaande beleid.
- Met name op kruisingen met overig verkeer moeten fietsers goed zichtbaar zijn. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat het groen wordt gesnoeid.
- Bermen zijn veilig voor fietsers. Bij obstakels wordt uitgegaan van een obstakelvrije ruimte volgens de richtlijnen van het CROW. Trottoirbanden worden fietsvriendelijk uitgevoerd.

Directheid

De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot het minimum beperkt).

- Op kruispuntniveau: Fietsers kunnen zoveel mogelijk aan dezelfde kant van de weg blijven fietsen, zonder dat een oversteek noodzakelijk is. Een solitair fietspad is altijd een tweerichtingsfietspad. Bij een doorfietsroute heeft een vrijliggend fietspad met ongelijkvloerse kruisingen de voorkeur.
- Op routeniveau: Op routeniveau wordt gestreefd naar de meest aangename en efficiënte fietsroute tussen twee plekken binnen Hengelo. Fietsverbindingen bieden niet alleen de snelste, maar ook de meest comfortabele en veilige route, waardoor fietsen een aantrekkelijke keuze is. Bestaande directe verbindingen worden verder verbeterd, bijvoorbeeld door het verhogen van het comfort, het wegnemen van barrières of het verbeteren van de doorstroming.

- Bij het prioriteren van verkeer (voorrang) op een route wordt het STOMP-principe toegepast, waarbij voetgangers en fietsers zoveel mogelijk de meest directe route krijgen. Hierbij wordt per situatie bekeken hoe dit principe het beste kan worden toegepast, zodat de route veilig en efficiënt aansluit bij de behoeften van alle weggebruikers.

Aantrekkelijkheid

De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.

- De infrastructuur straalt uit dat de fiets centraal staat. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in de voorrangsregelingen. Er is voldoende ruimte voor de fiets, ook als dat ten koste gaat aan ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De fietser krijgt ruim baan op de belangrijke inprickers richting de binnenstad. Daar waar fietsers de rijbaan delen met het overige verkeer is 30 km per uur de norm. Dit draagt bij aan de veiligheid van fietsers, en maakt het fietsen in woonwijken aantrekkelijker.
- Belangrijke routes worden langs bebouwing en in het zicht aangelegd. Dit draagt bij aan de beleving en zorgt voor voldoende sociale controle op de route.
- Bij de aanleg van fietsinfrastructuur wordt onderzocht of er combinaties met de ontwikkeling van groen mogelijk zijn.
- Ook bij omlleidingen en evenementen wordt er gezorgd voor aantrekkelijke fietsvoorzieningen. Bij omlleidingen worden fietsers zo goed mogelijk gefaciliteerd. Bij evenementen worden fietsers aangemoedigd met de fiets te komen en worden de nodige voorzieningen hiervoor ingericht, zoals pop-up fietsstallingen in de openbare ruimte.

Samenhang

De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.

- De fietsinfrastructuur is op een logische manier met elkaar verbonden en biedt goede verbinding met andere routes met duidelijke bewegwijzering. Doorfietsroutes staan altijd in verbinding met andere doorfietsroutes en/of de centrumfietsring.
- Fietsroutes zijn herkenbaar en de kwaliteit van de infrastructuur is over de gehele route consistent en eenduidig. Fietspaden worden standaard uitgevoerd met rood asfalt in verband met de herkenbaarheid.
- Belangrijke regionale (door)fietsroutes en stadsfietsroutes worden niet afgesloten tijdens werkzaamheden, tenzij er een voldoende aantrekkelijke alternatieve route wordt aangeboden.
- Ook op bedrijventerreinen zoals het Twentekanaal en winkelgebieden als Plein Westermaat loopt de fietsinfrastructuur door tot aan de bestemmingen/stallingslocaties.
- De fietsinfrastructuur loopt door tot aan de hubs en ov-haltes voor optimale 'First & Last Mile' van ketenreizigers.

Comfort

De fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zoveel mogelijk comfort ervaren, door het verminderen van hinder (trillingen, extra inspanningen door hoogteverschillen, overlast van overig verkeer) en oponthoud (stoppen).

- Fietspaden worden regelmatig onderhouden zodat hinder door oneffenheden zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- Asfalt heeft de voorkeur boven klinkers en tegels om te zorgen voor zoveel mogelijk comfort.
- Oponthoud bij een oversteek wordt zoveel mogelijk beperkt. Bij kruispunten hebben rotondes de voorkeur, met fietsers in de voorrang. Kruispunten met verkeerslichten worden geoptimaliseerd voor fietsers.



Enschedeestraat

Fietsparkeren

Fietsers hebben behoefte aan het gemakkelijk, snel en veilig stallen van hun fiets. De komende jaren wordt er actief stallingscapaciteit toegevoegd van voldoende kwaliteit. Daarbij wordt rekening gehouden met de behoeften van verschillende doelgroepen (onder andere bewoners, bezoekers, OV-reizigers) en verschillende typen fietsen. Zo wordt ervoor gezorgd dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn in de binnenstad en bij belangrijke voorzieningen.

Huidige en nieuwe stallingscapaciteit

Binnenstad

De binnenstad trekt veel fietsers aan. Als in 2040 de helft van de verplaatsingen binnen Hengelo met de fiets wordt gemaakt moet hier voldoende stallingscapaciteit voor zijn. Uit het parkeeronderzoek dat in 2024 is gehouden blijkt dat een aantal stallingsvoorzieningen onvoldoende capaciteit heeft en dat er fietsen worden geparkeerd op een daarvoor niet aangewezen plek. Tegelijkertijd is het druk in de straten van het kernwinkelgebied waar de voetganger centraal staat.

Op dit moment zijn er circa 1800 stallingsplekken in het centrumgebied. Uit onderzoek blijkt dat er op drukke dagen tot 2000 fietsen in het kernwinkelgebied staan. Tijdens piekmomenten, zoals marktdagen en evenementen, ontstaat er op sommige plekken overlast en onveilige situaties door geparkeerde fietsen. Dit belemmert voetgangers en de toegang tot winkels.

Om het fietsparkeren in goede banen te leiden, wordt een plan opgesteld waarin zowel korte- als langetermijnmaatregelen worden meegenomen. Om dit aan te pakken kiest Hengelo voor een gefaseerde aanpak. Uitgangspunt is dat in het kernwinkelgebied zo min mogelijk fietsen op straat geparkeerd worden.

Het kernwinkelgebied is in de eerste plaats bedoeld voor voetgangers; de fietser is er te gast. Om voetgangers voldoende ruimte te geven, wordt het parkeren van fietsen zoveel mogelijk geconcentreerd in inpandige stallingen of op aangewezen terreinen buiten de drukste delen van het winkelgebied.

Om de toekomstige groei van fietsen ook op te kunnen vangen, is er een stallingscapaciteit van zeker 2500 fietsen nodig. Dit aantal is dan ook de richtlijn van het aantal stallingsplekken wat rondom het kernwinkelgebied te vinden is in 2035.

Om het fietsen door de binnenstad te beperken realiseert Hengelo de stallingen zoveel mogelijk op de inpridders aan de rand van het kernwinkelgebied (in lijn met het plan Bereikbare Binnenstad). Deze stallingen zijn gemakkelijk te bereiken vanaf de centrumfietsring. Inmiddels zijn de volgende fietsstallingen al gerealiseerd:

1. Fietsstalling Markt;
2. Fietsstalling De Beurs;
3. Fietsstalling De Wetplein.

Om het gewenste aantal fietsstallingen te bereiken, wordt ingezet op verdere uitbreiding van de stallingscapaciteit. In lijn met de ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad komt er een bewaakte fietsstalling binnen het plan Lange Wemen. Daarnaast wordt in het gebied Willemstraat/Marktstraat/Beekstraat een extra stalling gerealiseerd, die ook geschikt is voor bezoekers van de nachthoreca.

Deze stallingen worden op strategische plekken geplaatst, zodat fietsers vanuit de fietsring gemakkelijk het kernwinkelgebied kunnen bereiken. Na de realisatie vindt monitoring plaats op zowel kwalitatief als kwantitatief niveau. Indien uit deze monitoring blijkt dat er behoefte is aan meer (bewaakte) fietsstallingen, zal een aanvullend plan worden opgesteld voor extra stallingen.



Fietsstalling De Wetplein

Alhoewel het streven is om straatparkeren voor fietsen te ontmoedigen, zijn er een aantal locaties waar wel geïnvesteerd wordt in nieuwe fietsvoorzieningen op straatniveau, gericht op kort winkelbezoek. Zo voegt de gemeente capaciteit toe en waar mogelijk worden bestaande fietsvakken van een aanbindmogelijkheid (zoals een nietje) voorzien. Op de volgende locaties verbeteren de voorzieningen door fietsvoorzieningen mee te nemen binnen de lopende ruimtelijke ontwikkelingen:

1. Stationsplein voor de winkels;
2. Beursstraat bij de Bibliotheek en Schouwburg.

Hengelo blijft de komende jaren het gebruik van de fietsvoorzieningen in de binnenstad monitoren en op basis van de verkregen gegevens, indien nodig, verdere verbeteringen doorvoeren.

Stalling bij stations, mobiliteitshubs en OV-haltes

Rondom het station van Hengelo zijn er meerdere bewaakte fietsstallingen en onbewaakte fietsrekken beschikbaar. Het gaat om de fietsstalling op het Stationsplein (fietsflat), bewaakte ondergrondse stalling en de stalling op het Industrieplein. Deze worden met name gebruikt door ketenreizigers: reizigers die met het openbaar vervoer verder reizen, zoals forenzen en studenten. Er is nog voldoende stallingscapaciteit in de fietsflat naast het station om de groei aan fietsers op te vangen. Voor de stalling Industrieplein wordt het gebruik elk jaar gemonitord om te bepalen of uitbreiding noodzakelijk is. Gezien de woningbouw aan de zuidkant van het spoor is de verwachting dat het gebruik van deze stalling toeneemt. Bij mobiliteitshubs en drukke bushaltes met veel instappers worden overdekte stallingen gerealiseerd.

Voorzieningen in de wijken

In de nabijheid van grote supermarkten en winkelcentra zijn uitgebreide fietsparkeervoorzieningen te vinden. Dit geldt

ook voor recreatieve locaties zoals sportfaciliteiten. Binnen de woonwijken zijn er talrijke kleinere fietsparkeerplekken, vaak in de nabijheid van scholen, buurtcentra en andere lokale voorzieningen. Bij de plaatsing van stallingen hanteert Hengelo het STOMP-principe. Zo kunnen fietsers zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Dit draagt bij aan het stimuleren van fietsen en het verminderen van autoverkeer binnen de stad.

Fietsparkeren bij hoogstedelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt standaard rekening gehouden met stallingsmogelijkheden voor fietsers. De gemeente Hengelo stelt een fietsparkeernorm vast voor hoogstedelijke ontwikkelingen. Het uitgangspunt is dat elk appartementencomplex voorziet in de stallingsruimte. Hiervoor worden de fietsparkeercijfers van het CROW-Fietsberaad gebruikt. Bij stallingslocaties wordt ook rekening gehouden met mensen die minder mobiel zijn, bijvoorbeeld ruimte voor het parkeren van een scootmobiel of elektrische rolstoel.

Pop-up fietsstalling bij grote evenementen

Ook op momenten van extra drukte, bijvoorbeeld door een groot evenement in de binnenstad, dient er voldoende stallingscapaciteit te zijn. Pop-up stallingen worden aangeboden op het moment dat de reguliere capaciteit als onvoldoende wordt ingeschat. In 2024 is een succesvolle pilot uitgevoerd met pop-up stallingen bij grote evenementen. Pop-up stallingen bieden als voordeel dat drukte goed begeleid kan worden en dat handhaven eenvoudiger is. Het uitvoeringsplan bevat een maatregel om te komen tot een structurele aanpak voor het plaatsen van tijdelijke pop-up fietsstallingen.



Wemenstraat

Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen

Om er voor te zorgen dat fietsers ook gebruik gaan maken van de fietsparkeervoorzieningen hanteren we onderstaande kwaliteitseisen.

Afstand tot een stalling

Het is van belang dat stallingen zich op korte loopafstand van de bestemming bevinden. Om in het kernwinkelgebied meer ruimte voor voetgangers te houden worden fietsers verleid om aan de rand van dit gebied te parkeren. Bij winkels en voorzieningen buiten het centrum wordt er gestreefd naar een vrije fietsparkeerplaats binnen 100 meter. Bij bestemmingen wordt in lijn met het STOMP-principe bij het ontwerp van parkeerterreinen eerst rekening gehouden met stappen en trappen en als laatste pas met de gemotoriseerde privévoertuigen. Dat betekent automatisch dat fietsstallingen dicht bij een ingang worden geplaatst dan parkeerplaatsen voor autoverkeer.

Type stalling

Het type stalling is afhankelijk van de locatie en de gebruiker van die locatie. In alle gevallen zijn de stallingen van de gemeente gratis voor de gebruikers.

- Kort stallen: Bij kort stallen is het gemak van het stallen belangrijk. Afhankelijk van de locatie wordt er gekozen voor (een combinatie van) fietsrekken, fietsvakken en fietsnietjes (met aanbindmogelijkheid). Dit type stalling is vooral geschikt bij de wijkcentra. Fietsvakken hebben als voordeel dat de ruimte indien nodig ook voor andere activiteiten gebruikt kan worden.
- Langer stallen: Bij langer stallen is het comfort en het veilig stallen belangrijk. In het centrum zorgen we voor voldoende bewaakte en overdekte fietsstallingen.

Toegankelijkheid

Elke fietser moet een stallingslocatie goed kunnen bereiken en de fiets gemakkelijk kunnen stallen. Dat betekent dat de fietsinfrastructuur zoveel mogelijk doorloopt tot aan de stallingslocaties. Fysieke weerstanden (hellingen en lastige drempels) worden zoveel mogelijk beperkt. In het ontwerp wordt rekening gehouden met de kwetsbare gebruikers.

Afwijkende typen fietsen

Naast de conventionele fiets zijn er tegenwoordig ook fietsen met een afwijkende maat. Deze fietsen hebben bijvoorbeeld bredere banden en/of een breder stuur. Ook zijn er meer mensen die gebruik maken van een bakfiets. Deze fietsen passen vaak niet in de standaardrekken. Bij alle belangrijke bestemmingen wordt gevarieerd in het type stalling, zodat iedereen zijn fiets kan stallen. Een deel van van de stallingen is geschikt voor fietsen met afwijkende maten.

Brom- en snorfietsen, deelscooters en -fietsen

Brom- en snorfietsen kunnen geparkeerd worden in de parkeervakken aan de rand van het kernwinkelgebied. Deelscooters en -fietsen worden gestald in de deelvervoerhubs rondom de binnenstad.

Veilig stallen

Bij alle belangrijke bestemmingen in Hengelo zijn voorzieningen aanwezig om fietsendiefstal te voorkomen, zoals nietjes of beugels in de grond. In het centrum van Hengelo zijn bovendien voldoende bewaakte stallingen beschikbaar, zodat inwoners hun fiets veilig kunnen parkeren.

Comfort

Onder comfort worden de extra niet noodzakelijke faciliteiten bedoeld die de stallingslocatie aantrekkelijker maken. Zo worden er in het centrum overdekte stallingen gerealiseerd. Waar mogelijk wordt een bewaakte stallingslocatie gecombineerd met extra voorzieningen zoals een post- en pakketpunt, kluisjes of laadpunten, zoals aangebracht in de fietsstalling Markt.

Zichtbaarheid/bewegwijzering

Met name bij de inbandige fietsstallingen in het centrum is het belangrijk dat fietsers de stallingslocaties goed kunnen vinden. Hiervoor is het van belang dat de stallingslocaties zichtbaar zijn en duidelijk zijn gemarkeerd. Waar nodig worden extra borden geplaatst om bezoekers naar de fietsstallingen te leiden. Op de centrumfietsring wordt er tevens gezorgd voor goede bewegwijzering.

Bewaking

Voor het langer stallen van fietsen zijn er bewaakte fietsstallingen in de binnenstad. Voor de toekomst wordt een analyse gemaakt van de voor- en nadelen van het (deels) inzetten van camera's met een centrale meldkamer voor het bewaken van fietsstallingen, in plaats van personeel ter plaatse. De analyse zal de kosten, effectiviteit en veiligheid van beide benaderingen vergelijken om te bepalen welke het meest efficiënt en kosteneffectief is. Hiervoor is een maatregel in het uitvoeringsplan opgenomen.

Communicatie en handhaving

Communicatie & gedragscampagne

(Inbandig) stallen in grotere fietsparkeervoorzieningen in Hengelo is nog relatief nieuw. Om fietsers te laten stallen in de gerealiseerde stallingen in plaats van op straat vraagt om een gedragsverandering. Rondom de opening van nieuwe stallingsvoorzieningen communiceert de gemeente over de nieuwe aantrekkelijke voorzieningen. Hiermee worden fietsers aangemoedigd om zoveel mogelijk in de bewaakte stallingen te parkeren. Op de lange termijn wordt fietsparkeren tijdens drukke momenten uitsluitend toegestaan in de stallingen. Dit zorgt voor meer ruimte voor winkelend publiek, bewoners en bezoekers.

Handhaving

Het handhaven rondom fietsparkeren heeft twee doelen. Enerzijds zorgt handhaving ervoor dat fietsers hun fiets op de juiste plek parkeren. Anderzijds draagt handhaving bij aan het vergroten van de stallingscapaciteit door het verwijderen van gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen en fietswrakken. Hiervoor hanteert de gemeente het Uitvoeringsplan Fietsparkeren.



Fietsstalling Markt

Fietsstimulering

Een mobiliteitskeuze maakt iemand zelf, tegelijkertijd is die keuze wel te beïnvloeden. Door in te zetten op fietsstimulering wil Hengelo meer mensen met bewust, veilig en goed gedrag laten fietsen.

De gemeente stelt de komende jaren ambtelijke capaciteit beschikbaar om gedragscampagnes te promoten en faciliteren. Zelf organiseert Hengelo promotionele communicatie acties rondom nieuwe voorzieningen. Voor de gedragsstimuleringscampagnes sluit Hengelo aan bij al bestaande campagnes die effectief zijn gebleken. Waar mogelijk zoeken we de samenwerking met de provincie Overijssel en buurgemeenten. De provincie Overijssel stelt subsidies beschikbaar voor fietsstimuleringsmaatregelen. Op basis van specifieke doelgroepen (autogebruikers, onervaren en kwetsbare deelnemers) en communicatie momenten (nieuwe fietsvoorzieningen) geeft Hengelo de volgende aspecten extra aandacht.

Gewenst gedrag bij wijzigingen en nieuwe fietsvoorzieningen stimuleren

Wanneer Hengelo fietsroutes verbetert, geeft de gemeente hier met een passende campagne aandacht aan. Fietsers worden geïnformeerd over het verloop van de route en wat de voordelen zijn van het gebruik van deze route. Met evenement, zoals een feestelijke opening, worden fietsers geprikkeld om gebruik te maken van de (nieuwe) fietsvoorzieningen. Voor elke stimuleringsmaatregel/-campagne wordt gewerkt een fietsstimuleringsplan waarin we vastleggen hoe de beoogde doelgroep wordt verleid. Daarnaast verplicht de provincie om gedragscampagnes uit te voeren bij (grote) infrastructurele projecten waarvoor Hengelo subsidie ontvangt.

Autogebruikers verleiden om te fietsen

Om 50% van het aantal verplaatsingen per fiets te laten plaatsvinden richt Hengelo zich op de autogebruikers. Het stimuleren van deze groep om over te stappen op de fiets voor korte ritten verbetert niet alleen hun gezondheid en welzijn, maar draagt ook bij aan het verminderen van verkeersdruk en milieubelasting. In campagnes worden zij actief op deze voordelen gewezen. Daarnaast worden autogebruikers ook verleid om te gaan fietsen, bijvoorbeeld door acties en campagnes. Voor een verandering in het woon-werkverkeer is werkgeversaanpak (Overijssel Onderweg) een van de maatregelen. Hengelo onderhoudt regelmatig contact met Provincie Overijssel over het aanbod van maatregelen en welke toepasbaar zijn voor werkgevers in de gemeente.

Acties gericht op onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers

In lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 besteedt Hengelo extra aandacht aan de onervaren en kwetsbare groepen. Hengelo stimuleert deze groepen om veilig fietsgedrag te vertonen. Onervaren verkeersdeelnemers zijn met name kinderen en nieuwkomers. Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn kinderen en ouderen, die door hun hogere kwetsbaarheid extra risico lopen.

Focus op nieuwe en/of onervaren inwoners

Voor mensen die nog nooit hebben gefietst, zoals voor nieuwkomers in Nederland, kan fietsen een betaalbare en toegankelijke manier van vervoer zijn. Deze groepen hebben vaak geen toegang tot een auto en zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, dat minder flexibel en soms duurder kan

zijn. Hengelo ondersteunt initiatieven voor nieuwkomers zoals gratis fietsen en fietslessen. Dit draagt bij aan een inclusieve samenleving.

Fietsen vanaf jonge leeftijd

Hengelo ondersteunt programma's die kinderen op een veilige manier leren fietsen, met de overtuiging dat jong geleerd, oud gedaan is. Kinderen zijn een essentiële doelgroep. Door hen te leren dat fietsen een gezonde, leuke en praktische manier van vervoer is, wordt de basis gelegd voor een levenslange gewoonte. Voorbeelden van maatregelen zijn het investeren in fietsprogramma's op scholen, zoals het *VVN-Verkeersexamen*, *Stop weg, Stap op!* en *Show Yourself*, en het aanleggen van veilige fietsroutes naar school.

Om fietsen extra aantrekkelijk te maken, worden bij de inrichting van openbare ruimtes, parken en schoolroutes creatieve maatregelen toegepast. Daarnaast vindt Hengelo het belangrijk om kinderen bewust te maken van de risico's van het fietsen op snelle (opgevoerde) fietsen, zodat zij veilig blijven in het verkeer.

Oudere doelgroep

Het aantal ongelukken onder de oudere doelgroep met e-bike neemt toe. Daarom besteedt de gemeente hier extra aandacht aan. Hengelo sluit zich aan bij het programma Doortrappen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen stimuleert ouderen om zo lang mogelijk veilig te blijven fietsen.

Handhaving

In sommige gevallen is het stimuleren van fietsen alleen niet voldoende en is handhaving noodzakelijk. Hengelose handhaving werkt samen met de politie om te identificeren waar overtredingen plaatsvinden en onveilige situaties ontstaan.

Een aandachtsgebied hierbij is de binnenstad. Vanuit de samenleving komt veel feedback over de situatie in het kernwinkelgebied, met name in relatie tot elektrisch aangedreven fietsen, die met hoge snelheid door het gebied rijden. Het streven is om mensen te stimuleren door het gebied stapvoets te laten rijden, waarbij de fietser te gast is in het kernwinkelgebied. Hiervoor is een gedragscampagne noodzakelijk, bijvoorbeeld door met banners te werken in het kernwinkelgebied. Doorgaande fietsers worden daarbij gestimuleerd om gebruik te maken van de centrumfietsring. Aanvullend zal ook door middel van handhaving opgetreden worden op snelheidsexcessen en onveilige situaties.



Fietspad Bornsestraat ter hoogte van A1

Proefvak F35: Twentse Innovatieroute

De Hengelose schaalprong wordt in grote mate gedreven door de technologische kennis van bedrijven die in de gemeente gevestigd zijn. De groei van deze bedrijven maakt ook de groei van Hengelo mogelijk. In dit kader is de fiets ook een moderne en slimme manier van reizen. Hengelo wil graag bijdragen aan de ontwikkeling van fiets. Door een proefvak op de F35 te openen ontstaat de mogelijkheid om te experimenteren met innovatieve verkeersvoorzieningen.

Publieke fietstellers

Een publieke fietsteller geeft op een digitaal bord live het aantal fietsers dat gepasseerd is aan. Dit kan per dag weergegeven worden, maar ook voor het hele jaar, of sinds de plaatsing van het telbord. Het bord geeft de gemeente inzicht in het gebruik van een fietspad. Voor fietsers is het een leuk zetje in de rug om te gaan fietsen, omdat live het aantal fietsen zichtbaar is.

Digitaal complimentenbord

Indien een fietser langsfietst kan deze via een digitaal bord een compliment krijgen. Het bord kan daarbij rekening houden met bijvoorbeeld het weer, de dag van het jaar, en het tijdstip. De complimenten worden automatisch gegenereerd door middel van een AI-tekstgenerator.



Publieke fietsteller (Persinfo)

Dynamische reistijdinformatie

Voor de auto is het al een bekend gegeven: dynamische reistijdinformatie. Voor de fietser kan dynamische reistijdinformatie weergegeven worden om daarmee het reistijdvoordeel te opzichte van de auto te benadrukken. Op het bord kan bijvoorbeeld de reistijdwinst naar het centrum worden weergegeven voor de fietser.

Innovatiewedstrijd

Het proefvak biedt ook de ruimte voor nieuwe ideeën om in de praktijk getest te worden. Hengelo wil dit graag stimuleren, daarom zal eens in de twee jaar een innovatiewedstrijd georganiseerd worden. Hier kunnen bedrijven of studenten aan meedoen. Het beste fietsidee wordt verder ontwikkeld en geïmplementeerd op het proefvak. Hengelo zoekt hierbij graag samenwerking met de Universiteit Twente, Saxion en de Provincie Overijssel.

Onderhoudsstation

Een self-service onderhoudsstation langs de route stelt fietsers in staat om zelf kleine reparaties uit te voeren, zoals het oppompen van banden of het vastzetten van losse onderdelen. Dit is een praktische oplossing voor fietsers die geen eigen gereedschap hebben. Het onderhoudsstation maakt het eenvoudig kleine problemen snel en zelfstandig te verhelpen, waardoor fietsers hun reis kunnen voortzetten. Hiermee wordt het comfort voor fietsers vergroot.



Fietsonderhoudsstation (Ibombo)



F35 Innovatieroute

3. Uitvoeringsplan

Een fietsvriendelijke, veilige en duurzame stad komt niet vanzelf. Dit uitvoeringsplan zet de ambities om in direct uitvoerbare acties voor de korte termijn en strategische (fiets)opgaven voor de lange termijn.

Direct uitvoerbare acties (t/m 2030)

Dit zijn verbeterpunten die direct resultaat hebben voor fietsers en de stad. Hiermee wordt Hengelo direct veiliger en aantrekkelijker voor fietsers. Deze acties zijn onverdeeld in vier thema's:

- Fietsstimulering: Fietsen aantrekkelijker maken door campagnes, gedragsstimulering en slimme mobiliteitsoplossingen;
- Fietsveiligheid: Veiligheid van fietsers verbeteren.
- Fietsnetwerk: Snelle verbeteringen in de fietsinfrastructuur, zoals nieuwe of verbeterde routes;
- Fietsparkeren: Meer en betere fietsparkeerplekken.

Strategische (fiets)opgaven

Naast directe acties ligt de focus op structurele verbeteringen die bijdragen aan een toekomstbestendige stad. Deze strategische opgaven raken andere bredere stedelijke ontwikkelingen zoals de mobiliteitstransitie, gebiedsontwikkelingen en duurzaamheid. De strategische opgaven zijn verdeeld in vijf routes, gebaseerd op de omgevingsvisie van Hengelo:

- Hengelo aantrekkelijke fietsgemeente: Fietsen als vanzelfsprekende keuze, ondersteund door hoogwaardige infrastructuur en slimme voorzieningen. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, duurzaamheid, gezondheid en economische vitaliteit;
- Prioriteit bij wandelen en fietsen in Hart van Hengelo: Een veilig en aantrekkelijk Hart van Hengelo waarin fietsen en lopen de norm zijn, auto's ter gast, met meer ruimte voor groen en verblijven;
- Verbonden in en met de regio: Fietsverbindingen van en naar de stad zorgen voor snellere, veiligere en comfortabelere routes met de regio;
- Mobiliteitsstructuur Spoorzone Hengelo - Enschede: Actieve mobiliteit als uitgangspunt in de gebiedsontwikkeling creëert efficiënter ruimtegebruik en maakt de schaa sprong mogelijk. Hoogwaardige fietsverbindingen, slimme mobiliteitsoplossingen en een sterke koppeling met het OV zorgen voor een goed bereikbare Spoorzone.

De belangrijke projecten de komende jaren zijn:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het kernwinkelgebied en het completeren van de centrumfietsring;
- Het prioriteren van fietsers binnen de wijkkring door het hoogstedelijke gebied fietsvriendelijker in te richten;
- Het stimuleren van fietsen in Hengelo als duurzame en aantrekkelijke vorm van mobiliteit;
- Het realiseren van doorfietsroutes naar Oldenzaal, Deurningen, Delden en Beckum/Haaksbergen;
- Het verbeteren van de voorzieningen en verkeersveiligheid op de stadsfietsroutes.

Afwegingskader verbeterpunten

Voor het vaststellen van de uiteindelijke verbeterpunten is een afwegingskader gehanteerd dat bestaat uit vijf stappen:

1. Participatie

Het aantal keer dat een verbeterpunt is aangedragen door inwoners en maatschappelijke organisaties.

2. Netwerk

De positie van het verbeterpunt binnen het fietsnetwerk, waarbij beleidsmatig belangrijke locaties een hogere weging krijgen.

3. Nabijheid Hart van Hengelo

Hoe dichterbij het hoogstedelijk gebied, hoe hoger de score, in lijn met de doelstelling om fietsen in het gebied binnen de wijkkring te prioriteren.

4. Data-analyse

Verkeerskundige beoordeling op basis van data zoals ongevallen en de inrichting van wegen en fietspaden.

5. Beleids- & strategische opgaven

Toetsing of de verbeterpunten in lijn zijn met de beleidsdoelen, andere strategische opgaven of al in ontwikkeling zijn.

Dit heeft geresulteerd in een lijst met verbeterpunten, die op de volgende pagina's zijn uitgewerkt, per type opgave.



Fietsen in het kernwinkelgebied

Direct uitvoerbare acties (t/m 2030)

Op pagina 24 is een kaart weergegeven met de direct uitvoerbare acties, die op pagina 25 in een tabel zijn uitgewerkt waarin de verbeterpunten per thema zijn genoemd. Hieronder wordt een toelichting gegeven per thema.

A1. Thema Fietsstimulering

De gemeente zet in op het stimuleren van fietsen door een gedragscampagne te koppelen aan verbeteringen in het fietsnetwerk en nieuwe voorzieningen. In de communicatie krijgen fietsen, wandelen en openbaar vervoer prioriteit. Daarnaast worden werkgevers via Overijssel Onderweg gestimuleerd om hun werknemers te motiveren vaker de fiets te gebruiken.

A2. Thema Fietsveiligheid

In lijn met het Strategisch Plan Veiligheid worden verschillende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. De rotondes bij Beneluxlaan - Vlierbes en Beneluxlaan - Ardennenstraat worden aangepast zodat fietsers voorrang hebben. Daarnaast wordt het groen op de rotondes Deurningerstraat - Sloetsweg en Westelijke Esweg - Henry Woodstraat aangepast om de zichtbaarheid van fietsers te verbeteren. Voor de stadsfietsroute Slangenbeek wordt een fietsvriendelijk kruispunt gerealiseerd bij Kleispoor - Weusthagstraat, en de Landmansweg wordt zodanig heringericht dat fietsers voorrang krijgen. De fietsoversteek bij het tankstation op de Oldenzaalsestraat wordt opnieuw

ingericht om de verkeersveiligheid te verhogen. Op het kruispunt Westelijke Esweg - Willem Kesstraat wordt een middengeleider toegevoegd om de oversteekbaarheid te verbeteren. Verder worden de Breemarsweg en omliggende gebieden veiliger gemaakt met vrijliggende fietspaden, en worden overbodige fietspaaltjes verwijderd om eenzijdige ongevallen voor fietsers te voorkomen.

A3. Thema Fietsnetwerk

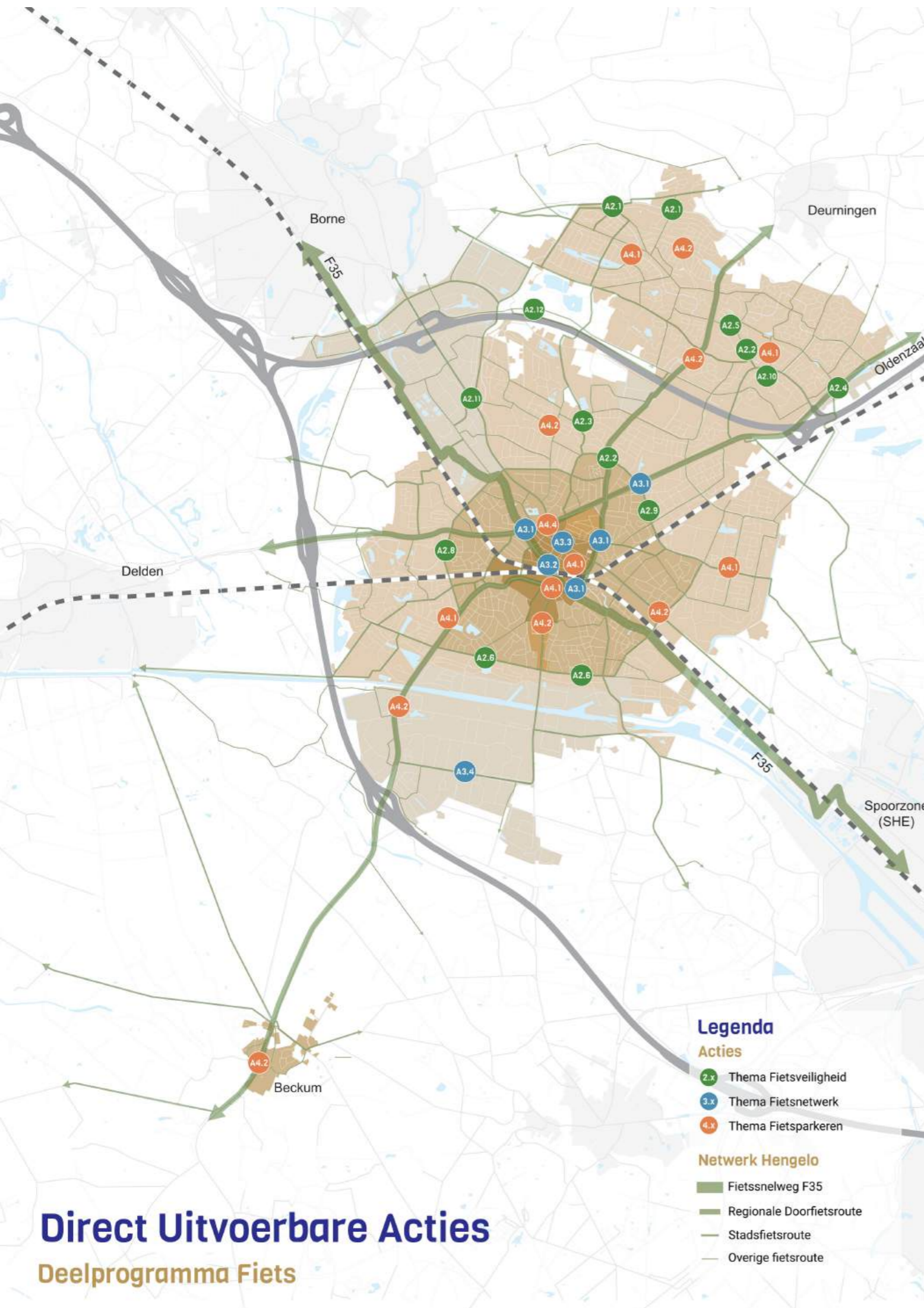
Er worden verschillende maatregelen getroffen om het fietsnetwerk te verbeteren. De verkeerslichtregelingen op de centrumring worden geoptimaliseerd om wachttijden te verkorten. Het laatste traject van de F35 wordt aangelegd, inclusief bredere opstelvakken bij verkeerslichten in het centrum. In de binnenstad worden campagnes en handavingsacties uitgevoerd om veilig fietsen te bevorderen. Ook worden alternatieve fietsroutes aangegeven tijdens marktdagen en evenementen.

A4. Thema Fietsparkeren

Om het fietsparkeren te verbeteren, worden op drukke locaties fietsnietjes geplaatst, zoals bij het Stationsplein, de Schouwburg, de Bibliotheek en Winkelcentrum Hasseler Es. Daarnaast worden bij OV-haltes en hubs met veel fietsers overdekte fietsstallingen gerealiseerd, terwijl minder drukke haltes voorzien worden van fietsnietjes voor comfortabel en veilig stallen van fietsen.



F35 ter hoogte van de Weideweg



Direct Uitvoerbare Acties

Deelprogramma Fiets

Toelichting indicatie planning:
 Korte termijn (KT): tot 2030
 Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:
 €: tot 150.000,-
 €€: 150.000,- tot 500.000,-
 €€€: 500.000,- tot 1.000.000,-
 €€€€: meer dan 1.000.000,-

A1. Direct uitvoerbare acties - Thema Fietsstimulering		
A1.1 Optimalisatie gladheidsbestrijding fietspaden	KT €	Het verbeteren van de gemeentelijke strooiroutes staat centraal om fietsen te stimuleren gedurende de winterperiode. De gladheidsbestrijdingskaart en het fietsnetwerk worden met elkaar vergeleken en zonodig aangepast.
A1.2 Gerichte fietsstimulering voor onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers	KT / LT €€	Er wordt actief gecommuniceerd met relevante organisaties over bestaande campagnes die benut kunnen worden voor verschillende doelgroepen. De acties kennen onder andere de volgende doelgroepen: <ul style="list-style-type: none"> • Kinderen: Diverse campagnes en initiatieven, speciaal gericht op kinderen, worden ondersteund. Dit omvat onder andere algemene veiligheidscampagnes zoals het VVN-verkeersexamen, evenals campagnes over telefoongebruik op de fiets, de dode hoek en fietsverlichting. Ook worden acties gesteund die fietsen beschikbaar stellen voor kinderen uit gezinnen met een laag inkomen. • Ouderen: Het programma Doortrappen wordt ondersteund, waarin rijvaardigheidstrainingen worden aangeboden. • Nieuwkomers: Aanbieden van fietsen en fietslessen.
A1.3 Proefvak F35 - Twentse innovatieroute	KT €€	Inrichten van een proefvak op de F35 om innovatieve verkeersvoorzieningen te testen, zoals publieke fietstellers, dynamische reistijdinformatie en een digitaal complimentenbord. Daarnaast wordt een self-service onderhoudsstation geplaatst en wordt een innovatiewedstrijd georganiseerd om nieuwe fietsoplossingen te ontwikkelen en implementeren.
A2. Direct uitvoerbare acties - Thema Fietsveiligheid (koppeling met het Strategisch Plan Veiligheid)		
A2.1 Voorrang voor fietsers op rotondes	KT €€	Het instellen van voorrang voor fietsers. Het betreft de rotondes: Beneluxlaan - Vlierbes en Beneluxlaan - Ardennenstraat.
A2.2 Verbeterde zichtbaarheid voor fietsers op rotondes	KT €	Het aanpassen van groen om de zichtbaarheid voor fietsers te verbeteren op de rotonde Deurningerstraat - Sloetsweg & Westelijke Esweg - Henry Woodstraat.
A2.3 Verbeteren stadsfietsroute Slangenbeek	KT €€	Om de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers op de stadsfietsroute Slangenbeek te verbeteren, worden de volgende maatregelen genomen: <ul style="list-style-type: none"> • Toevoegen van rijbaankussens bij kruispunt Kleispoor - Weusthagstraat voor verbeteren verkeersveiligheid¹. • Realiseren van een fietsvriendelijk kruispunt (bijvoorbeeld een fietsrotonde) bij het kruispunt Kleispoor - Weusthagstraat. • Fietsvriendelijk inrichten van Landmansweg, inclusief voorrang voor fietsers.
A2.4 Herinrichten oversteek Oldenzaalsestraat	KT -	Verkeersveiligheid verbeteren door de fietsoversteek bij het tankstation opnieuw in te richten*.
A2.5 Verbeteren fietsoversteken Westelijke Esweg	KT €€	Fietsvriendelijker inrichten van kruispunten Westelijke Esweg om overstekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.
A2.6 Vrijliggende fietspaden Breemarsweg	KT -	Verbeteren van de verkeersveiligheid door aanleg vrijliggende fietspaden langs de Breemarsweg. <i>Investering separaat aangevraagd binnen de Zomernota.</i>
A2.7 Overbodige fietspaaltjes en obstakels verwijderen	KT €€	Om de verkeersveiligheid te verbeteren worden overbodige fietspaaltjes en andere obstakels geïnventariseerd. Per locatie wordt een afweging gemaakt voor verwijderen of realiseren van een fietsveilige oplossing volgens CROW-richtlijnen.
A2.8 Onderzoek verbetering kruispunt Geerdinksweg / Boerhaavelaan	KT €€	Onderzoek uitvoeren en maatregelen verkennen naar het kruispunt Geerdinksweg - Boerhaavelaan die de fietsveiligheid en overstekbaarheid verbeteren.

1. Quick-win maatregel - Investering aangevraagd in Zomernota 2024-2028 (25-NB-2.4)

Toelichting indicatie planning:

Korte termijn (KT): tot 2030

Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:

€: tot 150.000,-

€€: 150.000,- tot 500.000,-

€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-

€€€€: meer dan 1.000.000,-

PM: nader te bepalen

A2.9 Vrijliggende fietspaden Beethovenlaan	KT €€€	Verbeteren van de verkeersveiligheid door aanleg vrijliggende fietspaden Beethovenlaan en reconstructie kruispunt Beethovenlaan - Mozartlaan. <i>Integraal oppakken met vervanging riolering.</i>
A2.10 Verbetering kruispunten Hasselerbaan	LT €€€	Verbeteren verkeersveiligheid en fietsvriendelijker inrichten kruispunt Hasselerbaan - Westelijke Esweg en kruispunt Hasselerbaan - Oostelijke Esweg.
A2.11 Ronde Bornsestraat - Europalaan	KT €¹	Onderzoek naar het verbeteren van de fietsveiligheid en fietscomfort van de rotonde Bornsestraat - Europalaan, inclusief de verkenning van de ruimtelijke inpassing van een fietstunnel en/of de toepassing van verkeerslichten.
A2.12 Analyse en verbetering fietsveiligheid Torenlaan	KT €¹	Onderzoeken van fietsstromen en intensiteiten in het gebied rondom de Torenlaan en op basis daarvan maatregelen selecteren voor verbeteren verkeersveiligheid en fietscomfort.
A3. Direct uitvoerbare acties - Thema Fietsnetwerk		
A3.1 Verkorten wachttijden verkeerslichten voor fietsers	KT €	Het optimaliseren van de verkeerslichten voor fietsers bij de kruispunten Marskant/Deldenerstraat, Wolter ten Catestraat/Anninksweg, Oldenzaalsestraat/Sloetsweg en Industrieplein/Gieskesstraat.
A3.2 Voltooiing fietssnelweg F35	KT €€	Het laatste traject van de F35 tussen de Brugstraat en het Industrieplein wordt aangelegd volgens de F35-ontwerpeisen. Ook worden de opstelvakken voor fietsers bij verkeerslichten verruimd bij de kruispunten met de Industriestraat en Laan Hart van Zuid.
A3.3 Gedragscampagne en handhaving voor veilig fietsen in de binnenstad	KT €€	Om de veiligheid en leefbaarheid in de binnenstad te vergroten, worden de volgende maatregelen genomen: <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren van een gedragscampagne over veilig fietsen in het centrum. • Uitvoeren van handhavingsacties tegen fietsen op de markt. • Aangeven van een alternatieve fietsroute rondom de binnenstad op marktdagen en tijdens evenementen.
A3.4 Verbeteren fietspad Bedrijventerrein Twentekanaal	KT €€	Realisatie van een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Diamantstraat voor betere fietsbereikbaarheid van het bedrijventerrein.
A4. Direct uitvoerbare acties - Thema Fietsparkeren		
A4.1 Uitbreiding fietsparkeer-voorzieningen op drukke locaties	KT €	Voor veilig en comfortabel stallen van fietsen worden op strategische plekken fietsvoorzieningen geplaatst, zoals bij de winkels aan het Stationsplein, Schouwburg, bibliotheek, Industrieplein, sportlocaties en wijkwinkelcentra.
A4.2 Fietsparkeren bij OV-haltes en mobiliteitshubs	KT €	Bij OV-haltes en hubs met veel fietsers worden overdekte fietsenstallingen geplaatst. Minder drukke haltes worden voorzien van fietsnietjes.
A4.3 Monitoring en uitbreiding fietsenstallingen	KT / LT PM	Na de realisatie fietsenstalling monitoren op zowel kwalitatief als kwantitatief niveau. Indien uit deze monitoring blijkt dat er behoefte is aan meer (bewaakte) fietsenstallingen, zal een aanvullend plan worden opgesteld voor extra stallingen.
A4.4 Flexibele pop-up fietsenstallingen bij evenementen	KT €	Er wordt een aanpak ontwikkeld voor inzet van 'Pop-up' fietsenstallingen tijdens grote evenementen en/of drukke winkeldagen om aan de vraag naar fietsparkeerplekken te voldoen.
A4.5 Onderzoek cameratoezicht fietsenstallingen	LT €€	Analyse opstellen voor het (deels) inzetten van camera's met een centrale meldkamer voor het bewaken van fietsenstallingen.

1. Kostenindicatie onderzoek, exclusief maatregelen. Maatregelen nader te bepalen.

Strategische (fiets)opgaven

Op pagina 28 is een kaart weergegeven met de strategische (fiets)opgaven, die op pagina's 29, 30 en 31 in een tabel zijn uitgewerkt waarin de verbeterpunten per opgave zijn genoemd. Hieronder wordt een toelichting gegeven per thema.

S1. Hengelo aantrekkelijke fietsgemeente

Een goed functionerend stedelijk mobiliteitsnetwerk vraagt om veilige, comfortabele en efficiënte verbindingen voor alle weggebruikers. Binnen deze opgave ligt de focus op het verbeteren van de fietsveiligheid en het versterken van de fietsinfrastructuur op belangrijke routes tussen de wijken, bedrijventerreinen en het centrum. Dit omvat gerichte onderzoeken naar verkeersstromen en intensiteiten en het veiliger inrichten van kruispunten en rotondes.

Daarnaast wordt gewerkt aan de aanleg en verbetering van fietspaden op diverse locaties, waardoor zowel binnenstedelijke routes als de verbindingen vanuit de wijken naar het centrum beter en aantrekkelijker worden. Door deze verbeteringen integraal op te pakken, ontstaat een robuust en goed verbonden stedelijk mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan een veilige, bereikbare en leefbare stad.

Het stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes vraagt om een combinatie van gedragsverandering, bewustwording en ondersteunende faciliteiten. Via gerichte campagnes en samenwerking met werkgevers worden inwoners en werknemers aangemoedigd om vaker de fiets te gebruiken. Daarnaast biedt de gemeente subsidies voor lokale initiatieven die fietsen bevorderen. Extra aandacht gaat uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen en nieuwkomers, om ervoor te zorgen dat iedereen veilig en gemakkelijk kan deelnemen aan het fietsverkeer. Hiermee wordt fietsen niet alleen aantrekkelijker, maar ook toegankelijker voor een brede groep gebruikers.

S2. Prioriteit bij wandelen en fietsen in Hart van Hengelo

Het creëren van een veilige, duurzame en toegankelijke mobiliteitsinfrastructuur in het Hart van Hengelo vraagt om een integrale aanpak volgens het STOMP-principe. Door verkeersveiligheid te verbeteren, sterke verbindingen voor actieve mobiliteit te realiseren en de openbare ruimte hierop in te richten, worden lopen en fietsen gestimuleerd als de voorkeursvormen van mobiliteit. Daarnaast wordt geïnvesteerd in voldoende en goed bereikbare stallingsvoorzieningen. De focus ligt op het geven van prioriteit aan actieve mobiliteit boven autoverkeer, waarbij wandelen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan. Dit vormt de leidraad voor de plannen en gebiedsontwikkelingen in het Hart van Hengelo.

S3. Verbonden in en met de regio

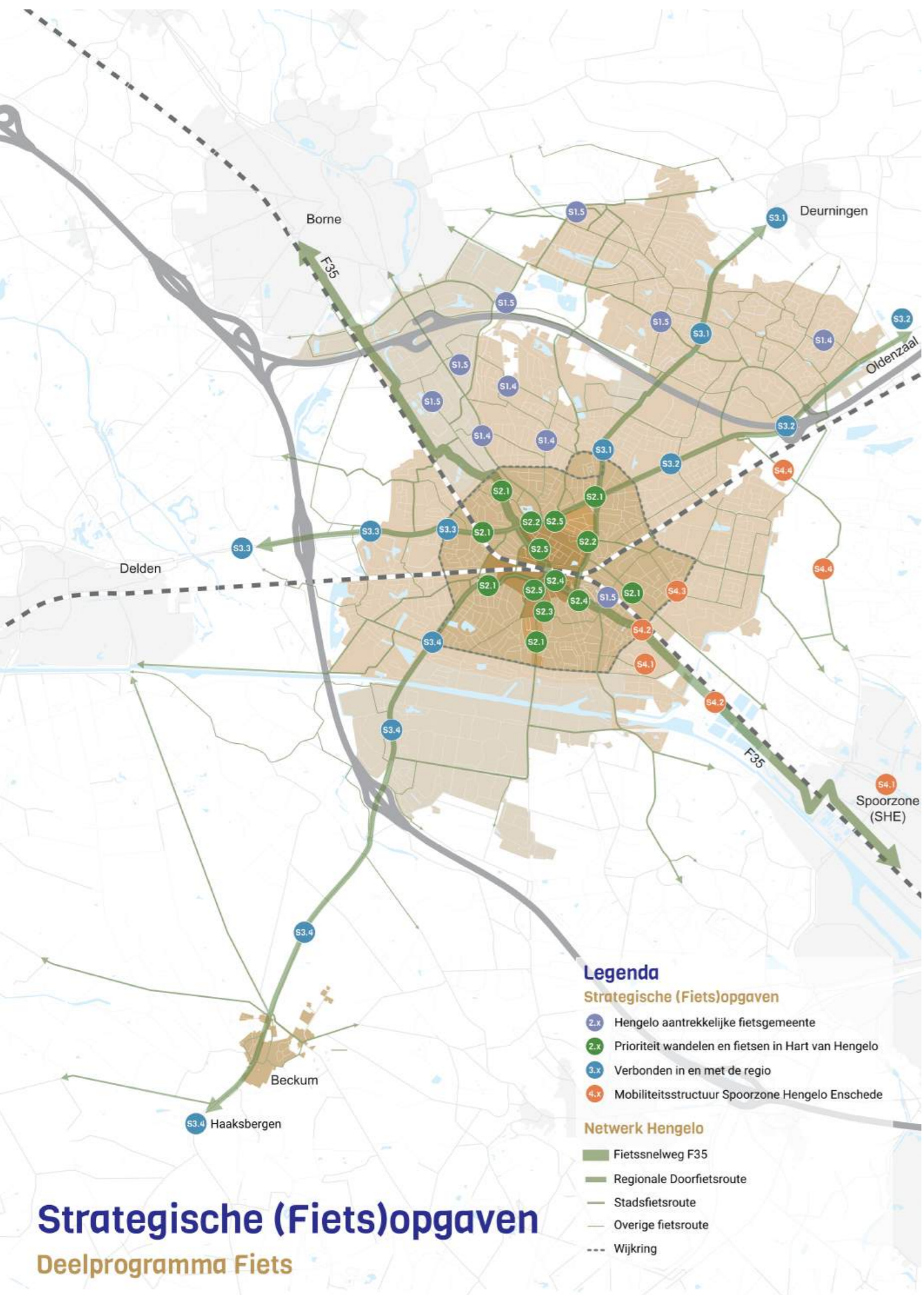
Het ontwikkelen van hoogwaardige regionale doorfietsroutes als robuuste hoofdstructuur voor actieve mobiliteit in en rond Hengelo staat centraal. Door het verbeteren en uitbreiden van fietspaden, het aanleggen van tweerichtingsfietspaden en het fietsvriendelijk inrichten van routes, wordt fietsen over langere afstanden aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler. De focus ligt op directe en veilige verbindingen naar omliggende steden en dorpen, met samenwerking tussen gemeenten en de provincie voor een gecoördineerde aanpak.

S4. Mobiliteitsstructuur Spoorzone Hengelo Enschede

De Spoorzone Hengelo - Enschede ontwikkelt zich tot een dynamische en goed verbonden stedelijke as, waar mobiliteit een randvoorwaarde is in de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Een toekomstbestendige en slimme mobiliteitsstructuur is van belang om deze groei te ondersteunen. Door in te zetten op veilige, efficiënte en duurzame verbindingen tussen beide steden, wordt de bereikbaarheid verbeterd en actieve mobiliteit gestimuleerd. Binnen de bredere Mobiliteitsstrategie Hengelo-Enschede wordt gewerkt aan maatregelen die verkeersveiligheid, doorstroming en comfort versterken, zodat de Spoorzone een goed functionerend knooppunt wordt voor alle vervoersmodaliteiten.



Wemenstraat ter hoogte van Lambertushof



Toelichting indicatie planning:
Korte termijn (KT): tot 2030
Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:
€: tot 150.000,-
€€: 150.000,- tot 500.000,-
€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-
€€€€: meer dan 1.000.000,-
PM: nader te bepalen

Strategische (Fiets)opgave 1: Hengelo aantrekkelijke fietsgemeente		
S1.1 Gedragscampagne voor stimuleren van fietsen	KT / LT €	Bij de verbeteringen van het fietsnetwerk en de aanleg van nieuwe voorzieningen wordt gewenst gedrag bevorderd door een gedragscampagne. In de gemeentelijke communicatie krijgt de fiets prioriteit, samen met wandelen en ov.
S1.2 Werkgeversaankpak	KT / LT €	In samenwerking met de Provincie worden ondernemers geïnformeerd over campagnes die gericht zijn op het stimuleren van werknemers om de fiets te gebruiken. Werkgevers worden aangemoedigd om deel te nemen aan de werkgeversaankpak Overijssel Onderweg.
S1.3 Subsidie voor lokale initiatieven ter bevordering van fietsen	KT / LT €	De gemeente stelt een subsidie beschikbaar voor lokale initiatieven van inwoners om fietsen in de stad te stimuleren.
S1.4 Fietsvriendelijker inrichten van straten, fase 1	KT / LT €€€€	<p>Het fietsvriendelijker inrichten van straten gebeurt gefaseerd, waarbij zoveel mogelijk werk met werk wordt gemaakt. Dit biedt kansen om niet alleen de fietsinfrastructuur te verbeteren, maar ook direct te koppelen aan strategische opgaven zoals klimaatadaptatie, duurzaamheid en vergroening. Door de integrale aanpak ontstaat een toekomstbestendige openbare ruimte die niet alleen veiliger en aantrekkelijker is voor fietsers, maar ook bijdraagt aan een leefbare en groene stad. Op basis van gebruiksdata, verkeersveiligheid en beleidsontwikkelingen wordt geëvalueerd welke aanvullende straten op termijn fietsvriendelijk ingericht worden.</p> <p>In de eerste fase zijn onderstaande straten opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad & Parallelweg Bornsestraat; • Beukweg/Uitslagsweg; • H. Leefsmastraat/Coba Ritsemastraat; • Van Alphenstraat; • Noordelijke Esweg. <p>Het fietsvriendelijker inrichten wordt bereikt door de aanleg van fietspaden, fietsstraten en/of instellen 30 km/h zone.</p> <p><i>Per locatie/gebied wordt een integraal plan ontwikkeld om exacte maatregelen en inrichting te bepalen voor verbetering van de openbare ruimte, inclusief een kostenraming.</i></p>
S1.5 Aanleg van (nieuwe) fietspaden, fase 1	LT €€€€	<p>De aanleg van nieuwe fietspaden wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij prioriteit wordt gegeven aan locaties met een hoge verkeersdruk, ontbrekende schakels in het netwerk en knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Op basis van gebruiksdata, verkeersveiligheid en beleidsontwikkelingen wordt geëvalueerd welke aanvullende locaties op termijn worden toegevoegd.</p> <p>In de eerste fase zijn onderstaande locaties opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beneluxlaan tussen Ardennenstraat en Oxfordstraat; • Fietspaden Wegtersweg; • Europalaan tussen Torenlaan en fietstunnel; • Demmersweg tussen Bosmaatweg en Oosterbosweg; • Fietspad Torenlaan-Kroeskarperstraat; • Waarbekenweg tussen F35 en Enschedesestraat. <p><i>Per locatie/gebied wordt een integraal plan ontwikkeld om exacte maatregelen en inrichting te bepalen voor verbetering van de openbare ruimte, inclusief een kostenraming.</i></p>

Toelichting indicatie planning:

Korte termijn: (KT): tot 2030

Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:

€: tot 150.000,-

€€: 150.000,- tot 500.000,-

€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-

€€€€: meer dan 1.000.000,-

PM: nader te bepalen

Strategische (Fiets)opgave 2: Prioriteit bij wandelen en fietsen in Hart van Hengelo		
S2.1 Fietsvriendelijker inrichten van gebied binnen de wijkring	LT €€€€	Het gebied binnen de wijkring wordt fietsvriendelijk ingericht, waarbij de fiets de norm is en de auto te gast. Dit vraagt om een herinrichting van de wegen met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en een maximumsnelheid van 30 km/h. De uitwerking wordt integraal opgepakt in samenhang met de verkeerscirculatiestudie voor het centrum en de daaruit voortkomende maatregelen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere strategische opgaven, zoals vergroening en klimaatadaptatie, om de leefbaarheid en duurzaamheid van de openbare ruimte te versterken.
S2.2 Completering centrumfietsring	LT €€€€	Voor de completering van de centrumfietsring wordt de fietsinfrastructuur versterkt met een comfortabele en veilige inrichting. Dit omvat de realisatie van een tweerichtingsfietspad in de Deldenerstraat tussen het kruispunt met de Marskant en de Bornsestraat/Oldenzaalsestraat, de aanleg van een tweerichtingsfietspad in de Wolter ten Catestraat tussen het kruispunt met de Paul Krugerstraat en het Prins Bernhardplantsoen, en een fietsvriendelijke inrichting van de verbinding Wemenstraat - Wolter ten Catestraat. Bij de uitwerking wordt ook rekening gehouden met bredere opgaven op het gebied van groen en klimaatadaptatie om de leefbaarheid en duurzaamheid van het gebied te verbeteren.
S2.3 Hart van Zuid	KT €€	Aanpak van het noordelijke deel van de Laan Hart van Zuid, met focus op het verbeteren van de oversteekbaarheid richting KMS en het herinrichten van het kruispunt met Esrein. Dit draagt bij aan een veiligere verkeerssituatie en een betere doorstroming voor actieve mobiliteit, zoals fietsers en voetgangers.
S2.4 F35 als centrale as met prioriteit op kruispunten	LT €€€	De F35 wordt de centrale as voor actieve mobiliteit in het Hart van Hengelo, met prioriteit voor fietsers, onder andere op het kruispunt met de Veloursstraat en Gieskesstraat.
S2.5 Hoogwaardige fietsenstallingen	LT PM	Het realiseren van hoogwaardige fietsenstallingen binnen de gebiedsontwikkelingen Lange Wemen en KMS/Hart van Zuid, evenals in het gebied Willemstraat/Marktstraat/Beekstraat, inclusief stallingsplekken voor deelvervoer.
S2.6 Fietsparkeernormen bij hoogstedelijke ontwikkelingen	KT / LT €	Om een hoogstedelijk woon- en werkklimaat te ondersteunen, worden fietsparkeernormen vastgesteld om voldoende parkeergelegenheid voor fietsen te borgen. De kencijfers van het CROW zijn daarbij leidend.
Strategische (Fiets)opgave 3: Verbonden in en met de regio		
S3.1 Doorfietsroute Hengelo - Deurningen	KT / LT €€€€	Het verbeteren van de fietsroute tussen Hengelo en Deurningen, fase 1. Dit betreft onder andere: <ul style="list-style-type: none"> Aanleg van een tweerichtingsfietspad langs de Deurningerstraat tussen Tijertspad en rotonde Westelijke Esweg, inclusief verbinding naar de August Vördingstraat. Aanleg van fietspaden langs de Salamanderstraat tussen Levantstraat en rotonde Westelijke Esweg. Fietsvriendelijk inrichten van de parallelweg Deurningerstraat bij de begraafplaats.
S3.2 Doorfietsroute Hengelo - Oldenzaal	KT / LT €€€€	In samenwerking met de provincie Overijssel, gemeente Dinkelland en de gemeente Oldenzaal wordt de fietsroute tussen Hengelo en Oldenzaal verbeterd. Hierbij wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de route veiliger en aantrekkelijker te maken. Dit onderzoek richt zich op de haalbaarheid, verkeersveiligheid en inpassing in de omgeving, waarna passende maatregelen worden vastgesteld en uitgevoerd.

Toelichting indicatie planning:

Korte termijn: (KT): tot 2030

Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:

€: tot 150.000,-

€€: 150.000,- tot 500.000,-

€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-

€€€€: meer dan 1.000.000,-

PM: nader te bepalen

S3.3 Doorfietsroute Hengelo - Delden	KT / LT €€€€	Het verbeteren van de fietsroute tussen Hengelo en Delden, fase 1. Dit betreft onder andere: <ul style="list-style-type: none"> Aanleggen van fietspaden in asfalt langs Deldenerstraat tussen rotonde Gezondheidspark en Anthony van Leeuwenhoeklaan. Realiseren van tweerichtingsfietspad tussen rotonde Gezondheidspark en Pasteurstraat ten behoeve van fietsende scholieren. Upgraden van de parallelweg Deldenerstraat naar een fietsstraat. Onderzoek uitvoeren naar verbeteren fietsoversteek Deldenerstraat - Pasteurstraat. <i>Er wordt een integraal plan ontwikkeld waarin bovengenoemde maatregelen worden meegenomen, inclusief kostenraming.</i>
S3.4 Doorfietsroute Hengelo - Beckum - Haaksbergen	KT / LT €€€€	In samenwerking met de provincie Overijssel, de Dorpsraad Beckum en de gemeente Haaksbergen wordt de fietsroute tussen Hengelo, Beckum en Haaksbergen verbeterd. Hierbij wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de route veiliger en aantrekkelijker te maken. Onderdeel van deze verkenning is de mogelijke aanleg van een tweerichtingsfietspad langs de N739 tussen de A35 en Beckum. Dit onderzoek richt zich op de haalbaarheid, verkeersveiligheid en inpassing in de omgeving, waarna passende maatregelen worden vastgesteld en uitgevoerd.
Strategische (Fiets)opgave 4: Mobiliteitsstructuur Spoorzone Hengelo - Enschede		
S4.1 Ontwikkeling fietsnetwerk binnen de Spoorzone Hengelo Enschede	LT €€€€	Binnen de verstedelijkingsstrategie wordt een integrale uitwerking gemaakt van de mobiliteitsstructuur in de Spoorzone, met daarin aandacht voor een robuust en goed verbonden fietsnetwerk. Dit netwerk zorgt voor veilige, comfortabele en directe fietsverbindingen tussen Hengelo en Enschede en versterkt actieve mobiliteit als volwaardig alternatief binnen de stedelijke as. De uitwerking richt zich op de koppeling met OV-knooppunten, hoogwaardige doorfietsroutes en de verdere ontwikkeling van fietsinfrastructuur, zodat de Spoorzone optimaal bereikbaar wordt per fiets.
S4.2 F35 als centrale as	LT €€€€	De F35 vormt de centrale as in de mobiliteitsstructuur van de Spoorzone Hengelo - Enschede. Door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising bij de Kuipersdijk en het nemen van structurele maatregelen bij de Kettingbrugweg, krijgt de F35 een veiligere inrichting en wordt fietsen gestimuleerd. <i>Integraal oppakken binnen Mobiliteitsstrategie Hengelo-Enschede en daaruit komende maatregelen.</i>
S4.3 Kruispunt Laan van Driene - Reviusstraat	LT €¹	Onderzoek naar verbeteren fietsveiligheid en fietscomfort van kruispunt Laan van Driene - Reviusstraat in samenhang met ontwikkeling Spoorzone Hengelo - Enschede.
S4.4 Pentropsdijk / Nieuwe Grensweg / Buitengebied	LT €¹	Onderzoek naar verbeteren veiligheid en comfort voor fietsers op de verbinding Hengelo-Noord - Enschede via de Pentropsdijk / Nieuwe Grensweg en buitengebied Driene in samenhang met ontwikkeling Spoorzone Hengelo - Enschede.

1. Kostenindicatie onderzoek, exclusief maatregelen. Maatregelen nader te bepalen.

Participatie

Bij het verder uitwerken van de plannen werken we samen met de Hengeloërs en maatschappelijke partners. De betrokkenheid van partijen wordt bepaald op basis van het Denkkader Participatie.

We zorgen ervoor dat inwoners actief geïnformeerd blijven over de voortgang van de fietsgerelateerde projecten, door duidelijk te communiceren over nieuwe maatregelen, plannen en oplossingen. Door zowel bewoners als partners te betrekken en transparant te communiceren, zorgen we ervoor dat de plannen goed aansluiten bij de wensen en behoeften van de inwoners en bezoekers van Hengelo.

Financiering

De verbeteringen in het Uitvoeringsplan zijn ambitieus en vragen om investeringen. In de komende periode wordt een gedetailleerde kostenraming opgesteld en een integraal meerjarenplan ontwikkeld. Dit plan sluit aan op ontwikkelingen binnen mobiliteit, groen, klimaatadaptatie, beheer en onderhoud en stedelijke ontwikkeling, waarbij optimaal werk met werk wordt gecombineerd.

De benodigde financiering wordt via de P&C-cyclus aan de gemeenteraad aangevraagd. Daarnaast worden alternatieve financieringsbronnen onderzocht, waaronder provinciale, landelijke en Europese subsidies, evenals mogelijkheden vanuit gebiedsontwikkelingen.



F35 naar Enschede ter hoogte van het Kristalbad



F35 langs de spoorlijn Hengelo - Borne

Bijlagen

1. Lijst met stakeholders participatie

- Fietsersbond Hengelo
- Veilig Verkeer Nederland Hengelo
- Gehandicaptenraad Hengelo
- Stichting Centrummanagement Hengelo
- Politie Twente-Oost
- Ondernemersvereniging Westermaat in Bedrijf
- Stichting Dorpsraad Beckum
- Wijkraad Hasseler Es
- Wijkraad Slangenbeek
- Scholenkoepel Carmel College

Bezoekadres stadhuis Burgemeester
van der Dussenplein 1

Postadres

Postbus 18, 7550 AA Hengelo

Telefoonnummer
14-074

E-mail
Gemeente@hengelo.nl

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo