

## Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging'

### Voorwoord

Beste inwoner, raadslid of andere geïnteresseerde,

U heeft het Mobiliteitsplan 2040 voor u liggen, de titel 'Heel Hengelo in beweging' zegt het al. Er gebeurt een hoop in onze mooie gemeente. De manier waarop we ons bewegen verandert, kijk naar de ontwikkeling van e-bikes, deelvervoer én de mogelijkheden die digitalisering met zich meebrengt. We zetten in op een groeiende gemeente en dat betekent meer mensen, meer bedrijven en meer verplaatsingen. En dat allemaal in een ruimte die steeds schaarser wordt.

Tijd om ons vizier op de toekomst te richten. Want hoe houden we onze gemeente in de toekomst leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar? Daarop geven we in dit plan een antwoord. Is dit dan allemaal morgen geregeld? Nee, zeker niet. Dit plan geeft aan welke ontwikkelingen we zien en wat voor gevolgen die ontwikkelingen hebben op de toekomst van Hengelo. Een aantal ontwikkelingen zullen we omarmen. Er zijn ook genoeg ontwikkelingen waarover we nog verder willen praten met onze inwoners, partners en gemeenteraad. Dit plan geeft een goede richting om het fijne Hengelo te blijven wat we nu zijn.

Groet,

**Hanneke Steen**

Wethouder Mobiliteit, verkeer en vervoer Gemeente Hengelo

### Inleiding

#### Een nieuw mobiliteitsplan

#### Aanleiding

Hengelo is een aantrekkelijke stad om in te wonen en te werken. Hengelo is volop in ontwikkeling. De stad groeit, qua aantal inwoners en bedrijvigheid. De regio onderscheidt zich als één van de toptechnologische regio's. De groei van de stad biedt vele kansen, maar brengt ook opgaven met zich mee op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

De wereld om ons heen verandert en ontwikkelingen in de mobiliteitssector gaan snel.

Technologische innovaties volgen elkaar snel op en brengen nieuwe kansen. Zoals elektrische voertuigen, deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS). We willen meebewegen met deze ontwikkelingen.

Daarom is er behoefte aan een visie op mobiliteit en een uitvoeringsplan met het oog op de ( nabije) toekomst. We moeten nu de juiste keuzes maken over hoe de verplaatsingen binnen en van en naar onze gemeente worden gemaakt.

#### Waarom een mobiliteitsplan?

Om de aantrekkelijke stad Hengelo en regio Twente te blijven, is een schaa sprong nodig. Zowel qua arbeidsplaatsen, qua inwoners en voorzieningen. Dit betekent meer mensen, meer bedrijven en meer verplaatsingen, in een ruimte die steeds schaarser wordt. Zonder een actief mobiliteitsbeleid voorzien we een toenemend aantal knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden zoals bedrijventerreinen en de binnenstad komen onder druk te staan.

Ook zonder de groei van de stad zien we nieuwe kansen en uitdagingen op ons afkomen, waar we nieuw beleid voor willen opstellen. Denk bijvoorbeeld aan de opkomst van deelmobiliteit, e-bikes en pakketbezorging. Om dit in goede banen te leiden, om de groei mogelijk te maken, en om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de toekomst goed te houden, moeten er keuzes gemaakt worden.

#### Wat gaat er met dit plan gebeuren?

In dit mobiliteitsplan is beleid geformuleerd hoe de gemeente de komende jaren om wil gaan met de mobiliteit in de stad. Het vormt daarmee een kader voor verdere uitwerking van plannen. Het is het beleid waarmee we in de regio aangeven waar Hengelo voor staat qua mobiliteit. En geeft binnen de

gemeente richting mee aan plannen voor onder andere woningbouw en werklocaties. Bij de verdere uitwerking van plannen op gebied- of straatniveau worden bewoners intensief betrokken.

### Scope

Deze visie op mobiliteit kijkt vooruit tot 2040. De voorgestelde maatregelen hebben een kortere vooruitblik en gaan tot ongeveer 2030. Dat is dichtbij genoeg om nog enigszins te kunnen overzien welke ontwikkelingen er tot die tijd op ons af zullen komen die impact gaan hebben op de mobiliteit. Tegelijkertijd is het ver genoeg om onszelf ambitieuze doelstellingen op te leggen.

### Totstandkoming en proces

Het opstellen van het mobiliteitsplan is niet over één nacht ijs gegaan. Begin 2022 is de Koersnota vastgesteld door de raad, waarmee de uitgangspunten en kaders voor het mobiliteitsplan zijn bepaald. Op basis van die Koersnota is vervolgens het mobiliteitsplan verder uitgewerkt. Zo zijn de ambities en doelstellingen concreter gemaakt, aangescherpt, en zijn keuzes gemaakt over hoe het mobiliteitsnetwerk zich zou moeten ontwikkelen. Tevens is een uitvoeringsagenda opgesteld, waarin is aangegeven welke maatregelen en programma's de komende jaren moeten worden uitgevoerd.

Figuur 1: tijlijn proces en totstandkoming mobiliteitsplan



Tijdens dit proces is regelmatig afstemming geweest met de klankbordgroep, als vertegenwoordiging van de Hengelose bevolking, ondernemers en andere belanghebbenden. De klankbordgroep heeft invloed gehad op de onderwerpen die aan bod komen in het mobiliteitsplan en ook op het ambitieniveau dat het plan uitstraalt.

Ook de jongere generatie is expliciet betrokken geweest bij het mobiliteitsplan. In samenwerking met een middelbare school in Hengelo is een 'masterclass mobiliteit in de toekomst' georganiseerd. Leerlingen uit jaar 3 van het Atheneum hebben met deze opdracht hun visie mogen ontwikkelen over de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de toekomst.

### Mobiliteit in 2040, door de ogen van jongeren

Aan wie kunnen we beter vragen hoe mobiliteit in de toekomst eruit gaat zien, dan aan hen die het ook zelf gaan meemaken en mede gaan vormgeven? Daarom heeft de gemeente in samenwerking met het Bataafs Lyceum een masterclass 'Mobiliteit in 2040 in Hengelo' georganiseerd. De leerlingen hebben posters gemaakt en gepresenteerd op het gemeentehuis. Ze hadden concrete oplossingen voor problemen die zij dagelijks ervaren, bijvoorbeeld het verbeteren van fietsoversteekplaatsen op de Haaksbergerstraat en meer ruimte voor fietsers op de Tweekelerweg. Maar er waren ook vergezichten naar de toekomst, zoals een loopband van Hengelo naar het Kennispark Twente of juist een EV-lane tussen Hengelo en Enschede. Ook kwamen drones naar voren als toekomstig vervoermiddel die medische hulpmiddelen zoals een AED maar ook pakketjes afleveren bij hubs. En bij die hubs kun je dan ook gelijk een elektrische deelscooter pakken. Over de inrichting van de openbare ruimte waren de jongeren verrassend eensgezind: minder ruimte voor de auto en meer voor de fiets én groen in de stad.



*Leerlingen aanwezig in raadszaal over mobiliteit in 2040*

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 1 kijken we allereerst naar de huidige situatie. Hoe staat het er op dit moment voor op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid en welke stappen zijn de afgelopen jaren al genomen? In hoofdstuk 2 presenteren we onze visie en strategie. Wat is het streefbeeld voor 2040, waarom en hoe willen we daar, in grote lijnen, naartoe werken de komende jaren? In hoofdstuk 3 wordt deze strategie concreter uitgewerkt. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van de netwerken? Welke keuzes moeten daarvoor worden gemaakt? Tenslotte is in hoofdstuk 4 de uitvoeringsagenda opgenomen. Hierin staat uitgewerkt welke programma's en projecten de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Begrippenlijst

### **Begrippenlijst**

#### **Bereikbaarheid**

De mogelijkheid om een plaats te bereiken, om ergens te komen. De mate waarin een bepaald gebied of plek bereikbaar is vanuit andere gebieden.

#### **Toegankelijkheid**

De mate waarin het voor mensen fysiek mogelijk is om op een bepaalde plek te komen, om ergens toegang toe te hebben. Als we spreken over toegankelijkheid dan kijken we ernaar vanuit een inclusieve gedachte.

#### **Verkeersveiligheid**

Verkeersveiligheid gaat over het veilig kunnen verplaatsen in het verkeer, met zo min mogelijk kans op ongelukken en slachtoffers.

#### **Sociale veiligheid**

Onder de term sociale veiligheid wordt verstaan de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte.

#### **Leefbaarheid**

Met het begrip leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied of gemeenschap is om er te wonen, of te werken. Het is een breed begrip en soms wordt een goede bereikbaarheid ook verstaan als onderdeel van leefbaarheid. In dit mobiliteitsplan refereren we naar leefbaarheid als een goede kwaliteit van de leefomgeving.

#### **Inprikkers & radialen**

In dit mobiliteitsplan wordt op een aantal plekken gesproken over 'radialen' en 'inprikkers'. Met radialen wordt bedoeld de belangrijke invalswegen vanaf het hoofdwegennet A1 en A35 naar de Wijkkring. Inprikkers zijn de wegen die vanaf de Wijkkring naar het centrum en de Centrumring leiden.

## **1. Mobiliteit in Hengelo nu en in de toekomst**

### **1.1 De 'foto' van Hengelo anno 2022**

#### **De Centrale ligging van Hengelo**

Hengelo ligt centraal in Twente en is een belangrijk knooppunt van wegen en spoorwegen. Via de Rijkswegen A1 en A35 is Hengelo aangesloten op het internationale hoofdwegennet. Daarnaast is Hengelo een belangrijk spoorwegen knooppunt met (inter)nationale treinverbindingen; centraal station van Twente. Ook per schip is Hengelo goed bereikbaar. En liggen we strategisch bij het vliegveld

Twente. 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.

### **Verbeterde verkeersveiligheid**

De afgelopen jaren zijn meerdere locaties aangepakt waar veel verkeersongevallen plaatsvonden. Ook zijn er 30- en 60-kilometerzones ingericht en zijn er op veel 50 km/u hoofdwegen vrijliggende fietspaden aangelegd. Ook is er veel geïnvesteerd in educatie en voorlichtingsprojecten op scholen en de kwetsbare doelgroepen in het verkeer. De vele ‘Duurzaam Veilig’ maatregelen hebben er toe geleid dat de verkeersveiligheid sinds 2003 is verbeterd. Dat blijkt onder andere uit een dalende trend qua ongevallen. In de Koersnota is een analyse van de verkeersveiligheid opgenomen. Dat betekent niet dat we hiermee ‘klaar’ zijn: elk ongeval en elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

### **Fietsvriendelijk Hengelo**

De fiets heeft zich als een serieus vervoermiddel ontwikkeld, ook voor regionale verplaatsingen. De steden en dorpen om ons heen, zoals Borne, Enschede, Oldenzaal en ook Almelo, zijn makkelijker per fiets bereikbaar geworden. Binnen Hengelo is de fiets een perfect alternatief voor de auto. Niet alleen de ontwikkeling van de e-bike heeft hier aan bijgedragen, er zijn al veel projecten uitgevoerd om het fietsen aantrekkelijker te maken. Fietsnelweg F35, de drager van het fietsnetwerk in Twente, ligt dwars door Hengelo en is nagenoeg gerealiseerd. Het fietscomfort is verbeterd en verkeerslichten zijn veelal ten gunste van de fietser afgesteld. Ook is de fietsflat (stalling) bij het Station gerealiseerd. De centrumring en bijna de gehele Wijkkring hebben vrij liggende fietspaden en er zijn stadsfietsroutes gerealiseerd. Hengelo is al fietsvriendelijk, maar er zijn nog zeker verbeteringen vereist om de mobiliteitsopgave invulling te geven.

**Doorstromen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer** Er is de laatste jaren veel aandacht gegeven aan het openbaar vervoer. Er zijn doorstroommassen voor het openbaar vervoer gerealiseerd. Het OV kan op deze manier ongestoord, veilig en comfortabel door de stad bewegen. Op deze manier is ‘Hoogwaardig Openbaar Vervoer’ (HOV) mogelijk gemaakt. Binnen de woonwijken heeft vrijwel iedereen op 300 meter afstand een bushalte. Vanaf 2012 werd ook treinstation Hengelo Gezondheidspark in gebruik genomen. Daarnaast is geïnvesteerd in doelgroepenvervoer op maat, om zo veel mogelijk voor iedereen mobiliteit toegankelijk te houden of juist te maken.

### **Tijdens de spits langere wachttijd voor auto's**

De externe bereikbaarheid van Hengelo per auto is relatief goed. Hengelo wordt ontsloten door de snelwegen A1 en A35. Op de plek waar deze twee snelwegen samenkomen, tussen Azelo en Buren, ontstaan wel regelmatig files. Dit wordt veroorzaakt door het hoge verkeersaanbod, rijstrookwisseling en snelheidsverschillen, waardoor er regelmatig ongevallen ontstaan. Samen met Provincie en Rijk wordt gewerkt aan verbeteringen. Veel invalswegen en delen van de Wijkkring zijn de afgelopen jaren verbeterd. De Laan Hart van Zuid is gerealiseerd. De Laan van Driene en de nieuwe aansluiting op de A35, die ook waren opgenomen in het GVVP, zijn (nog) niet gerealiseerd. De doorstroming op de Wijkkring en de invalswegen is relatief goed. In de spitsuren kunnen op deze wegen soms langere wachtrijen ontstaan bij de kruispunten.

## **1.2 Toekomstige ontwikkelingen in Hengelo**

### **Wat als we niets doen?**

In 2040 is Hengelo net als nu een aangename stad om te wonen, werken en leven. Daarbij wordt de innovatieve, hightech maakindustrie ingezet als motor voor de brede sociaaleconomische ontwikkeling. Voor een toekomstbestendige ontwikkeling van de stad tot 2040 wordt ingezet op een stedelijke schaa sprong die past bij een grotere en bredere beroepsbevolking. Daarbij is de ambitie om op de lange termijn te groeien naar 100.000 inwoners<sup>1</sup>. De Spoorzone Hengelo-Enschede (binnenstad én Hart van Zuid maken hier onderdeel van uit) zal een belangrijk deel van de woningbouwopgave voor haar rekening nemen. Dat leidt tot meer mensen, bedrijven en verplaatsingen in een ruimte die steeds schaarser wordt. Als we geen actief mobiliteitsbeleid voeren, leidt dat tot ongewenste knelpunten voor bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op de invalswegen wordt het drukker, maar ook op de fietspaden en bij het station. Zonder een actief mobiliteitsbeleid voorzien we de volgende knelpunten:

- Lange wachtrijen op de invalswegen van de stad.
- Een slecht bereikbare binnenstad zowel per fiets als per auto.
- Leefbaarheid en verkeersveiligheid komt onder zware druk te staan binnen de Wijkkring.

1) De ambitie om te groeien naar 100.000 inwoners is opgenomen in het Collegeprogramma 2022-2026: ‘Hengelo in verbinding’.

- Werkgebieden en bedrijventerreinen zijn in de spitsuren matig tot slecht bereikbaar over de weg.
- Een stad die onaantrekkelijk is voor nieuwe inwoners (beperkte bereikbaarheid met openbaar vervoer, onvoldoende en versnipperd aanbod deelmobiliteit en laadinfrastructuur, minder aantrekkelijke en leefbare woonomgeving).

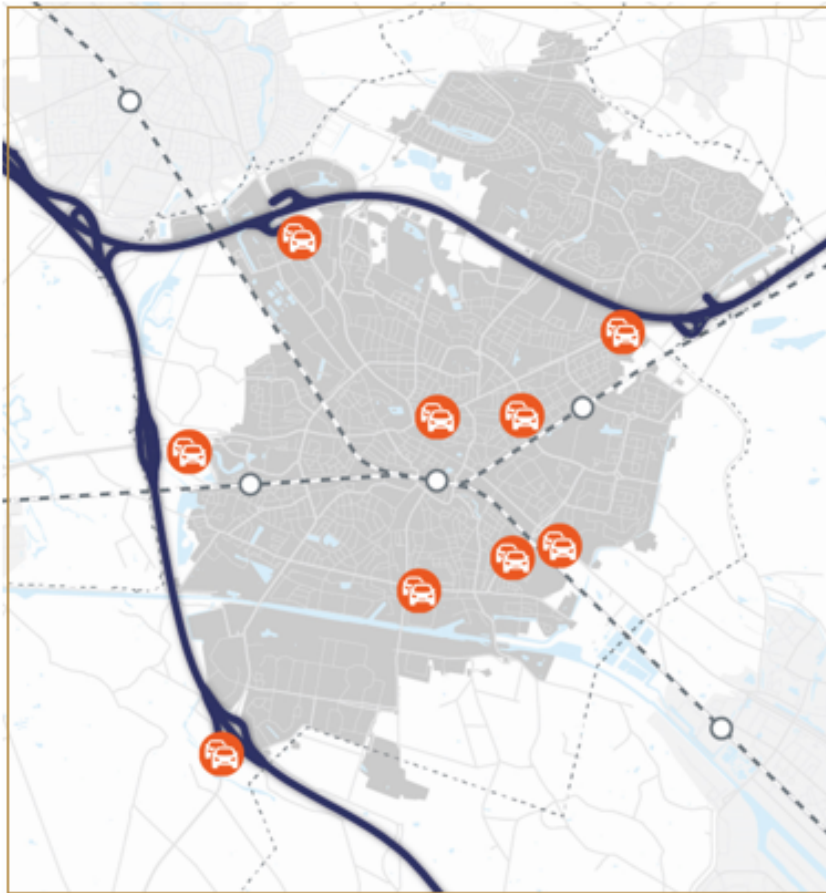
#### **Bereikbaarheid op hoofdwegennet onder druk**

Op basis van de verkeersmodellen worden voor 2030 al de nodige knelpunten voorzien in het autoverkeer. Voornamelijk bij de radialen vanaf het hoofdwegennet de stad in, aan de oost- en zuidzijde van de Wijkring en op het noordelijke gedeelte van de Centrumring (zie de kaart in figuur 2). Extra ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de groeiambitie die Hengelo heeft, zullen daar bovenop voor nog meer belasting van het wegennet zorgen.

#### **Nieuwe ontwikkelingen en scherpere keuzes**

Ontwikkelingen op het gebied van digitalisering en technologie vragen ook om scherpe keuzes. Slimme algoritmes zorgen bijvoorbeeld voor de meest efficiënte routes voor sameday delivery in de pakketbezorging, maar dit gaat ook invloed hebben op de leefbaarheid in de wijken.

Er komt steeds meer en slimmere technologie in voertuigen, die (gedeeltelijk) taken kan overnemen van de bestuurder en kan communiceren met de infrastructuur en de omgeving. Bij het ontwerpen en aanleggen van infrastructuur moet hier alvast zo veel mogelijk rekening mee worden gehouden. Denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van 'slimme' verkeerslichten die kunnen communiceren met de voertuigen op de weg en aan goede wegmarkering



*Figuur 2: verwachte knelpunten op het wegennet rond 2030 bij ongewijzigd beleid*



*Huidige Oldenzaalsestraat tijdens spijstijden al druk en file vorming*

Ook *thuiswerken* heeft een vlucht genomen de laatste jaren en zal naar verwachting deels blijven bestaan. Dit brengt voor sommige mensen andere verplaatsingspatronen met zich mee en andere behoeften in de leefomgeving. Bijvoorbeeld (relatief) meer verplaatsingen in de vrije tijd en meer behoefte aan flexwerkplekken in de nabijheid.

*Deelmobiliteit* wordt door de digitalisering eenvoudiger. Met één app op de mobiele telefoon kan je je reis plannen, vervoersmiddelen reserveren en gebruiken. Hierdoor is het delen van voertuigen een stuk gebruiksvriendelijker.

Mensen zijn minder afhankelijk van het eigen bezit van een voertuig. Het juiste voertuig op de juiste plek aanbieden, zonder overlast is een opgave voor aankomende jaren.

### **Een groeiende reisbehoefte**

De opgave voor mobiliteit en bereikbaarheid is veelzijdig: de kwaliteiten die Hengelo heeft, moeten optimaal worden benut. Tegelijkertijd maakt Hengelo een groei door. Hierdoor ontstaan hoe dan ook meer reisbewegingen. De opgave is die groeiende reisbehoefte zo duurzaam mogelijk vorm te geven en te laten passen bij de ambitie van een bruisende, aantrekkelijke woon- en leefstad.

### **Stikstof**

De ontwikkelingen in het stikstofdossier van de afgelopen jaren kan ook gevolgen hebben voor de uitvoering van (delen van) dit mobiliteitsplan. Plannen met betrekking tot de aanleg van (weg)infrastructuur moeten sowieso altijd worden getoetst aan milieueffecten, maar de grotere aandacht voor de stikstofproblematiek maken dat er strenger getoetst wordt op de toename van stikstof als gevolg van een project. Dat kan gaan over zowel de bouwfase als de gebruiksfase. Dit is een belangrijk voorbehoud voor de in dit mobiliteitsplan genoemde (weg)infraprojecten.

### **Samenhang met omgevingsvisie**

In de Omgevingsvisie worden integrale keuzes gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van Hengelo. Voor het buitengebied 'Hengeloos' Buiten' is die visie reeds vastgesteld. Voor 'Het Hart van Hengelo', de omgevingsvisie voor de Binnenstad, Stationsomgeving en Hart van Zuid loopt het traject van de Omgevingsvisie parallel aan het mobiliteitsplan. De omgevingsvisie voor de rest van Hengelo wordt in 2023 verwacht.

De opgaven en integrale afwegingen vanuit de Omgevingsvisie zijn leidend voor het programma Mobiliteit, één van de thema programma's van de Omgevingsvisie.

De omgevingsvisie Hart van Hengelo beschrijft de stedelijke schaa sprong om een aantrekkelijke stad en regio te blijven. Dit is één van de uitgangspunten die ook impact hebben op het mobiliteitsbeleid. Hoe zorgen we er voor dat alle inwoners, werknemers zich prettig en duurzaam kunnen verplaatsen?

In dit Mobiliteitsplan 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.

## 2. Visie & Strategie

**Hengelo heeft ambitie en mobiliteit draagt daaraan bij. Keuzes maken is daarbij nodig voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.**

Hengelo is een stad van verbinding. In 2040 behoort Twente tot de drie top technologische regio's van Nederland. Brede samenwerking tussen de onderwijs en (high-)techsector en de regionale overheden heeft ertoe geleid dat de stedelijke regio Hengelo - Enschede een echte koploper is. Hengelo profileert zich als een stad met een aantrekkelijk woon- en leefklimaat, voor kenniswerkers, creatievelingen, jongeren en vakmensen. De groei van de stad én van de beroepsbevolking hebben geholpen om deze ambities te kunnen waarmaken.

Mobiliteit draagt bij aan deze ambities en is geen doel op zich.

Om te komen tot een goede balans in de stad werken we vanuit mobiliteit aan de hand van vijftien samenhangende beleidskeuzes. Een belangrijk overkoepelend principe is dat beleidskeuzes per gebied worden uitgewerkt, zodat er uiteindelijk maatregelen worden genomen die passen bij de kwaliteiten en opgaven van verschillende gebiedstypen.

De beleidskeuzes sluiten aan op de vier centrale thema's, die eveneens zijn vastgesteld in de koersnota:

1. Hengelo multimodaal bereikbaar
2. Hengelo een veilige woonstad
3. Hengelo een duurzame, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad
4. Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden

De beleidskeuzes worden hieronder per thema weergegeven en kort toegelicht. In de volgende hoofdstukken staat steeds één van de vier thema's centraal. Daarin worden de ambities en doelstellingen verder uitgewerkt. De ambities en doelstellingen leiden tot principekeuzes op gebiedsniveau en geven richting aan de ontwikkeling van de netwerken. Daar wordt in hoofdstuk 3 op ingegaan. Hoofdstuk 4 vormt tenslotte de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan.

### 2.1 Hengelo multimodaal bereikbaar



#### 1. Verbeteren van regionale fietsroutes

De regionale fietsroutes vormen de hoofdstructuur van het netwerk met o.a. de F35 en andere regionale verbindingen richting Oldenzaal, Delden, Deurningen en Beckum. Alle belangrijke economische en maatschappelijke bestemmingen in Hengelo en de regio zijn uitstekend bereikbaar voor fietsers. Hiermee vergroten we het fietscomfort en zorgen we voor een goede bereikbaarheid.

#### 2. In (nieuw) hoog-stedelijk gebied staan de

voetgangerenfietserscentraal

Bij de nieuwe (hoog) stedelijke ontwikkelgebieden, zoals in de Spoorzone, is meer ruimte gekomen voor ontmoeten en groen. De voetganger en fietser staan hier centraal. Dat betekent ook dat de ruimte voor de auto (zowel rijdend als stilstaand) minimaal is. Door de strategische ligging van deze gebieden ten opzichte van het openbaar vervoer zijn belangrijke bestemmingen in de regio, maar ook daarbuiten, snel te bereiken. Dit past bij de ambitie voor een aantrekkelijke en bruisende stad en bij de reisvoorkeuren van de doelgroepen waarop is ingespeeld.

#### 3. Versterken van het openbaar vervoer met mobiliteitshubs

Vanaf het station van Hengelo zijn belangrijke bestemmingen in de regio, maar ook over de grens, snel bereikbaar. Op die manier is ook voor langere afstanden duurzaam reizen aantrekkelijk. Het openbaar vervoer brengt je snel én frequent naar de belangrijkste plekken in de stad. Het HOV wordt versterkt

door mobiliteitshubs te ontwikkelen langs de HOV-lijnen en het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen rond deze hubs. De dienstverlening van het openbaar vervoer blijft minimaal op hetzelfde niveau. HOV-verbindingen zorgen voor snelle en frequente verbindingen naar de belangrijkste plekken in de stad. Daarnaast behouden we de ontsluitende functie van het OV vanuit de wijken richting het station. Door nieuwe ontwikkelingen kan dit laatste ook in de vorm van een goede alternatieve ontsluitende vervoersvoorziening zijn. De uitwerking van de OV-ambitie gebeurt in samenspraak met de buurgemeenten en de provincie als concessiehouder en opdrachtgever van het OV.

#### **4. Kansen voor deelmobiliteit benutten en reguleren**

De opkomst van deelmobiliteit is een kans, maar wordt in de openbare ruimte wel door de gemeente gereguleerd. Het parkeren of stallen van een deelvoertuig gebeurt op een daarvoor aangewezen plek, zodat het niet leidt tot overlast in de openbare ruimte. Wanneer nieuwe deelvoertuigen worden geïntroduceerd, dan mogen deze geen CO<sub>2</sub> uitstoten. Met deze randvoorwaarden hebben we het gebruik van deelmobiliteit zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt. Dit biedt kansen om minder afhankelijk te zijn van de eigen auto en om de keuzevrijheid van de reiziger te vergroten. Een duurzame reis van A naar B is door het aanbieden van deelmobiliteit een stuk toegankelijker geworden voor velen.

#### **5. Lobby voor snelle en goede verbindingen met andere (top) regio's**

Hengelo is het centrale punt voor vervoer over spoor, water én de weg: met het Centraal Station van Twente, het knooppunt A1/A35 en het Twentekanaal. Daarbij zijn snelle en goede verbindingen met andere (binnenlandse en buitenlandse) topregio's van belang. Niet alleen in de regio, maar ook over de grens en op Europees schaalniveau. Denk bijvoorbeeld aan de TENT North Sea-Baltic Corridor. Hiervoor is lobby noodzakelijk om dit samen met de regio, de provincie en het Rijk te bewerkstelligen.

#### **6. Doorgaand en regionaal verkeer over robuuste hoofdstructuur**

De centrale ligging van Hengelo wordt goed benut, verkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van de hoofdwegen A1 en A35. Hier staat doorstroming centraal, dus moeten deze verbindingen ook aantrekkelijk zijn in het gebruik. We willen onnodige verkeersbewegingen door de stad voorkomen en automobilisten verleiden om de hoofdstructuur te gebruiken. Dit verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het stedelijk gebied. Daarvoor is het nodig om het verkeer beter te spreiden over het hoofdwegennet en de wegen binnen de Wijkkring minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Samen met provincie en Rijkswaterstaat verkennen we opties om de doorstroming op de snelwegen verder te verbeteren.

#### **7. De Wijkkring als verdeling voor het autoverkeer**

We verbeteren de doorstroming op de Wijkkring, zodat deze een belangrijke verdelende functie krijgt in het netwerk. Het verkeer op de Wijkkring zal daardoor toenemen. De effecten van een toename van autoverkeer in dit dichtbebouwd gebied moeten zo klein mogelijk worden gehouden. Dit vraagt om maatwerkoplossingen op kruispuntniveau. Een ander aandachtspunt is de herkenbaarheid en uitstraling van de Wijkkring.

De schaalsporg van Hengelo mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in bestaande wijken. Daarom willen we zo min mogelijk doorgaand autoverkeer door de woonwijken en de binnenstad. De Wijkkring wordt gebruikt als verdeling en de wegen binnen de Wijkkring worden ingericht voor bestemmingsverkeer.

### **2.2 Hengelo een veilige woonstad**



#### **8. Verbeteren van de verkeersveiligheid met risico gestuurde aanpak**

De gemeente Hengelo blijft zich inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid op straat, zodat iedereen veilig van A naar B kan komen en zich daar prettig bij voelt. Verkeersveiligheid is een gezamenlijke opgave, waarin iedereen zijn of haar verantwoordelijkheid heeft. In de bestaande woonwijken werken we door middel van een risico gestuurde aanpak aan verkeersveiligheid. Gedragsbeïnvloeding speelt hierin een belangrijke rol.

#### **9. Meer balans in bestaande woonwijken met lagere maximumsnelheid**

In de woonwijken komt alles samen: leven, spelen en verplaatsen. Tegelijkertijd hebben we de ambitie om aantrekkelijke woonmilieus te bieden. Des te belangrijker is het dus om in de wijken de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Daarom gaan we het principe hanteren: '30 km/u waar kan, 50 km/u waar moet'. Concreet houdt dit in dat alle straten binnen de wijkkring een maximum snelheid krijgen van 30 km/u. De verwachting is dat dit zal bijdragen aan een verlaging van de verkeersongevallen met als bijkomend positief effect een verbetering van de leefbaarheid langs



deze wegen. Buiten de Wijkkring gaan we verkennen welke ontsluitingswegen van woonwijken 50 km/u als maximumsnelheid moeten behouden.

### 2.3 Hengelo duurzaam, aantrekkelijke en bruisende woonstad



#### 10. Versterken van duurzame verplaatsingen met STOMP als basisprincipe

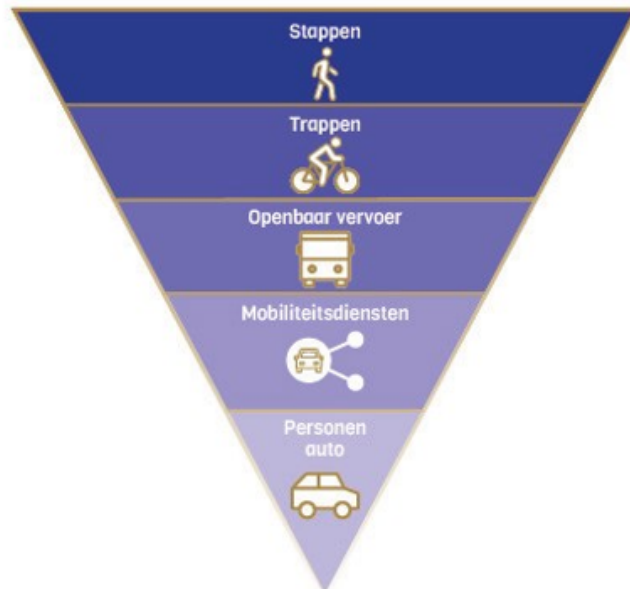
We zetten in op het zo duurzaam mogelijk vormgeven van de groeiende verplaatsingsbehoefte. Daarbij is het van belang om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Deze duurzame vervoerswijzen vragen minder ruimte, zodat de stad bereikbaar blijft en iedereen zich kan verplaatsen. Bij het STOMP-principe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Het STOMP-principe is inmiddels uitgegroeid tot een belangrijk uitgangspunt waarin de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en dat invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. Per gebied wordt afweging gemaakt van de passende maat en schaal voor het toepassen van het STOMP-principe.

#### 11. Benutten van vervoer over water en per spoor, stimuleren slimme en schone logistiek

De bedrijventerreinen en logistieke knooppunten van Hengelo hebben een gunstige ligging, zowel over het water met o.a. het Twentekanaal als per spoor met de strategische ligging in Twente. Daarnaast ligt Hengelo op de TENT North Sea-Baltic Corridor. Deze ligging willen we nog beter benutten voor logistiek vervoer. Dit biedt ook kansen voor Hengelo. We gaan bedrijven stimuleren om goederen over water te vervoeren en waar mogelijk ook per spoor. Op die wijze wordt duurzaam vervoer gestimuleerd. Bij het (her)ontwikkelen van gebieden maken we de inrichting voor actieve vervoerswijzen aantrekkelijker. Het STOMP-principe is het uitgangspunt voor maatregelen, alternatieven als de volgorde van investeren. Goederenvervoer per spoor mag daarbij niet ten koste gaan van het personenvervoer per spoor.

Voor de logistieke keten geldt ook een stevige (landelijke) ambitie richting zeroemissie. Hengelo volgt hierin het landelijk beleid om in 2030 de binnenstad zero-emissie, dus zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot, te bevoorraden. De volgende stap is om dit binnen de gehele Wijkkring in te voeren. Om dat te kunnen realiseren is het nodig om goede logistieke overslagpunten (logistiek hubs) te ontwikkelen.

## STOMP-principe



#### 12. Samen werken aan technologische innovaties en smart mobility

Technologische innovaties hebben een positieve impact op de mobiliteit in Hengelo. Samen met bedrijven en kennisinstellingen in de regio liggen kansen voor slimme technologische innovaties, die bijdragen

aan het gemak waarmee mensen zich duurzaam verplaatsen. Door deze kansen te benutten werken we aan een slimmer mobiliteitssysteem, ook wel 'smart mobility'. Denk bijvoorbeeld aan intelligente verkeerslichten die data ontvangen van weerapps, waardoor fietsers sneller groen krijgen, of aan innovaties zoals de 'fietsketting'.

## 2.4 Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden



### 13. Mobiliteit als gezamenlijke opgave

Inwoners en belanghebbenden worden nauw betrokken bij de opgaven en projecten die voortkomen vanuit dit mobiliteitsplan. Zij hebben daarin een meedenkende rol, maar worden ook uitgedaagd om zelf bij te dragen. Belangengroeperingen worden in de projecten geconsulteerd naar hun specifieke expertise en kennis. De gemeente wil samenwerken met bedrijven en inwoners om de stad bereikbaar, leefbaar en toegankelijk te houden.

### 14. Mobiliteit draagt bij aan de inclusieve samenleving

We vinden het belangrijk dat iedereen kan meekomen in de samenleving en kan deelnemen aan activiteiten. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid ligt de focus op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals jonge kinderen, slechtzienden en mensen met een fysieke handicap. We doen dit vanuit het principe van inclusieve bereikbaarheid: belangrijke maatschappelijke en economische voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen, wijkcentra, moeten voor iedereen eenvoudig en veilig bereikbaar zijn.

### 15. Aantrekkelijk maken van bewegen in de openbare ruimte

We stimuleren bewegen in de openbare ruimte door actieve mobiliteit aantrekkelijk te maken. Op die wijze dragen we bij aan een gezonde leefstijl. Zo worden comfortabele fietsverbindingen aangelegd die uitnodigen om de fiets te pakken, zowel naar de stad, als het buitengebied. Daarnaast richten we de woonwijken beweegvriendelijk in. Onder andere door ommetjes aan te bieden in de woonwijk en op bedrijventerreinen. Dat maakt de woon- en werkomgeving aantrekkelijker en prettiger.



*Sferimpressie mogelijke inrichting centrumring*

## 3. Hengelo Multimodaal bereikbaar



Een belangrijke kwaliteit is de strategische ligging aan weg, spoor en water. Met het knooppunt A1/A35, Hengelo als Centraal Station van Twente, de F35 en de ligging aan het Twentekanaal zijn we goed bereikbaar. Hengelo ligt aan een van de negen hoofdcorridoren van Europa, de zogenaamde North Sea Baltic corridor.

De uitdaging is om deze strategische ligging nog beter te benutten. Een goede bereikbaarheid is erg gunstig om nieuwe bedrijven én inwoners naar de stad te trekken. Dit zorgt dan ook voor een aantrekkelijk woon-werkklimaat. Denk aan woon-werkverkeer, maar ook bevoorrading. De krachtige structuren

die al beschikbaar zijn, voor zowel fiets, openbaar vervoer als auto, willen we verder versterken en optimaler benutten.

### 3.1 Externe bereikbaarheid

#### Een snel en comfortabel netwerk van regionale fietsroutes

De F35 is een goed voorbeeld van een snelle en comfortabele fietsroute. Deze vervult inmiddels een belangrijke rol in Hengelo en het provinciale netwerk. De regionale fietsroutes willen we op meer plekken verbeteren. Belangrijke verbindingen zijn richting Oldenzaal, Delden, Deurningen en Beckum. Hiermee vergroten we het fietscomfort en zorgen we voor een goede bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in Hengelo vanuit de regio.

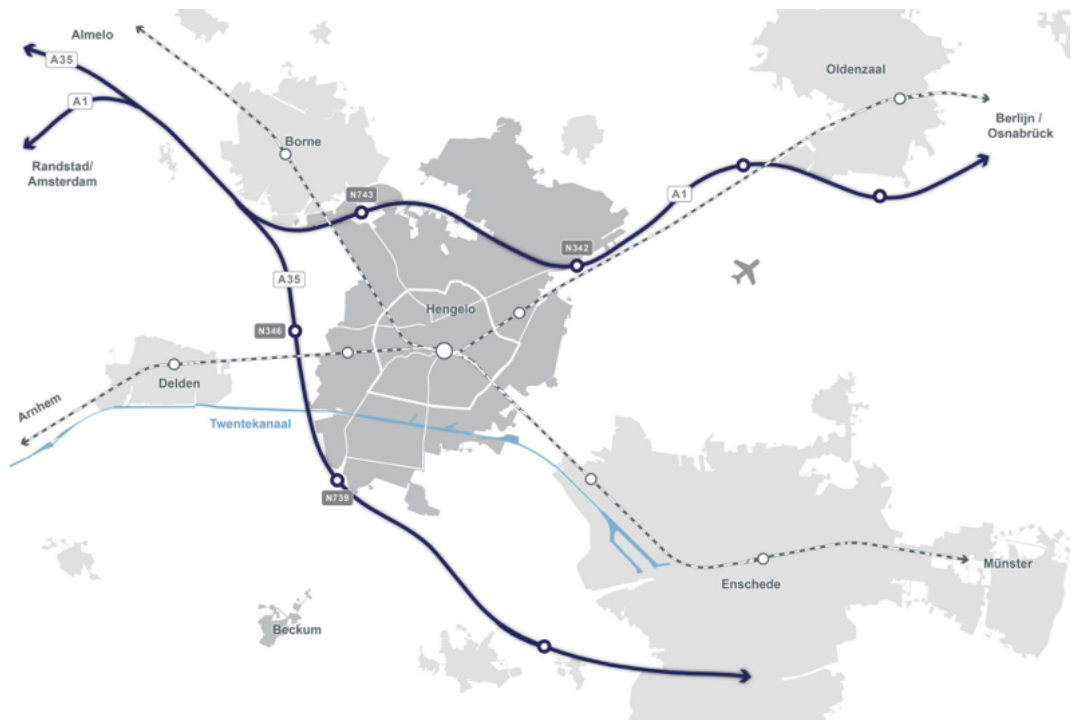
#### Hengelo op de internationale spoorkaart

We willen onze positie op de internationale spoorkaart versterken. Hengelo is de laatste (of eerste) Nederlandse stop op de IC Amsterdam-Berlijn en een regionaal knooppunt binnen Nederland, maar wat nog ontbreekt is een goede regionale verbinding over de grens. We streven naar een rechtstreekse treinverbinding tussen zowel Zwolle en Münster als tussen Hengelo en Dortmund (Ruhrgebied) in 2032. Het streefbeeld voor de lange termijn is twee rechtstreekse verbindingen per uur tussen Zwolle en Münster en één rechtstreekse verbinding tussen Hengelo en Dortmund. Onder leiding van de provincie Overijssel voeren we bij het Rijk en EU een intensieve lobby, samen met regio Zwolle, Twente Board en onze collega's over de grens.

#### Versterken van het regionale openbaar vervoer

Regionaal openbaar vervoer heeft een belangrijke ontsluitende werking voor de omliggende kernen en buitenwijken van Hengelo. De doelstelling is op de dienstverlening van het regionaal openbaar vervoer op minimaal hetzelfde niveau te houden.

De hoogwaardige OV-verbinding tussen Hengelo - Kennispark - Enschede is 'de schakel' in de ontwikkeling spoorzone Hengelo-Enschede en de schaa sprong naar de top-technologische regio. Deze verbinding wordt momenteel al veel gebruikt door werknemers en studenten. Voor de toekomst zetten we in op een snelle en frequente verbinding, waarbij ook de bereikbaarheid in de avonduren en nacht wordt verbeterd.



Figuur 3: ligging van Hengelo in de regio en ten opzichte van (inter)nationale verbindingen

#### We houden het hoofdwegennet draaiend

Het knooppunt A1/A35 is belangrijk voor de regionale bereikbaarheid van Hengelo. Hier staat doorstroming centraal, dus moeten deze verbindingen ook aantrekkelijk zijn in het gebruik. We willen onnodige verkeersbewegingen door de stad voorkomen en automobilisten verleiden om de hoofdstructuur te gebruiken. Zo verleiden we bijvoorbeeld automobilisten die van Enschede naar Borne rijden om over

de snelweg te rijden. Dit voorkomt onnodige verkeersbewegingen door de stad. Samen met provincie en Rijkswaterstaat verkennen we opties om de doorstroming verder te verbeteren.

### Bedrijventerreinen en logistieke knooppunten multimodaal bereikbaar

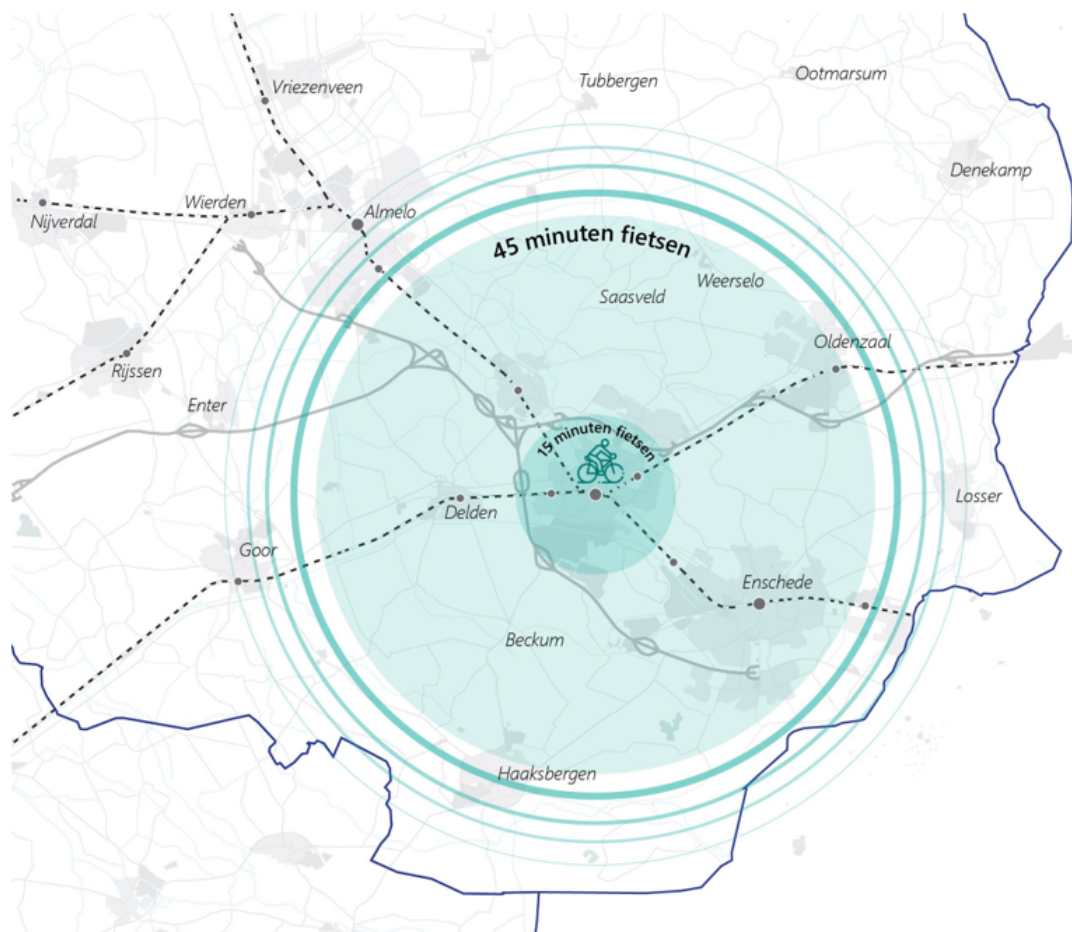
De bedrijventerreinen en logistieke knooppunten van Hengelo hebben een gunstige ligging, zowel over de weg als over het water en per spoor. Deze ligging willen we nog beter benutten. Bedrijven stimuleren we om goederen over water te vervoeren en waar mogelijk ook per trein.

#### Ambitie

- Verbeteren van de bereikbaarheid op duurzame wijze;
- Optimale bereikbaarheid over weg, water en spoor.

#### Doelstellingen

- Economische topregio's Arnhem-Nijmegen, Utrecht, Amsterdam en Münster binnen 1,5 uur reistijd bereikbaar per auto en binnen 1,5 uur per openbaar vervoer.
- Tussen Hengelo en Enschede wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de avonden en nacht verbeterd.
- Alle grote kernen in de regio Twente (Enschede, Oldenzaal, Almelo) zijn binnen 45 minuten fietsen te bereiken.



Figuur 4: plaatsen die bereikbaar moeten zijn binnen 45 minuten fietsen

### 3.2 Bereikbaarheid binnen Hengelo

Voetgangerenfietserprioriteitinhedencentrumen  
op de 'magneet'

Vanuit de Omgevingsvisie wordt een deel van de binnenstad en een gedeelte ten zuiden van het station aangeduid als 'de magneet'. De naam verwijst zowel naar de vorm (zie figuur 5) als naar de functie,

want er zitten veel publiekstreckende voorzieningen. Binnen die magneet staan daarom voetgangers en fietsers centraal. Dat wil zeggen dat de gebieden nog wel toegankelijk zijn voor auto's, maar dat het aan de inrichting van het gebied en de verkeersregels duidelijk is te merken dat de auto te gast is. Zo ontstaan veilige wandel- en fietspaden en een aantrekkelijke leefomgeving.

Onderdeel van de magneet is het kernwinkelgebied (het bovenste paarse gebied in figuur 5). In het kernwinkelgebied komt de voetganger echt op 1 te staan. Voor recreërend publiek in de binnenstad is het rustig. Als bezoeker van de binnenstad kun je veilig wandelen door het kernwinkelgebied. Door de inrichting van de straat en door aanduidingen rondom het kernwinkelgebied wordt duidelijk dat de fietser hier te gast is.

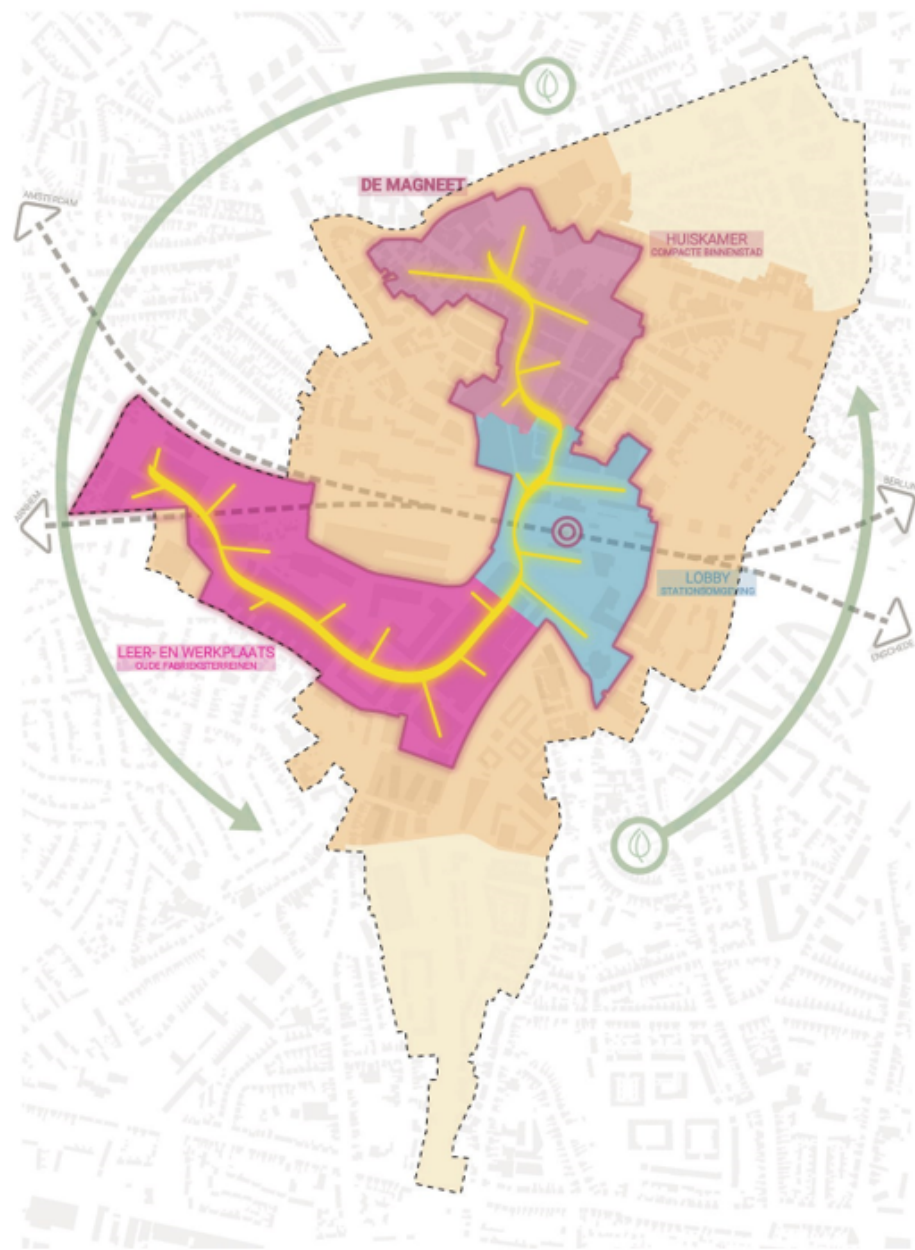
#### **Versterken hoogwaardig openbaar vervoer en behouden ontsluitende functie vanuit de wijken richting station**

De stedelijke HOV-verbindingen vormen de ruggengraat van het netwerk. We versterken de HOV-verbindingen door mobiliteitshubs te ontwikkelen langs de HOV-lijnen en hier ook ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren. Denk bijvoorbeeld aan het gebied rond het FBK-stadion (Enschedesestraat -Kuipersdijk). We zorgen tevens voor goede toegangsroutes richting deze hubs voor fietsers en voetgangers.

Het ontsluitend OV, nu in de vorm van enkele stadslijnen, heeft een belangrijke, ontsluitende functie voor de stadswijken. Vanuit sociaal oogpunt en het belang van duurzame bereikbaarheid streven we naar het behouden van de goede ontsluitende werking van het OV-netwerk in Hengelo. Door nieuwe ontwikkelingen kan dit ook in de vorm van een goede alternatieve ontsluitende vervoersvoorziening zijn.

#### **Mobiliteitshubs als schakels in het netwerk**

We zien de opkomst van mobiliteitshubs als kans om het aantrekkelijker te maken voor mensen om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Het maakt het ook makkelijker om een ketenreis (een reis waarbij meerdere vervoersmiddelen worden gebruikt) te maken. Bij hubs kan ook deelmobiliteit aangeboden worden.



Figuur 5: de 'magneet' in de Binnenstad en Hart van Zuid (bron: Omgevingsvisie Hart van Hengelo)

### **Deelmobiliteit stimuleren als waardevolle toevoeging op bestaande modaliteiten en 'van bezit naar gebruik'**

Onder deelmobiliteit worden veel verschillende vervoersmiddelen verstaan en het beeld dat mensen erbij hebben is wisselend. Denk aan deelauto's, -fietsen (in allerlei soorten en maten), -scooters, en -steps. We zien vooral kansen in het verder groeien van het aanbod van elektrische deelauto's en deel(bak)fietsen. Deelauto's kunnen een alternatief zijn voor de eigen (tweede) auto en zo zorgen voor minder parkeeroverlast en blik op straat in de woonwijken. Voor verplaatsingen over langere afstanden waar geen goed openbaar vervoer beschikbaar is, blijft de auto nodig en daarvoor kan de deelauto voor veel mensen een uitkomst zijn.

Deelbakfietsen zijn handig voor het vervoeren van boodschappen of andere grote spullen binnen de stad. De bekendheid en het aanbod van elektrische deelauto's en deel(bak)fietsen willen we verder vergroten.

Deelscooters en binnenkort ook deelsteps vragen om duidelijke regels, met het oog op leefbaarheid en veiligheid. Fout geparkeerde of omgevallen voertuigen in de openbare ruimte geven deze vorm van deelmobiliteit een wat negatief imago. Samen met onze partners in de regio gaan we daarom regulering opstellen voor deze vormen van deelmobiliteit.

Het delen van vervoersmiddelen met een abonnement past binnen de transitie 'van bezit naar gebruik'. Het bezitten van een eigen vervoersmiddel wordt minder normaal. Met een abonnement kan men het gewenste vervoermiddel gebruiken wanneer men dat nodig heeft. Zo betaal je alleen voor het gebruik en heb je ook geen 'lasten', zoals onderhoud. Met name de jongere generaties gaan hier op dit moment in mee. Door dit te faciliteren, went de nieuwe generatie aan het delen. Dit kan ook de opvattingen over autobezit (versus gebruik) in de toekomst veranderen. Het aanbieden van deelmobiliteit bij hubs kan bijdragen aan een succesvolle uitrol ervan.

#### **Faciliteren bestemmingsverkeer en weren doorgaand verkeer binnen de Wijkring**

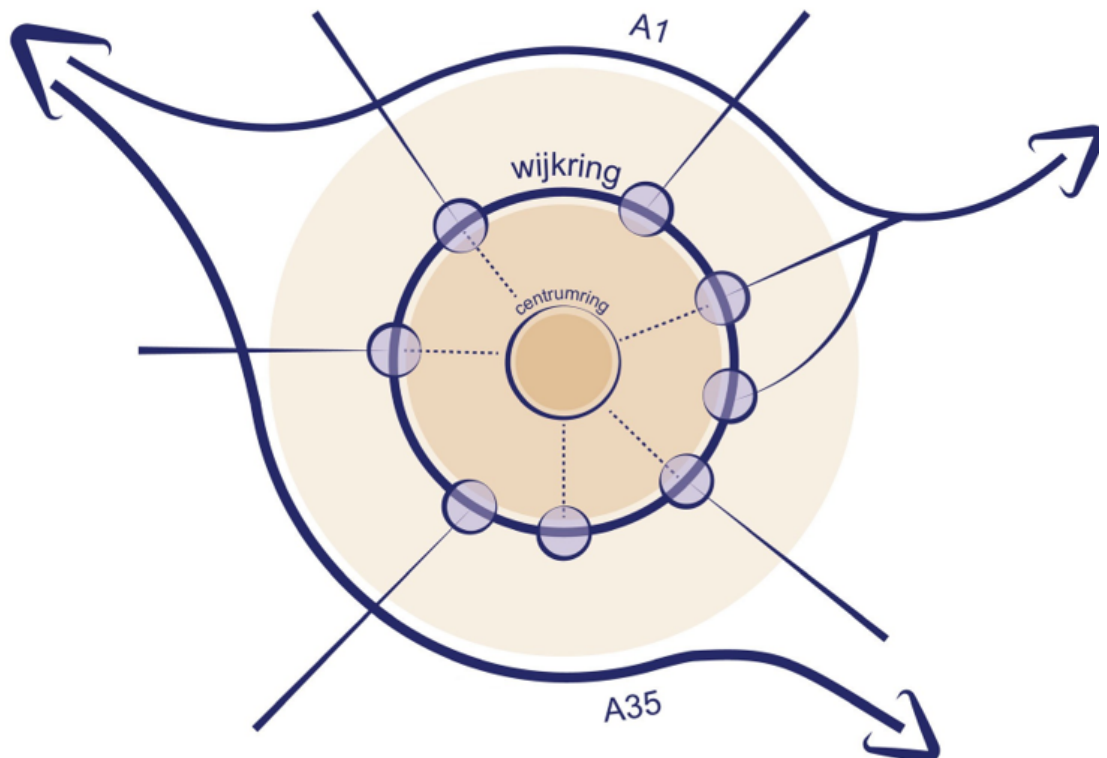
De ruimte binnen de Wijkring is schaars. Een toename van autoverkeer in dit dichtbebouwd gebied is niet wenselijk en is bovendien fysiek simpelweg niet haalbaar. Daarom willen we zo min mogelijk doorgaand autoverkeer door de woonwijken en de binnenstad en gaan we de Wijkring gebruiken als verdeelring. Hiervoor stimuleren we de doorstroming op de Wijkring zelf; deze krijgt een belangrijke verdelende functie in het netwerk. Dit vraagt om maatwerkoplossingen op kruispuntniveau en het verbeteren van de herkenbaarheid van de Wijkring.

Binnen de Wijkring nemen we maatregelen om het minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Zo blijft er ruimte voor bestemmingsverkeer, fietsers en openbaar vervoer. We doen dit om de binnenstad bereikbaar te houden. Tegelijkertijd werken we aan een leefbare en aantrekkelijke (binnen)stad.

Bovendien wordt er momenteel in de binnenstad al gewerkt aan de uitwerking van het plan 'Bereikbare Binnenstad'. Hier wordt verdere uitwerking aan gegeven in lijn met de ambities van dit mobiliteitsplan.

#### **Mobility as a Service (MaaS) is een kansrijke ontwikkeling**

De gemeente ziet Mobility as a Service (MaaS) als een kansrijke ontwikkeling in de toekomst. De gemeente volgt de ontwikkelingen uit de markt en wilt deze ook faciliteren. Dit wordt gecoördineerd in regionaal verband (samen met de gemeente Enschede).



*Figuur 6: schematische weergave principekeuzes autonetwerk*

Auto-enfietsparkerenbinnenstad

De binnenstad blijft bereikbaar voor alle vervoerwijzen. Autoverkeer kan via de centrumring de randen van het kernwinkelgebied bereiken en hier parkeren. Dat gebeurt zoveel mogelijk in parkeergarages, zodat er minder auto's op straat staan en de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert. Met goede wayfinding worden automobilisten naar beschikbare parkeerplekken geleid. Wel blijven er voldoende plekken beschikbaar op straat voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor deze doelgroep is parkeren op maaiveld en dichtbij de bestemming belangrijk om de toegankelijkheid te waarborgen. Ook voor taxi's, die een rol spelen in de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad, worden goede plekken geregeld.

De fiets wordt optimaal gefaciliteerd in de binnenstad. Het moet uitnodigend zijn om op de fiets naar de binnenstad te komen. We voorzien daarom in ruim voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen aan de randen van het kernwinkelgebied. In het kernwinkelgebied is de fietser te gast.

#### **Ambitie**

- Binnenstad en werkgebieden goed bereikbaar met alle vervoerwijzen.
- De binnenstad blijft bereikbaar per auto voor bestemmingsverkeer, maar is duidelijk te gast.
- Voetganger op 1 in het kernwinkelgebied, de fietser is hier te gast.
- De ambitie is groeien naar 100.000+ inwoners in 2040 en de groei van de mobiliteit opvangen door inzet op duurzame vervoerwijzen.

#### **Doelstellingen**

- Centrum goed bereikbaar houden voor bestemmingsverkeer per auto en fiets (bezoekers binnenstad)
- Verbeteren en uitbreiden fietsparkeervoorzieningen binnenstad.
- In heel Hengelo is openbaar vervoer op loopafstand te bereiken: binnen 5 minuten lopen een bushalte (ontsluitend openbaar vervoer of mogelijkheid gebruik te maken van vervoer op afroep), of binnen 5 minuten fietsen of 10 minuten lopen een HOV-bushalte of treinstation.





#### 4. Hengelo een veilige woonstad



##### **Verbeteren van de verkeersveiligheid met risicogestuurde aanpak en balans in de woonwijken.**

Strevenaarnulverkeersslachtoffersin2050

De gemeente Hengelo blijft zich inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid op straat, zodat iedereen veilig van A naar B kan komen en zich daar prettig bij voelt. Uit de benchmark (zie Koersnota) blijkt dat Hengelo dit redelijk goed doet op het gebied van verkeersveiligheid. Dat kunnen we zien in de verkeersveiligheidsmonitor die we jaarlijks achteraf opstellen. Maar het moet en kan beter. Zowel landelijk als lokaal. Daarom is er een landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld, met de ambitie: op weg naar nul verkeersslachtoffers.

In een landelijke motie is er een tussendoel gesteld; een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 ten opzichte van 2020. Voor Hengelo betekent dit 47 minder slachtoffers door verkeersongevallen in 2030 ten opzichte van 2016.

##### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)**

Het SPV volgt een risicogestuurd beleid. De aanpak is proactief ingestoken en is bedoeld om ongevallen te voorkomen door risicofactoren zoals wegkenmerken, omstandigheden (bijvoorbeeld scholen in de omgeving, leeftijdsopbouw) en gedragingen aan te pakken. We kijken dus niet meer alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar maken een risico analyse van specifieke punten in ons wegennet.

Voor uitwerking van de landelijke lijn naar het gemeentelijk SVP heeft Hengelo analyses van de verkeersonveiligheid gedaan. Voor de risicothema's wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. In dit programma worden maatregelen voorgesteld die de verkeersveiligheid verder moeten verbeteren. Dat zijn maatregelen op gebied van Infrastructuur, Educatie en Voorlichting en Handhaving.

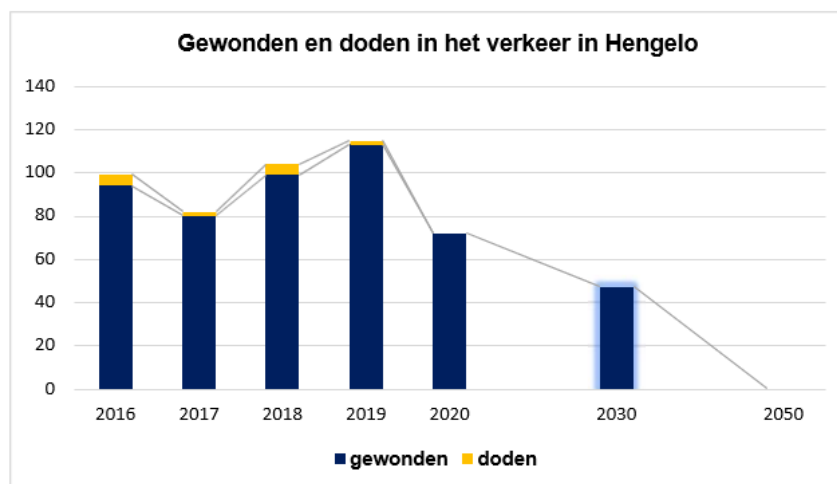
### Sturen op risico thema's

Uit de analyses blijkt dat onze aandacht vooral uit gaat naar de volgende risicothema's; onervaren verkeerdeelnemers tussen 16 en 24 jaar, ouderen en fietsers in het verkeer in het algemeen en de oudere fietser vanaf 70 jaar met een E-bike. Deze laatste groep is sterk vertegenwoordigd in het ongevalbeeld. In educatie en communicatie rondom veilig gedrag in het verkeer, komt de focus te liggen op deze doelgroepen. Voor wat betreft de infrastructuur is er aandacht voor zowel de 50 km/per uur als wel 30 km/per uur wegen. Op de 50 km/per uur wegen vinden de meeste ongevallen plaats.

### 30km/u waar kan, 50 km/u waar moet

In de woonwijken komt alles samen: leven, spelen en verplaatsen. Tegelijkertijd hebben we de ambitie om aantrekkelijke woonmilieus te bieden. Des te belangrijker is het dus om in de wijken de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Daarom gaan we het principe hanteren: '30 km/u waar kan, 50 km/u waar moet'. Concreet houdt dit in dat alle straten binnen de wijkring een maximumsnelheid krijgen van 30 km/u.

De verwachting is dat dit zal bijdragen aan een verlaging van de verkeersongevallen met als bijkomend positief effect een verbetering van de leefbaarheid langs deze wegen. In andere woonwijken gaan we verkennen welke wegen 50 km/u als maximumsnelheid moeten behouden.



Figuur 7: gewonden en doden in het verkeer in de gemeente Hengelo. Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage gemeente Hengelo periode 2016-2020

### Ambitie

- Onze inwoners kunnen zich veilig en prettig verplaatsen, de omgeving vormt daarin geen belemmering.
- Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de Wijkring.

### Doelstellingen

- Nul verkeersslachtoffers in 2050 en een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 50% in 2030 t.o.v. peiljaar 2016.
- Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de Wijkring door verlaging maximum snelheid naar 30 km/ per uur.
- In 2040 kennen alle wegen met gemengd verkeer (inclusief wegen met fietsstroken) een veilige rijnsnelheid met bijbehorende inrichting, conform de 'Duurzaam Veilig'-principes.



## 5. Hengelo een duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad



**Aantrekkelijke, duurzame en bruisende (woon) stad door kansen te pakken.**

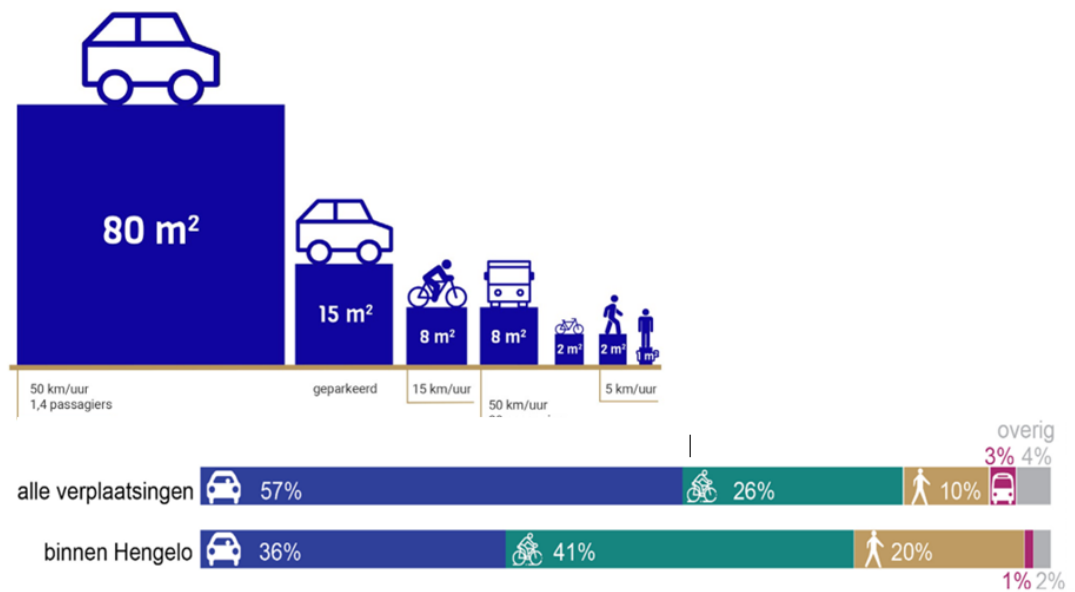
### 5.1 Stimuleren van fietsenopenbaarvervoer

#### **Koppelkansen voor duurzame mobiliteit**

Een aantrekkelijke en bruisende stad: dat zit vooral in de functies en voorzieningen die Hengelo te bieden heeft, de uitstraling van de stad en de inrichting. Voor mobiliteit is de opgave in dit kader vooral het verduurzamen van de verplaatsingen. Daarmee is veel winst te behalen voor het milieu, verbetert de gezondheid van Hengeloërs en ontstaat meer ruimte voor een aantrekkelijke inrichting van de leefomgeving.

Kijken we naar de verplaatsingspatronen van, naar en binnen Hengelo, dan wordt nu voor bijna 60% van de ritten de auto gebruikt en slechts in een kwart van de gevallen wordt de fiets gepakt (zie figuur 8). Kijken we alleen naar verplaatsingen binnen Hengelo, dan ligt het aandeel van de fiets wel wat hoger, maar ook hier is ruimte voor verbetering. We streven naar een toename van het fietsgebruik binnen de gemeente en ook naar omliggende plaatsen tot ongeveer 15 kilometer. Voor langere verplaatsingen streven we naar een toename van het ov-gebruik. Met de schaa sprong van de stad is het noodzakelijk om in te zetten op deze duurzame vervoerwijzen. Ze vragen minder ruimte (zie figuur 9), zodat de stad bereikbaar blijft in de toekomst en iedereen zich kan verplaatsen.

*Figuur 9: het ruimtebeslag per modaliteit*



Figuur 8: verdeling van gebruik vervoersmiddelen over alle verplaatsingen van, naar en binnen Hengelo (bron: Odin data 2018-2019).

### Versterken van duurzame verplaatsingen met STOMP als basisprincipe

Het zogenaamde STOMP ontwerpprincipe is leidend en noodzakelijk om de stad bereikbaar te houden. Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Het STOMP-principe is inmiddels uitgegroeid tot een belangrijk uitgangspunt waarin de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en dat invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. Per gebied wordt afweging gemaakt van de passende maat en schaal voor het toepassen van het STOMP-principe. Rekening houdend met de huidige en toekomstige vorm, functie en gebruik van de weg en het gebied.

#### Hengeloaantrekkelijkeloop-enfietsstad

De fiets is hét vervoersmiddel voor verplaatsingen in de stad. Snel, ruimteefficiënt, vrij van uitstoot en flexibel. Het gebruik van de fiets neemt toe: dat willen we faciliteren en verdere groei stimuleren. De fietser krijgt daarom ruim baan op belangrijke inprickers richting de binnenstad.

In de Binnenstad en Hart van Zuid, en andere toekomstige plannen, komt meer aandacht voor de positie van de fietser. De infrastructuur voor de fiets is kwalitatief goed, logisch ingericht, direct en veilig. Waar mogelijk benutten we technologische innovaties om fietsen nog aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld om fietsers te detecteren bij kruispunten waardoor ze sneller groen krijgen.

Er worden voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in de binnenstad, bij voorzieningen en nieuwe woonwijken.

Ook voor de voetganger is nog veel terrein te winnen. Zowel in het stedelijk gebied, als ook in werkgebieden en het buitengebied, maken we meer ruimte voor de voetganger. Niet alleen omdat dat functioneel en veilig is, maar ook omdat we vinden dat de omgeving moet 'uitnodigen' tot het maken van een wandeling.

## 5.2 Energie en klimaat

### Naar zero-emissie mobiliteit

Vanaf 2035 komen er binnen de EU geen nieuwe auto's meer op de markt die rijden op fossiele brandstoffen en in Nederland mogelijk al vanaf 2030. De vervanging van het huidige fossiele wagenpark is daarmee definitief ingezet. Er komen langzamerhand ook meer tweedehands elektrische auto's op de markt, waardoor elektrisch rijden voor meer mensen toegankelijk wordt. Het faciliteren van zero-emissie mobiliteit is een belangrijke opgave voor de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van voldoende oplaadpunten. In de overgangsfase speelt ook het vraagstuk van de beschikbaarheid van voldoende parkeervoorzieningen, zowel voor elektrische auto's als voor auto's die op fossiele

brandstof rijden. Het uitgangspunt is dat er bij elke publieke laadpaal (met twee laadpunten) twee parkeerplekken worden gereserveerd voor laden.

Voor de komende drie jaar zijn al laadkaarten opgesteld op wijkniveau. Daarin is aangegeven op welke plekken oplaadpunten gerealiseerd zullen worden. Voor de periode daarna zal de opgave alleen maar groter worden. Hiervoor wordt nu apart een laadbeleid opgesteld. Belangrijke uitdagingen hierin zijn het realiseren van voldoende snellaadplekken, het gebundeld aanbieden van laadpunten bij mobiliteits-hubs en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk.

Het plaatsen van laadpunten gebeurt in samenwerking tussen de gemeente en marktpartijen. De gemeente gaat hierin een stimulerende rol nemen. Met het laadbeleid nemen we regie op het plaatsen en opschalen van de laadoplossingen die nodig zijn. Op die manier zorgen we voor een goede inpassing in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet en willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te maken.

#### **Slimme en schone logistiek met logistieke hubs**

Voor de logistieke keten geldt ook een stevige ambitie richting zeroemissie. Hengelo volgt hierin het landelijk beleid om in 2030 de binnenstad zeroemissie, dus zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot, te bevoorraden. Daarnaast hebben we de ambitie om dit binnen de gehele Wijkring in te voeren. Om dat te kunnen realiseren is het nodig om goede logistieke overslagpunten te ontwikkelen. We noemen dit logistieke hubs en we zoeken naar geschikte locaties om deze de komende jaren te realiseren. Voor de hand liggend zijn locaties langs de radialen vanaf het hoofdwegennet richting de binnenstad. Deze zijn relatief goed bereikbaar vanaf de snelweg en vanaf deze plekken kunnen kleinere, uitstootvrije voertuigen dan de binnenstad inrijden.

Op een groter schaalniveau zetten we in op logistieke hubs die multimodaal goederenvervoer kunnen faciliteren. Met name bedrijventerrein Twentekanaal Zuid heeft gunstige eigenschappen voor een logistiek overslagpunt, waar grootschalig goederenvervoer over de weg kan worden vervangen door vervoer over water.

#### **Aandacht voor robuuste infrastructuur en bijdrage mobiliteit aan klimaatadaptatie**

Hengelo maakt zich klaar voor de toekomst. We willen dat wegen begaanbaar blijven bij flinke wateroverlast en overstromingen. In de Klimaatadaptatiestrategie van Hengelo is inzichtelijk op welke wegen het overstromingsrisico relatief groot is. Een voorbeeld is de Oldenzaalsestraat. Ook de auto- en fiets-tunnels zijn voorbeelden. We gaan verkennen hoe we de begaanbaarheid van wegen met deze risico's robuuster kunnen maken. De klimaatadaptatiestrategie biedt hiervoor kaders.

Ook vergroening van de stad is van belang. Dit helpt klimaatverandering tegen te gaan, maar het helpt ook bij het beschermen tegen de effecten van klimaatverandering, zoals hittestress. Groen zorgt namelijk voor verkoeling. Op plekken waar dat mogelijk is, worden wegen heringericht zodat meer ruimte ontstaat voor groen. Een voorbeeld hiervan is het vergroenen van de centrumring. Ook wordt bij wegontwerp vanaf het begin rekening gehouden met groen.

Tenslotte hebben we aandacht voor schone lucht. Hengelo heeft zich aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord, een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten, dat streeft naar een gezondheidswinst door negatieve effecten van onder andere mobiliteit te beperken. Hiervoor moet de uitstoot van stikstof, fijnstof en CO door wegverkeer omlaag. De maatregelen in dit mobiliteitsplan moeten daar aan bijdragen.

#### **Drones**

Tijdens het participatieproces hebben we leerlingen laten mee denken over mobiliteit in 2040. Drones was één van de maatregelen die veelvuldig terug kwam als oplossingsrichting.

Zowel voor vervoer voor mensen in de vorm van bus, voor het bezorgen van pakketjes en ter ondersteuning bij hulpdiensten.

Daarbij stelden de leerlingen voor om mobiliteitshubs en drones met elkaar te combineren. Waar verschillende verplaatsingen bij elkaar komen. Met als doel sneller en veiliger reizen van, naar en door Hengelo.

### **5.3 Samen werken aan technologische innovaties en smart mobility**

We zien ontwikkelingen in de technologische sector als kans om doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit en bereikbaarheid een stap dichterbij te brengen.

Dat betekent een veranderende rol van ons als gemeente. Samen met bedrijven werken we samen aan nieuwe ontwikkelingen. We zien voor ons zelf daarin een stimulerende rol. Het is uiteindelijk aan bedrijven en instellingen om de innovaties uit te voeren en te realiseren.

Eén van de nieuwe technologische ontwikkelingen die we op ons af zien komen zijn drones. We zien kansen voor drones in combinatie met logistiek. Denk bijvoorbeeld aan het afleveren van een pakketje bij een hub. De ontwikkeling van drones volgen we en mogelijk starten we een pilot.

De ontwikkeling die nu al speelt is slimme software in verkeerslichten en voertuigen. Daarmee kunnen zij met elkaar communiceren. Zo wordt een betere doorstroming geregeld voor fietser, openbaar vervoer of auto, afhankelijk van wat op dat moment nodig is gegeven het verkeersaanbod. De fietsketting is daar een voorbeeld van waarin met een pilot nieuwe technologische ontwikkelingen wordt bewerkstelligd. Van belang is dat we bij nieuwe ontwikkelingen aansluiten bij de gestelde landelijke richtlijnen. Daarom borgen we dat de voertuigen en verkeerslichten (met benodigde systemen) structureel data uitwisselen.

Realtime reisinformatie stelt mensen in staat de meest gunstige vervoeroptie en route te kiezen naar hun bestemming. Als gemeente stellen we verkeersdata en actuele reisinformatie zo goed mogelijk beschikbaar aan de gebruikers. Deze technologische ontwikkeling kan bijvoorbeeld bijdragen aan het doel om het verkeer te spreiden over de hoofdstructuur en sturen op de Wijkkring in plaats van de route via de centrumring (als zij geen bestemming hebben in het centrum).

#### **5.4 Ambities en doelstellingen**

##### **Ambitie**

- Hengelo is een aantrekkelijke fietsstad.
- De transitie naar duurzaam vervoer wordt verder vormgegeven. Dat wil zeggen dat mobiliteit en logistiek zoveel mogelijk zonder nadelige gevolgen voor de omgeving plaatsvindt. Dus geen of veel minder uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast.
- We hebben ons gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA) en streven naar het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw laten we plaatsvinden op plekken die goed op een duurzame manier bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden.
- Benutten van kansen op het gebied van smart mobility om duurzame vervoerwijzen te stimuleren.
- We stimuleren initiatieven vanuit bedrijfsleven en/of Provincie/Rijk die bijdragen aan de ontwikkeling en innovatie van Smart Mobility.

##### **Doelstellingen**

- In 2040 wordt 50% van de verplaatsingen binnen Hengelo met de fiets gedaan.
- Vanuit de Hengelose woonwijken is de binnenstad (en het centraal station) met de fiets sneller te bereiken dan met de auto.
- Realiseren van aantrekkelijke wandelroutes, zowel in stedelijk gebied (zoals benoemd in Omgevingsvisie Binnenstad/Hart van Zuid) als in werkgebieden en richting het buitengebied.
- We realiseren een basisnetwerk van publieke laadpalen, in elk geval 260 laadpalen in 2025 en de voorlopige doelstelling voor 2035 is 928 laadpalen.
- We hebben ons verbonden aan de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De doelstelling is om in 2030 de binnenstad te bevoorraden zonder uitstoot van broeikasgassen.



## 6. Hengelo voor iedereen toegankelijk en verbonden



We streven naar zelfredzaamheid en een goed toegankelijke gemeente voor iedereen. Daarnaast is het uitnodigen tot bewegen en ontmoeten belangrijk voor de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners. Door hier rekening mee te houden in het ontwerp van de openbare ruimte, stimuleren we actieve mobiliteit (lopen, fietsen) en creëren we meer ruimte voor ontmoeting. We hebben aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met verminderde mobiliteit en we dragen zorg voor het aanbieden van aanvullende mobiliteitsvoorzieningen voor mensen die dat nodig hebben.

### **Inzetten op inclusieve bereikbaarheid**

We vinden het belangrijk dat iedereen kan meekomen in de samenleving en kan deelnemen aan activiteiten. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid ligt de focus op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals jonge kinderen, slechtzienden en mensen met een fysieke handicap. We doen dit vanuit het principe van inclusieve bereikbaarheid: belangrijke maatschappelijke en economische voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen, wijkcentra, moeten voor iedereen eenvoudig en veilig bereikbaar zijn. Ook de toegankelijkheid van ov-haltes en vervoersknooppunten (hubs) is belangrijk.

### **Ontwerpen voor en met de doelgroep**

Wanneer wordt gewerkt aan het ontwerpen van de openbare ruimte en plannen voor verkeer, worden vertegenwoordigers/ambassadeurs van verschillende doelgroepen gevraagd mee te denken. Op die manier wordt geborgd dat de openbare ruimte toegankelijk is voor eenieder.

### **Vervoer op maat**

De concessie voor WMO-doelgroepenvervoer wordt in 2023 opnieuw aanbesteed. Er zijn veel vernieuwingen gaande in deze diensten, waardoor het onderscheid tussen privévervoer en collectief vervoer minder duidelijk wordt. Hiervoor hebben we aandacht in de nieuwe concessie. Daarnaast vindt de gemeente het belangrijk dat vervoer op maat zoveel mogelijk zero emissie wordt.

### **Toegankelijkheid binnenstad WMO en taxi**

Vanuit het principe van inclusieve bereikbaarheid moet ook de binnenstad goed toegankelijk zijn voor doelgroepenvervoer. De binnenstad is een autovrij gebied. Voor het doelgroepenvervoer/(WMO)-taxi wordt een uitzondering gemaakt voor het halen en brengen van bezoekers.

### **Stimuleren van bewegen en uitnodigen tot ontmoeten**

We stimuleren bewegen, door actieve mobiliteit aantrekkelijk te maken. Zo worden goede en veilige fietsverbindingen aangelegd; dit draagt ook bij aan een goede multimodale bereikbaarheid. Deze verbindingen liggen idealiter langs groen of water en zijn relatief schaduwrijk.

Op kleiner schaalniveau stimuleren we bewegen, door de omgeving beweegvriendelijk in te richten. En door ommetjes aan te bieden in de woonwijk en op bedrijventerreinen. Dat maakt de woon- en

werkomgeving aantrekkelijker en prettiger. Daarnaast vinden we het belangrijk dat recreatief groen goed lopend en met de fiets bereikt kan worden vanuit de stad.

#### **Ambitie**

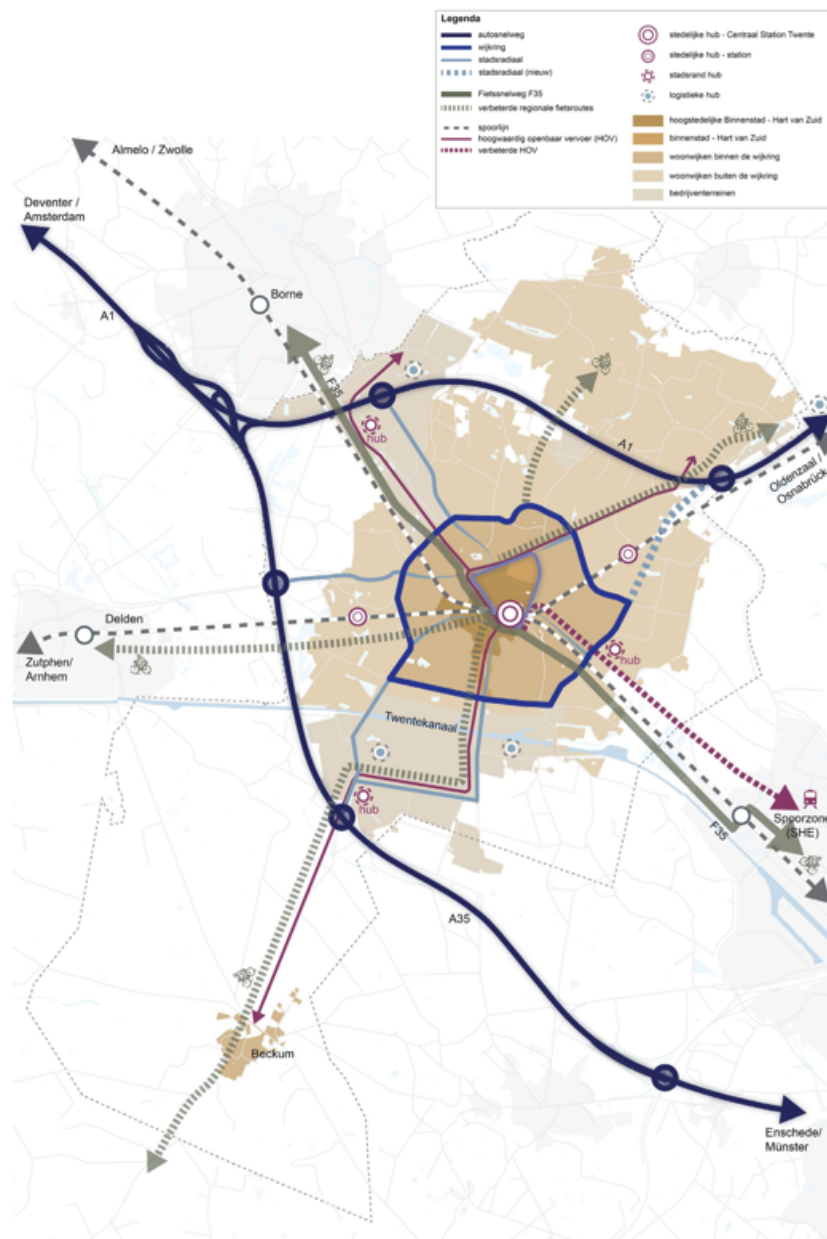
- Goede toegankelijkheid van de openbare ruimte rondom belangrijke bestemmingen en ov-haltes voor voetgangers en gehandicapten is het uitgangspunt.
- Iedereen kan meekomen: economische en maatschappelijke bestemmingen zijn sociaal veilig te bereiken zodat niemand is uitgesloten van deelname aan de samenleving
- We stimuleren meer bewegen door actieve mobiliteit prioriteit te geven.
- Aangenaam leefklimaat met ruimte voor ontmoeting, bijvoorbeeld bij de mobiliteitshubs (knooppunten).

#### **Doelstellingen**

- In 2040 zijn alle belangrijke bestemmingen voor alle Hengeloërs binnen een half uur reizen bereikbaar, ongeacht het vervoermiddel. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen het aantal banen of voorzieningen die verschillende groepen mensen kunnen bereiken.
- Haltes en vervoersknooppunten (hubs) worden zo ontworpen dat ze voor iedereen toegankelijk en sociaal veilig zijn en uitnodigen tot ontmoeting.
- De uitvoering van het mobiliteitsbeleid leidt tot een toename van het aantal fietsritten, waardoor de gemiddelde Hengeloër meer beweegt en positieve gezondheidseffecten ervaart.

Tijdens uitgaansavonden is er behoefte aan een duidelijke taxistandplaats in de binnenstad. Tijdens de avond en nacht maken veel bezoekers gebruik van taxi's. De taxi's moeten op een herkenbare en logische plek gesitueerd worden. Vanuit programmalijn bereikbare binnenstad (onderdeel van programma binnenstad) wordt gewerkt aan deze vraag.





Figuur 10: integrale netwerkkaart mobiliteitsplan Hengelo 30

## 7. Netwerken

Een integraal netwerk is essentieel voor de toekomstige ontwikkelingen in Hengelo.

### 7.1 Integraal mobiliteitsnetwerk Hengelo

Het mobiliteitsnetwerk van Hengelo moet robuust zijn en voorbereid op de toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit en de ruimtelijke plannen binnen de gemeente. Omdat steeds meer mensen zich via meerdere vervoerwijzen verplaatsen van A naar B is de integraliteit van het netwerk essentieel. De overstap van bijvoorbeeld auto naar fiets of auto naar openbaar vervoer moet soepel verlopen om daarmee de bereikbaarheid goed te houden en tevens bij te dragen aan de doelstellingen ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid in Hengelo.

In figuur 10 is de integrale kaart weergegeven van het mobiliteitsnetwerk van Hengelo. Op de kaart worden de principekeuzes op netwerkniveau weergegeven. In het kernwinkelgebied komt de voetganger op de eerste plaats. De verblijfsgebieden (onder andere de 'magneet') kenmerken zich door meer ruimte voor de voetganger en fietser, waardoor een aantrekkelijke en veilige leefomgeving ontstaat.

Het fietsnetwerk kent een aantal snelfietsroutes die als hoofdassen Hengelo doorkruisen en verbinden met omliggende plaatsen (F35 Enschede – Borne en de verbeterde regionale routes naar Oldenzaal, Beckum en Delden). Daarnaast is het stadsfietsroutenetwerk met belangrijke fietsroutes binnen de stad (vanuit de wijken richting de binnenstad en tussen wijken) weergegeven.

In het ov-netwerk speelt station Hengelo een centrale rol, evenals de twee andere treinstations en de HOV-busverbindingen. Station Hengelo en de HOV-verbindingen willen we verder versterken, door ruimtelijke ontwikkelingen hieromheen te concentreren. Het stads- en streekbusnetwerk is ondersteunend en dient vooral een ontsluitende functie te hebben voor de woonwijken en omliggende kernen, zoals Beckum, Deurningen en Borne.

Op de mobiliteitshubs komen openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit samen. Goede bereikbaarheid van de stations en hubs voor fietsers en voetgangers is essentieel. Dit betekent onder andere voldoende fietsenstallingen en veilige looproutes richting de hub.

Voor het wegennet zetten we in op het faciliteren van autoverkeer op het hoofdwegennet, waaronder de radialen en de Wijkkring. We stimuleren autoverkeer zo lang mogelijk op deze hoofdwegen te blijven. Op de inprikkers vanaf de Wijkkring richting binnenstad en op de centrumring komt het binnenstedelijk karakter meer naar voren, om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De maximumsnelheid gaat hier omlaag naar 30 km/per uur.

Per modaliteit is nog meer diepgang en detail aan te brengen. Daarom wordt voor de verschillende modaliteiten in de hierop volgende paragrafen een toelichting gegeven.

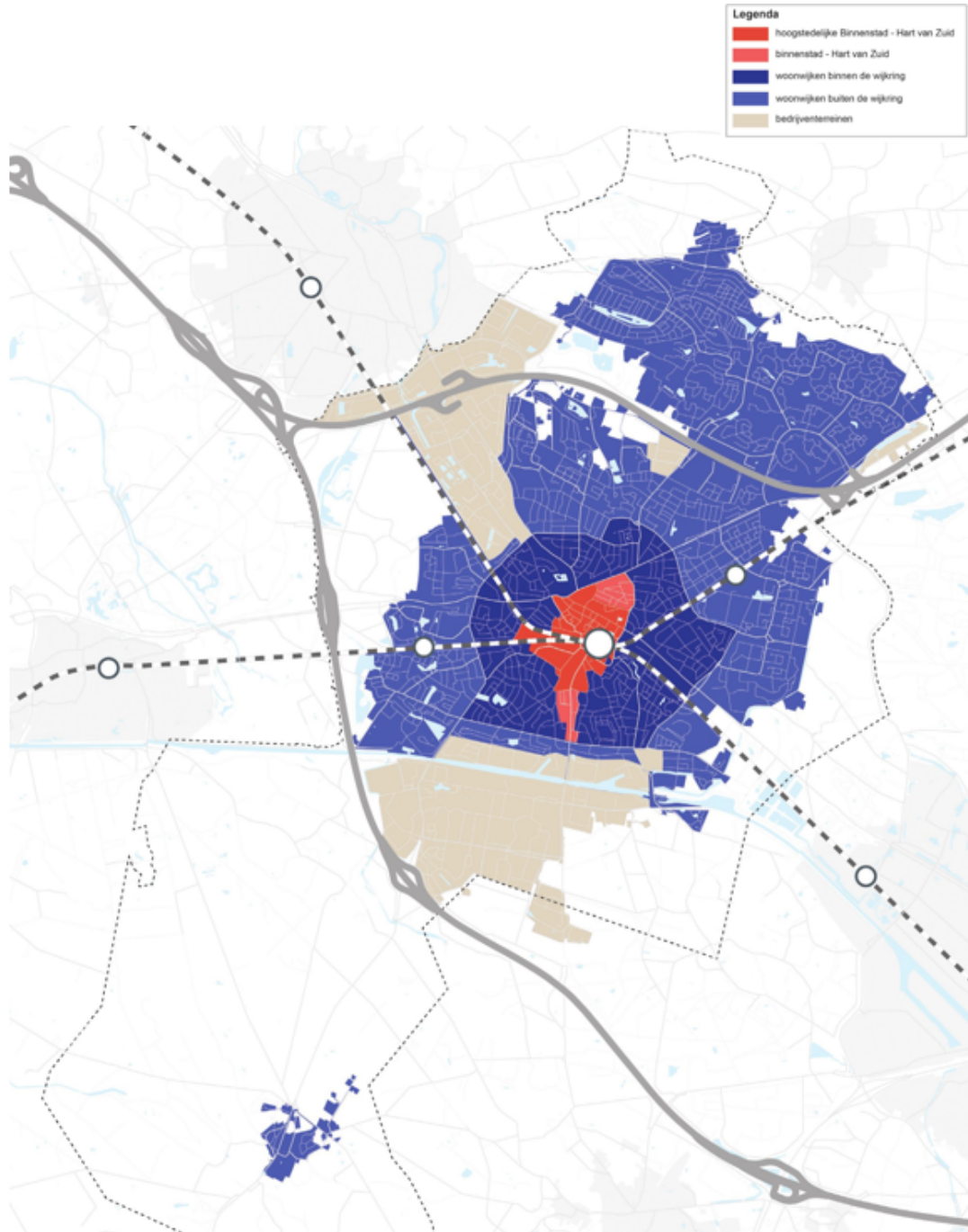


## **7.2 Principekeuzes en opgaven mobiliteitsnetwerk per modaliteit**

Het mobiliteitsbeleid zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, en de principekeuzes voor het mobiliteitsnetwerk die daaruit volgen, zijn samengevat in tabel 1. Het betreft feitelijk een samenvatting van de principekeuzes van dit mobiliteitsplan, gesorteerd naar de verschillende gebiedstypen en specifiek voor de verschillende modaliteiten. Er is onderscheid gemaakt in de volgende gebieden:

- Centrum en centrumring
- Wijken binnen de Wijkkring, inclusief de Wijkkring zelf
- Wijken buiten de Wijkkring, inclusief Beckum
- Het buitengebied

De verschillende gebieden zijn weergegeven op de kaart in figuur 11.



*Figuur 11: indeling Hengelo in gebiedstypen ten behoeve van de uitwerking van het mobiliteitsplan*

### **7.3 Voetganger**

Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Dat maakt dat de voetganger een belangrijke plaats inneemt in het beleid van de gemeente Hengelo. In dit mobiliteitsplan is niet een specifiek netwerk beschreven, aangezien dat te gedetailleerd is. Wel zijn specifieke gebieden aangegeven waar de voetganger (meer) prioriteit krijgt.

De voetganger is een breed begrip. Hierbinnen vallen de wandelaar, de mindervalide, de oudere, de hardloper, de skater, etc. Bij het ontwerpen voor voetgangers moet goed gekeken worden wie de primaire doelgroep is (wie maken er gebruik van) en wat betekent dat voor bijvoorbeeld de breedte van het trottoir.

Nederlanders nemen voor bijna 10% van alle ritten onder een kilometer de auto. Dit is een afstand die de meeste mensen kunnen lopen. Hoe aantrekkelijk dit voor iemand is, hangt onder andere af van de

subjectieve bereikbaarheid van een bestemming. Deze verschilt van persoon tot persoon. Succesvol beleid om mensen te stimuleren meer te lopen, combineert daarom ingrepen in de fysieke omgeving met mobiliteitsmanagement ten gunste van de voetganger en campagnes gericht op specifieke doelgroepen. Binnen Hengelo hebben in de Binnenstad en de Magneet voetgangers veel prioriteit.


Ook op bedrijventerreinen en in het buitengebied dragen goede wandel- en looproutes bij tot het stimuleren van lopen en daarmee gezonder leven.

De te ontwikkelen mobiliteitshubs, nieuwe en bestaande (H)OV-haltes moeten sociaal en verkeersveilige looproutes hebben. Hiervoor hanteren we landelijke richtlijnen die zijn opgesteld door het CROW.

**Samenvattend:**

- Uitwerking van kwaliteitseisen looproutes
- Campagnes om het wandelen te stimuleren
- Verbeteren van de wandelroutes op bedrijventerrein en in het buitengebied
- Aantrekkelijke looproutes naar de (H)OV- haltes en hubs



Voor iedereen toegankelijk en verbonden	Centrum en centrumring	Wijken binnen de Wijkkring (inclusief wijkkring)	Wijken buiten de wijkkring (inclusief Beckum)	Buitengebied	Multimodaal bereiken
<b>Voetganger</b> In de binnenstad en binnen woonwijken veel ruimte voor voetganger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriteit op de 'Magneet'</li> <li>• Toegankelijkheid belangrijke bestemmingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriteit op de 'Magneet'</li> <li>• Toegankelijkheid belangrijke bestemmingen</li> <li>• Aantrekkelijke wandelroutes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schoolomgevingen</li> <li>• Wijk- en winkelcentra</li> <li>• Looproutes mobiliteitshubs en OV-haltes</li> <li>• Recreatief rondje wandelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid groengebieden voor wandelaars/recreatief gebruik</li> </ul>	

<p><b>Fietser</b> Gericht op stimuleren fiets voor lokale en regionale verplaatsingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriteit op de 'Magneet'</li> <li>• Fietsparkeeren in de binnenstad en bij OV-haltes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriteit op de 'Magneet'</li> <li>• F35 inpassen in stedelijk gebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• F35 inpassen in stedelijk netwerk</li> <li>• Fiets &amp; OV-as Spoorzone Hengelo-Kennispark-Enschede</li> <li>• Verbeteren fietsroutes naar Vossenbelt/Hasseler Es</li> <li>• Fietsverbinding richting Beckum versterken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale fietsverbinding Hengelo-Oldenzaal realiseren</li> <li>• Fietsverbinding richting Delden versterken</li> <li>• Knooppuntenroutes in en rondom Hengelo bijhouden/uitbreiden</li> </ul>	
<p><b>OV-reiziger</b> Gericht op behoud en waar mogelijk versterken van openbaar vervoerlijnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Station Hengelo doorontwikkelen als multimodaal vervoersknooppunt "Twente Centraal"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontsluitend OV richting station</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteitshubs aan HOV-lijnen</li> <li>• Fiets &amp; OV-as Spoorzone Hengelo-Kennispark-Enschede</li> <li>• HOV-lijnen naar de woonwijken en werkgebieden (TopTech)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontsluitend OV behouden</li> </ul>	
<p><b>Automobilist</b> Gericht op bereikbaar houden van de economische kerngebieden. Rijden met veilige snelheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrumwegen primair voor bestemmingsverkeer</li> <li>• Parkeren op afstand en in garages stimuleren</li> <li>• Voldoende laadinfrastructuur</li> <li>• Minimale parkeernormen ruimtelijk ontwikkelingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Functie Wijkenring: verdelen en doorstromen</li> <li>• Leefbaarheid en veiligheid op de inrikers verbeteren (binnen de Wijkenring 30 km/uur)</li> <li>• Gemiddelde parkeernorm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling hubs aan de randen van de stad</li> <li>• Onderzoeken Verlengde Laan van Driene, ontlasten Oldenzaalsestraat in samenhang met Spoorzone Hengelo-Enschede</li> <li>• Op buurtverzamelwegen '30 km/uur tenzij'</li> <li>• Gemiddelde parkeernorm</li> <li>• Bedrijventerreinen goed bereikbaar met alle vervoerswijzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid</li> <li>• Gemiddelde parkeernorm</li> </ul>	
<p><b>Logistiek</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zero emissie stadslogistiek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zero emissie stadslogistiek</li> <li>• Mobiliteitshubs met pick-up points als alternatief voor bezorgdiensten door de wijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modal shift goederenvervoer (vervoer over water/spoor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veilige routes voor landbouwverkeer</li> </ul>	

Tabel 1: Mobiliteitskeuzes gesorteerd naar gebiedstype en modaliteit



Figuur 12: Fietsnetwerk 2040

#### 7.4 Fiets

Voor verplaatsingen binnen de stad willen we dat de fiets op 1 komt te staan. Hier hoort ook een volwaardig en veilig fietsnetwerk bij. In het Fietsnetwerk 2040 (figuur 12) wordt aangegeven wat de snel-fietsroutes zijn en welke de belangrijke doorfietsroutes zijn door de stad.

Regionale fietsroutes met de F35 als drager. De regionale fietsroutes vormen de basis van het fietsnetwerk. Daarin zien we onderscheid in de verschillende verbindingen, met elk eigen opgaven:

- F35 inpassen in het stedelijk gebied;
- Uitbreiding van regionale fietsroutes met een snelfietsroute naar Oldenzaal;
- Directe en veilige routes naar grotere Twentse kernen, zoals o.a. Delden, Deurningen;
- Veilige stadsfietsroutes voor de bereikbaarheid van de woonwijken, bedrijventerreinen en voorzieningen.

Met de nieuwe koers van dit mobiliteitsplan wordt ook het Actieplan Fiets (2015-2018) geactualiseerd.

#### Hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur

Voor het fietsnet in Hengelo gelden de vijf hoofdeisen waaraan fietsvriendelijke infrastructuur moet voldoen:

- *Samenhang*: De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
- *Directheid*: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot het minimum beperkt).
- *Aantrekkelijkheid*: De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
- *Veiligheid*: De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid en de gezondheid (minimale blootstelling aan schadelijke stoffen) van fietsers en overige weggebruikers.
- *Comfort*: De fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zo min mogelijk hinder (trillingen, extra inspanningen door hoogteverschillen, overlast van overig verkeer) en oponthoud (stoppen) ervaren.

Voor een verdere inrichting van de fietsroutes wordt verwezen naar de publicatie Kernnet fiets Overijssel, Ontwerpprincipes Fiets (Provincie Overijssel, juli 2018).

#### Fietsverbinding centrumring

Omdat in het kernwinkelgebied de voetganger op de eerste plaats staat, moet er voor fietsers een aantrekkelijk alternatief zijn om langs het kernwinkelgebied te kunnen fietsen. Op dit moment gebruiken veel fietsers belangrijke winkelstraten om van de ene naar de andere kant van het centrum te komen. We gaan daarom verkennen welke mogelijkheden er zijn voor een alternatieve fietsroute om het centrum heen.

#### Fietsparkeren

Goede, veilige en voldoende fietsenstallingen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad en het centraal station. Van belang is dat de stallingen zich op korte loopafstand van de bestemming bevinden en aantrekkelijk zijn vormgegeven.

In Hengelo zijn de fietsenstallingen gratis voor de bezoekers. Ook naar de toekomst toe is het van belang dat dat zo blijft. Aan de randen van het kernwinkelgebied kunnen bezoekers van de binnenstad verleid worden om hun fiets te stallen en verder te lopen.

Buiten de centrumring dienen voldoende stallingsplekken te zijn bij winkelcentra, scholen, gezondheidscentra, de mobiliteitshubs, etc.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang de plek van de fietsenstalling tijdig mee te nemen. De fietsenstalling moet goed toegankelijk zijn, het liefst dicht bij de uitgang, direct beschikbaar, comfortabel en zonder (fysieke) weerstanden. Het mag niet zo zijn dat de restruimte of kelder in een gebouw (bij een woning of kantoor) de stalling wordt. De fiets verdient een goede plek zodat het uitnodigt om met de fiets te reizen.

#### Samenvattend

- Extra fietsparkeervoorzieningen binnenstad realiseren
- Actualiseren actieplan fiets en uitvoeringsprogramma
- Verbeteren regionale fietsroutes:
  - Hengelo - Oldenzaal;
  - Hengelo - Beckum;
  - Hengelo - Delden;
  - Hengelo - Deurningen.
- Verbeteren fietsverbinding richting Vossenbelt/Hasseler Es en Beckum
- Veilige routes aanwijzen voor landbouwverkeer in relatie tot fietsroutes

- Bereikbaarheid recreatief groen verbeteren door aanleg/ optimalisatie van loop- en fietsroutes en door aanbrengen bewegwijzering.

## 7.5 Openbaar vervoer en mobiliteitshubs

De OV-netwerkaart toont de spoor- en buslijnen van, naar en binnen Hengelo. Daarnaast zijn plekken aangegeven waar een mobiliteitshubs gerealiseerd zou kunnen worden. Onderscheid is gemaakt in het spoor met de stations, de HOV-buslijnen en de streeklijnen.

### Station Twente Centraal

Station "Twente Centraal" is de belangrijkste openbaar vervoerknoop en mobiliteitshub van Hengelo. De ambitie is om die functie de komende jaren te versterken, onder andere door het voor- en natransport (lopen, fiets, HOV-net) te verbeteren. Snelle verbindingen van station Hengelo naar andere regio's zijn van belang.

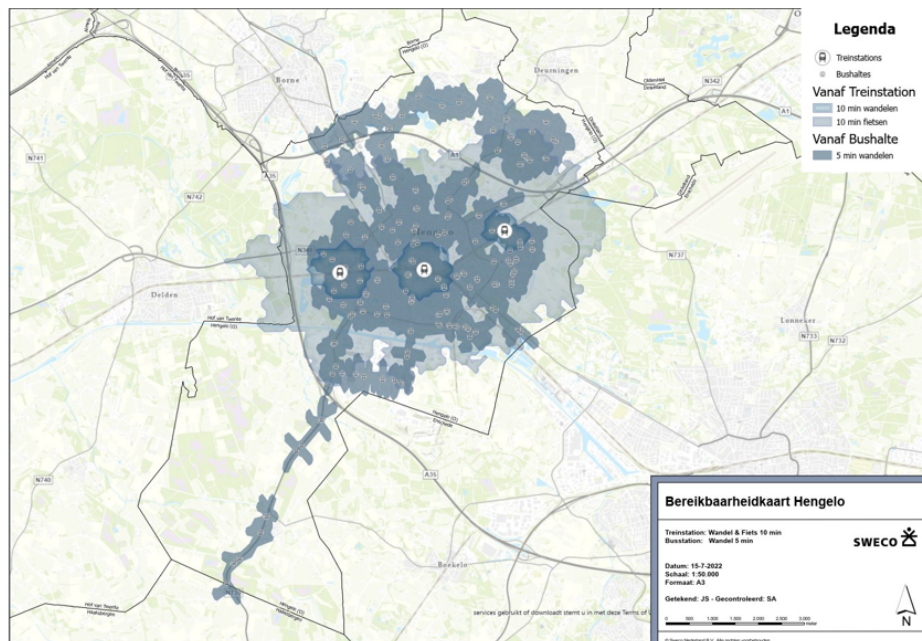
### HOV en Hubs vormen samen de ruggengraat

De HOV-lijnen vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer netwerk binnen Hengelo en worden verbonden aan de mobiliteitshubs. Automobilisten kunnen vanaf de Hub eenvoudig met de HOV-lijnen richting binnenstad of het centraal station. Directheid en een vlotte doorstroming van het HOV zijn belangrijk, aangezien ze een belangrijke schakel vormen in de ketenverplaatsing. Waar mogelijk rijdt het HOV op vrijliggende infrastructuur en bij kruispunten krijgt het zoveel mogelijk prioriteit op andere vervoerwijzen.

### Ontsluitend OV op peil houden

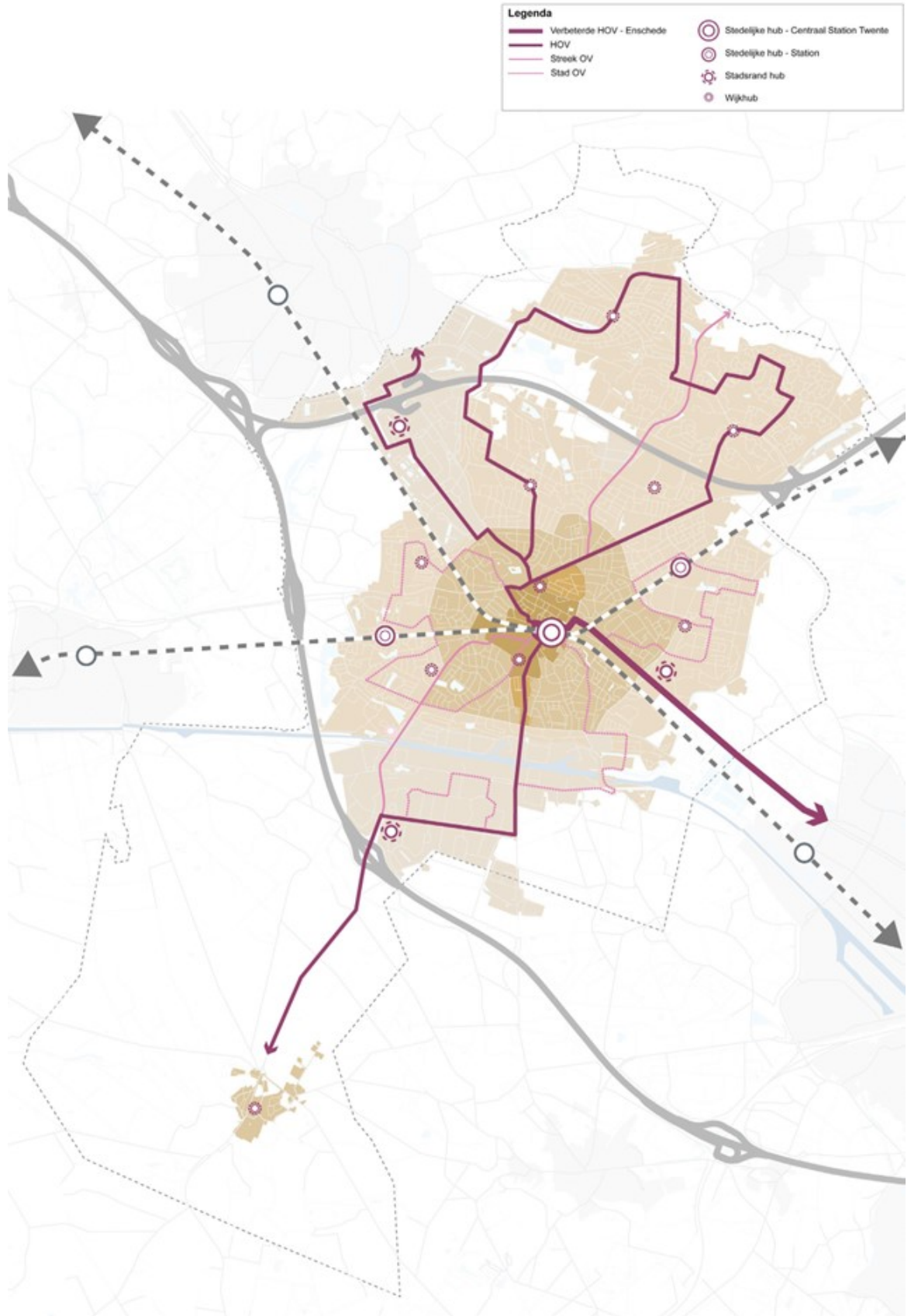
Het ontsluitend OV vormt de verbinding voor mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer richting de binnenstad en het centraal station. Snelheid en directheid van de lijn is daarbij minder belangrijk dan de ontsluiting. Voor de routes via deze wegen is het acceptabel dat de maximum snelheid op delen 30 km/uur is.

Voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer is gekeken naar de loop- en fietstijd tot aan een halte of het station. Op de kaart in figuur 13 is het dekingsgebied weergegeven. Hieruit blijkt dat het merendeel van de inwoners binnen 5 minuten lopen of 10 minuten fietsen van een station of openbaar vervoerhalte woont. Dit niveau van het ov-netwerk houden we op peil.



Figuur 13: OV Bereikbaarheid loop- fiets afstand naar openbaar vervoer





Figuur 14: Netwerk Openbaar Vervoer

**Mobiliteitshubs voor duurzame verplaatsingen**

We zien de opkomst van mobiliteitshubs als kans om het aantrekkelijker te maken voor mensen om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Het maakt het ook makkelijker om een ketenreis (een reis waarbij meerdere vervoersmiddelen worden gebruikt) te maken. We onderscheiden verschillende typen hubs gericht op mobiliteit van personen:

- Stedelijke hub, een ov knooppunt centraal in de stad;
- Stadsrand hub, een P+R locatie aan de randen van de stad;
- Wijkhub, kleinschalige hub in een wijk of bij een kantoorlocatie met deelvoorzieningen.

#### **Stedelijke hubs**

Met het station beschikt Hengelo over een stedelijke hub. Trein, bus, fiets en voetganger komen hier samen. Het station van Hengelo is dé centrale hub in de gemeente en is belangrijk voor zowel bewoners als bezoekers van de stad. We willen de multimodale bereikbaarheid van de hub verder verbeteren en hiermee kansen creëren om ruimtelijke functies te concentreren in dit gebied. Met de ontwikkeling van Hart van Zuid wordt hier al aan gewerkt. Op de stedelijke hub kan ook deelmobiliteit worden aangeboden om meer flexibiliteit te bieden voor de last mile. Verkenningen naar hubs op regionaal niveau worden mede in samenwerking met de provincie opgepakt.

#### **Stadsrand hubs**

Op de radialen vanaf het hoofdwegennet naar de Wijkkring zoeken we naar geschikte locaties voor stadsrand hubs. Belangrijk is dat deze hubs goed ontsloten worden met hoogwaardig openbaar vervoer. Op die manier is het aantrekkelijk om hier de auto te parkeren en vervolgens met het openbaar vervoer (of deelvervoer) de reis te vervolven. Ook op deze plekken kan ruimtelijke ontwikkeling in hogere dichtheden plaatsvinden. Dit maakt de omgeving van de hub aantrekkelijker en draagt bij aan het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer.

#### **Wijkhubs**

In de woonwijken kunnen kleinschalige wijkhubs worden gerealiseerd. Hier worden elektrische deelauto's en elektrische deelbakfietsen aangeboden, vooral gericht op bewoners. Deze deelvoertuigen kunnen een alternatief zijn voor de (tweede) auto van bewoners en zo meer ruimte creëren op straat. Er kunnen ook andere voorzieningen worden aangeboden, zoals een pakketpunt oplaadstation en/of flexwerkplek. De ontwikkeling van kleinschalige mobiliteitshubs staat nog in de kinderschoenen. Van belang is in de ruimtelijke ontwikkelingen er rekening mee te houden. Het experimenteren op één of twee locaties in de stad wordt daarin aanbevolen.

#### **Samenvattend**

- Haalbaarheids- en locatiestudie uitvoeren voor hubs.
- Onderzoek uitvoeren naar het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar tussen Hengelo-Enschede in de avond- en nachturen.
- Versterken HOV-verbindingen en in stand houden ontsluitende functie OV.



#### **Mobiliteitshubs**

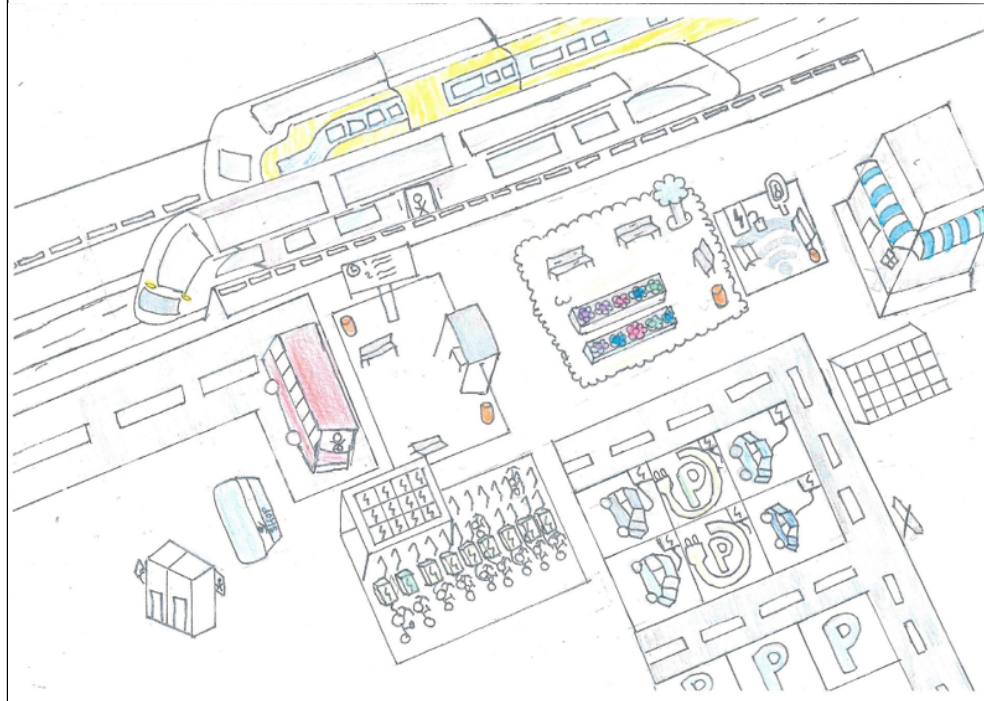
Tijdens het participatieproces hebben we leerlingen laten meedenken over mobiliteit in 2040. Mobiliteitshubs waren één van de maatregelen die veelvuldig terugkwam als oplossingsrichting om Hengelo aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden.

Op verschillende manieren is nagedacht over hubs. Onder andere over welke voorzieningen aanwezig moeten zijn een hub. Zoals leenfietsen, deelauto's, oplaadpunten, natuur, een kiosk en pakketpunt.

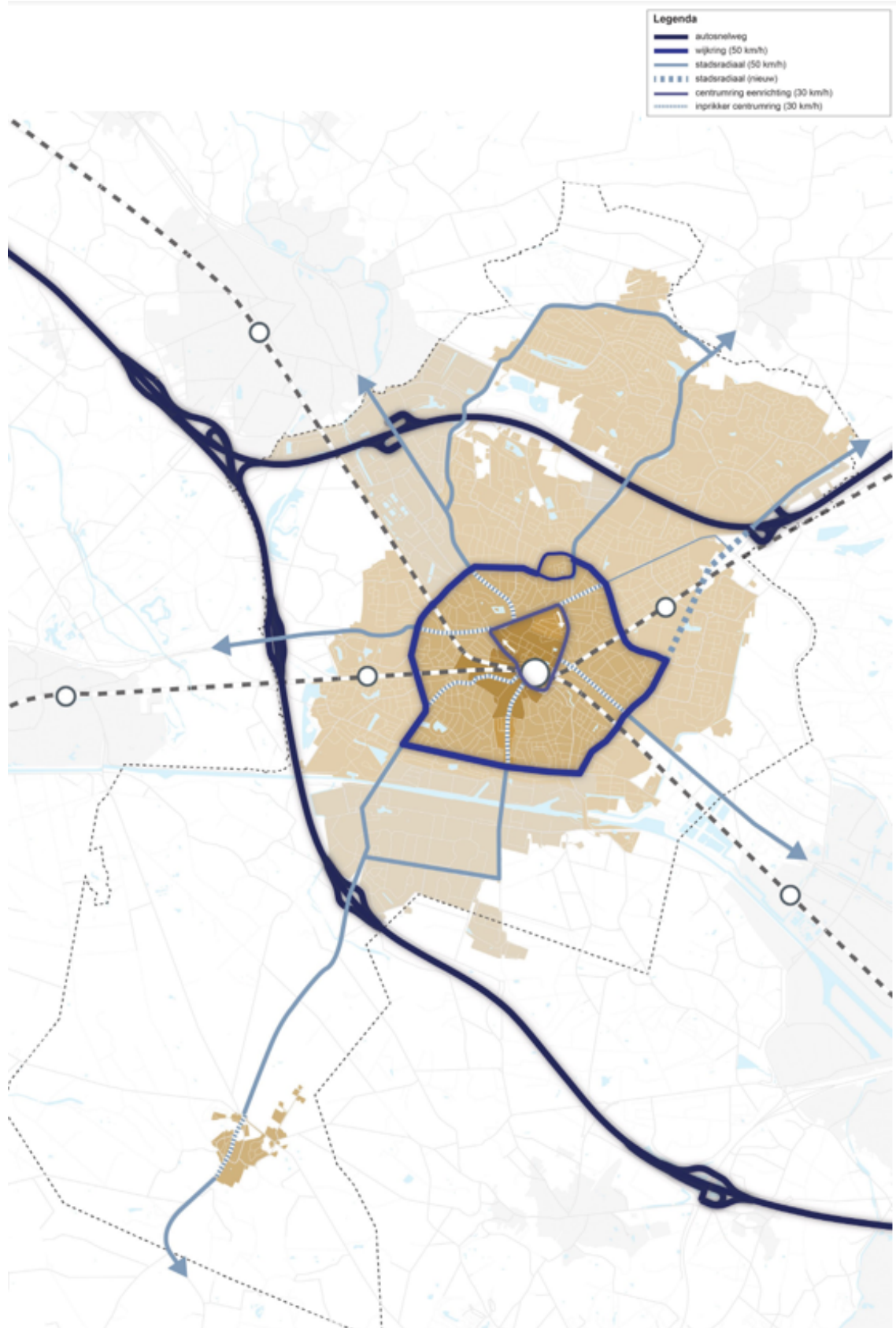
Daarnaast werd nagedacht over de eisen van een hub. Zo willen de leerlingen graag dat de hubs goed onderhouden zijn, veilig en toekomst vast zijn. Of bijvoorbeeld hoe voorkomen kan worden dat er schade ontstaat. Een andere groep stelt voor om zelfrijdende voertuigen te plaatsen hubs, zodat het voertuig zelf terug kan rijden naar de hub. Weer een andere groep stelt voor om in de toekomst hubs te combineren met start- en landingsplekken voor drones. Waarbij ook de drones mensen kunnen vervoeren.

Ook over locaties van de hubs werd nagedacht. Het station is een veelvuldig genoemde locatie. Maar ook centraal in de wijk of juist kleine hubs in elke straat werd genoemd.

Onderstaande afbeelding is een uitwerking van Ruby de Jonge & Lune Mollink van een mobiliteitshub.



Figuur 16: impressie mobiliteitshubs, uitgewerkt door Ruby de Jonge & Lune Mollink, leerlingen Bataafs Lyceum



Figuur 17: Auto netwerk 2040

## 7.6 Auto

### 7.6.1 Het autonetwerk

In hoofdstuk 3 is de visie op het autonetwerk geformuleerd. De belangrijkste principes zijn:

- Doorgaand verkeer via de snelwegen A1 en A35.
- De Wijkkring voor het verkeer binnen Hengelo. De ring is gericht op het faciliteren en draaiend houden van het autoverkeer op de Wijkkring en de radialen vanaf het hoofdwegennet.
- Binnen de Wijkkring is de infrastructuur gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De auto mag hier komen, maar met gepaste snelheid. Hiervoor wordt onder andere de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/uur. We onderzoeken deze mogelijkheid ook voor de dorpskern van Beckum in overleg met de provincie, waarbij het de ambitie van de gemeente is om de snelheid te verlagen naar 30 km/h.

Bovenstaande principes zijn schematisch weergegeven op de kaart in figuur 17. In onderstaande paragraaf worden de keuzes voor het autonetwerk verder uitgewerkt.

#### **Centrumring toegankelijk houden voor bestemmingsverkeer**

De bereikbaarheid van de binnenstad is en blijft belangrijk voor Hengelo. Het is zowel voor onze inwoners, ondernemers en (regio)bezoekers een belangrijke bestemming. Momenteel staat tijdens de spits het regelmatig vast op de centrumring, waardoor de binnenstad minder goed bereikbaar is. In de toekomst zal de doorstroming nog vaker belemmerd zijn.

Het centrum moet bereikbaar blijven voor alle modaliteiten. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden.

Door het doorgaande verkeer een andere prettige en comfortabele route te bieden, ontstaat meer ruimte op de centrumring. Zodat onze bezoekers makkelijk de parkeerlocaties bereiken.

Het is een puzzel, zoekend naar de balans tussen alle modaliteiten en andere opgaves die op ons afkomen. Daarom stellen we voor om een verkeercirculatieplan op te stellen om de bereikbaarheid van de binnenstad verder te onderzoeken. Een mogelijke maatregel die daarin onderzocht wordt is het instellen van een eenrichtingscircuit op de centrumring. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid liggen ook opgaves voor de centrumring vanuit klimaatadaptatie, beleving van de centrumring en het verbinden van de binnenstad – station en Hart van Zuid.

De Wijkkring en de radialen blijven belangrijk voor de externe bereikbaarheid van Hengelo en de mogelijkheid om van wijk naar wijk te rijden. Een goede doorstroming met een veilige snelheid staan hierin centraal.

#### **Gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/uur**

De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer een maximumsnelheid van 50 km/u niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven. De eisen aan de weginrichting van een GOW30 zijn op dit moment nog niet volledig duidelijk. Duidelijk is dat deze niet geheel hetzelfde zijn als die van een erftoegangsweg of woonstraat waar 30 km/u de limiet is. Er zal rekening moeten worden gehouden met de doorstromings- en ontsluitingsfunctie van de weg.

CROW werkt momenteel aan de uitwerking van de inrichtingskenmerken. De positie van het openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de te maken keuzes.



Figuur 18: voorbeeld herinrichting centrumring als éénrichtingsweg

### **Verlengde Laan van Driene**

In het auto netwerk wordt de Verlengde Laan van Driene al langere tijd gezien als ontbrekende schakel. Nadere verkenningen en onderzoeken moeten de nut en noodzaak van deze verbinding aantonen.

De Oldenzaalsestraat is een belangrijke radiaal richting het centrum en is nu al zwaar belast. Hierdoor zijn er regelmatig files tijdens de spits. Door realisatie van de verlengde Laan van Driene kan de Oldenzaalsestraat worden ontlast.

Met de ontwikkeling van de Spoorzone Hengelo-Enschede komt ook de Laan van Driene als invalsroute vanuit het oosten in beeld. De schaa sprong zal voor een groot deel in de Spoorzone plaatsvinden waardoor de verkeersdruk, met name aan deze oostzijde van Hengelo, verder toe neemt.

Daarnaast is de Laan van Driene een alternatieve route richting het zuidelijk deel van het centrum. Wegen in Groot-Driene en het buitengebied van Driene worden ontlast van wijkvreemd verkeer.

### **Lagere snelheid Enschedesestraat**

De Enschedesestraat vormt van oudsher een belangrijke autoverbinding tussen Enschede en Hengelo. In dit mobiliteitsplan wordt voorgesteld meer prioriteit te geven aan fiets en openbaar vervoer tussen beide steden. In combinatie met de ontwikkeling van de spoorzone past daar een lagere rijsnelheid voor het autoverkeer bij (50 km/uur en 30 km/uur op het deel binnen de Wijkkring), zeker op delen die binnen de kom komen te liggen. Autoverkeer tussen Hengelo en Enschede wordt daarmee gestimuleerd om via de A35 te rijden

### **Ongelijkvloerse spoorkruising Kuipersdijk**

Met de aanleg van de Verlengde Laan van Driene en het afwaarderen van de centrumring krijgt de Kuipersdijk een belangrijkere functie in het netwerk. Zowel het kruispunt met de Enschedesestraat als de spoorkruising gaan aandachtspunten worden wat betreft de doorstroming. Voorgesteld wordt daarom om de spoorkruising ongelijkvloers te maken. Ook vanuit veiligheid en de F35 is het ongelijkvloers kruisen van het spoor gewenst.

De aanleg van een dergelijke weg is ingrijpend. Het heeft impact op het gehele verkeersnetwerk, o.a. de Wijkkring en de Centrumring. We gaan de verbinding verder onderzoeken voordat een besluit genomen wordt. Dit doen we in samenhang met de ontwikkelingen van de Spoorzone Hengelo-Enschede en het onderzoek verkeerscirculatieplan Centrumring en onderzoek Kuipersdijk.

### **Wat is het effect van infrastructurele maatregelen voor autoverkeer in 2040?**

Bij het opstellen van dit mobiliteitsplan is een verkenning uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel naar de hoeveelheden autoverkeer dat naar verwachting gebruik gaat maken van het netwerk in 2040. De ruimtelijke ontwikkelingen en de ambities vanuit de Omgevingsvisie die gaan plaatsvinden in Hengelo en de regio zijn daarin meegenomen. Al eerder bleek dat alleen met autonome ontwikkelingen (dus nog zonder de ambitie van de stedelijke schaa sprong) er een forse opgave ligt om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Daarom zijn de belangrijkste infrastructurele maatregelen vanuit de net-

werkstructuur zoals die in dit mobiliteitsplan zijn opgenomen doorgerekend. Zo hebben we een beeld kunnen vormen van het effect van een aantal voorgestelde maatregelen, zoals het invoeren van één-richtingsverkeer op de centrumring en het aanleggen van de Verlengde Laan van Driene.

De verkenning laat zien dat met deze maatregelen het doorgaande autoverkeer zich meer verplaatst naar de Wijkkring en de snelwegen A1 en A35. Dat sluit aan bij de doelstellingen en het beoogde effect van het autonetwerk. Op en binnen de centrumring zien we een afname van het autoverkeer met 20 tot 40% en ook op alle wegen (inprikkers) naar het centrum toe is een duidelijke afname zichtbaar. Dit komt de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum ten goede. Op delen van de Wijkkring zien we een toename van 10 tot 35%, waarbij de grootste toename zit op de Kuipersdijk en de Mr. P.J. Troelstrastraat.

Wanneer de verlengde Laan van Driene er komt, zien we dat de Oldenzaalsestraat richting A1 en Beethovenlaan-P.C. Hooftlaan duidelijk rustiger worden (30-40% minder autoverkeer). Op de Verlengde Laan van Driene is de intensiteit circa 14.000 mvt/etmaal, wat aantoont dat deze verbinding van belang is voor de bereikbaarheid van het zuidoostelijk deel van de stad. Op het merendeel van de Wijkkring kan het extra verkeer naar verwachting goed worden verwerkt. Qua leefbaarheid zijn er aandachtspunten die bij de nadere uitwerking nader moeten worden onderzocht.

Op de A1 en A35 is de groei van het autoverkeer circa 5%, waarmee duidelijk wordt dat meer doorgaand verkeer de snelwegen verkiest. In de berekeningen is geen rekening gehouden met een verandering van de modal split (vervoerwijzekeuze), wat op basis van het nieuwe mobiliteitsbeleid en de daaruit volgende maatregelen wel mag worden verwacht. Bovenstaande moet dus als een een worstcase worden beschouwd.

#### **Sluipverkeer buitengebied verminderen**

Om de beleving van het buitengebied als ontspanningsruimte te verbeteren willen we ook onnodig, niet-bestemming gebonden auto en vrachtverkeer op de lokale wegen zoveel mogelijk terugdringen. Dergelijk verkeer levert het buitengebied niets op en doet alleen maar afbreuk aan de beleving en leefgenot van het buitengebied. Per gebied gaan we onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het doorgaande autoverkeer op de lokale wegen terug te dringen en de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten. Het buitengebied moet wel goed bereikbaar blijven voor landbouwverkeer. Hiervoor wordt per deelgebied gekeken welke routes geschikt zijn en welke aangepast moeten worden vanuit verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld op wegen waar landbouwverkeer en veel fietsverkeer gemengd worden.

### **7.6.2 Parkeren**

Het parkeerbeleid is ondersteunend aan de visie op mobiliteit. Daarom is het van belang dat een nieuwe parkeervisie wordt opgesteld op basis van de nieuwe koers van dit mobiliteitsplan. Enkele uitgangspunten daarbij:

#### **Parkeren in en rond de binnenstad**

Parkeren is een belangrijk onderdeel van de autobereikbaarheid van de stad. We streven naar een aantrekkelijke binnenstad waar bezoekers vlot een parkeerplaats vinden. Auto's parkeren in de binnenstad zoveel mogelijk in de parkeergarages en staan uit het zicht geparkeerd. Dit is conform het huidige parkeerbeleid. Om te voldoen aan het uitgangspunt 'parkeren uit het zicht', houden we het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad beperkt. Het bezoekersparkeren wordt gefaciliteerd aan de randen van het kernwinkelgebied en bij de stadsrand hubs. Voor kortparkeerdes zijn er shop&-go plekken.

De beschikbare parkeerplaatsen op straat en in de parkeergarages worden optimaal gebruikt. We zetten in op zoveel mogelijk dubbelgebruik, waarbij ook bewoners gebruik kunnen maken van de parkeergarages in de binnenstad. Ook een dynamisch parkeerverwijssysteem draagt bij aan optimaal gebruik. In de parkeervisie wordt hier een verdere invulling aan gegeven.

#### **Parkeren in de woonwijken**

De woonwijken kennen een grote verscheidenheid, het rustige Groot-Driene, het hoogstedelijke woonmilieu Hart van Zuid en het karakteristieke Tuindorp. We willen parkeeroverlast in de woonwijken tegengaan. Leefbare en aantrekkelijke woonwijken is immers een doel. Hieraan moet ook het parkeren een bijdrage leveren. Geld verdienen is daarbij niet het doel. Het moet een verbetering opleveren voor de woonwijken. Dat hiervoor gekozen wordt voor parkeerregulering kan niet voorkomen worden. Parkeerregulering is een middel om de vraag naar autoparkeerplaatsen te beïnvloeden. Het kunnen beheersen van de parkeerdruk is daarbij de belangrijkste reden om parkeerregulering in te stellen. We streven naar modernisering van het gereguleerd parkeren. De nieuwe parkeervisie geeft hier verdere uitwerking aan.

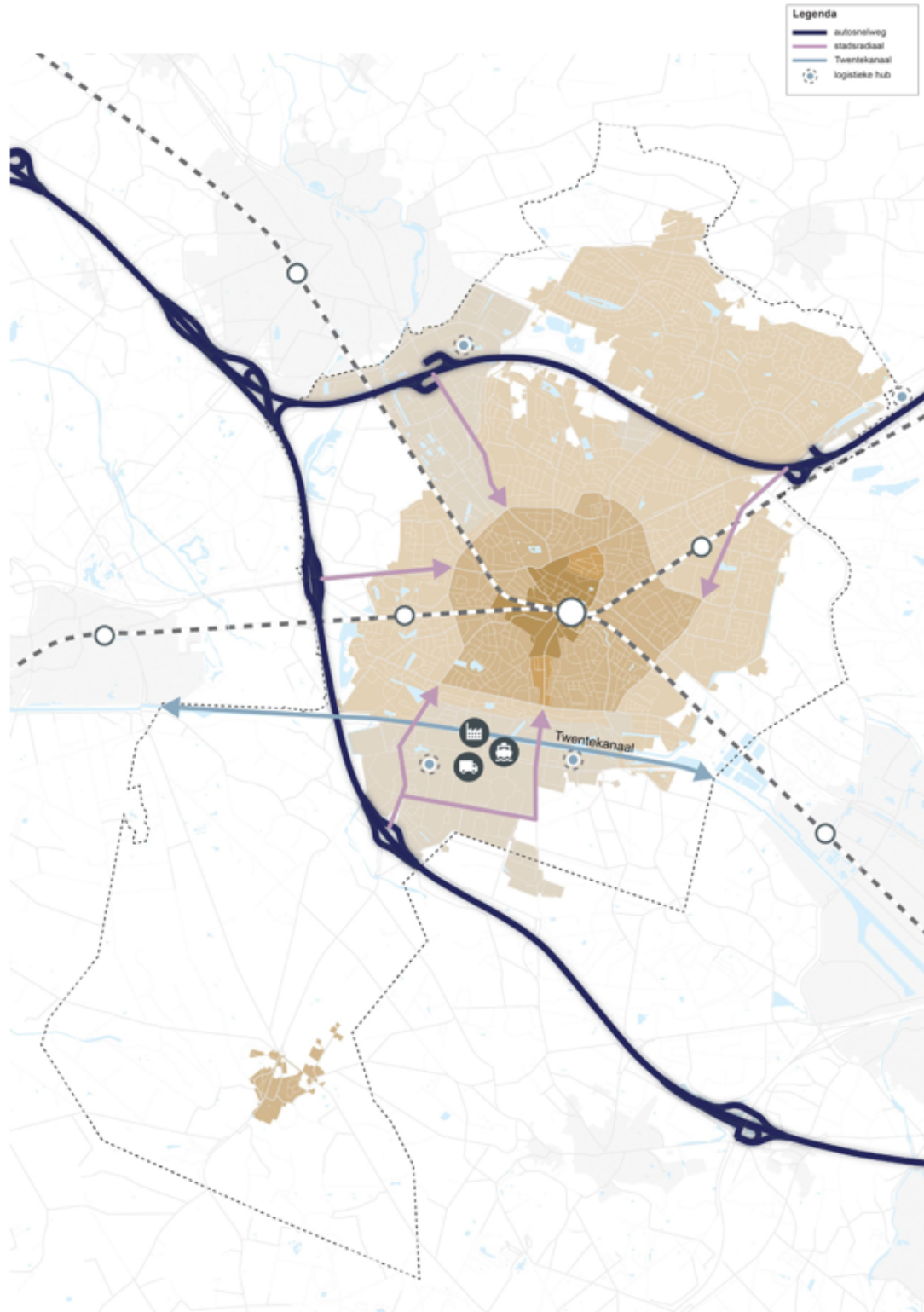
### **Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen**

Voor de binnenstad en Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein) zijn nieuwe parkeernormen vastgesteld door de gemeenteraad in 2021. Gekozen is om nieuwe parkeernormen te hanteren, die rekening houden met o.a. de nabijheid van het station en de ontwikkeling van een hoogstedelijk woonmilieu. De parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkelaar moet realiseren op eigen terrein.

### **Samenvatend**

- Verkeerscirculatieplan centrum opstellen (30 km/uur, verkennen mogelijkheden herinrichting centrumring)
- Onderzoek snelheidsverlaging naar 30 km/u binnen de Wijkring inclusief inprikkers
- 30 km/uur binnen de kom van Beckum
- Onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het doorgaande autoverkeer op de lokale wegen terug te dringen en de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten
- Onderzoek doortrekken Laan van Driene • Herinrichten van de Enschedesestraat
- Opstellen nieuwe parkeervisie
- Onderzoek ongelijkvloerse spoor kruising Kuipersdijk





Figuur 19: Logistiek netwerk 2040

## 7.7 Logistiek

De belangrijkste bestemmingen voor de logistiek bevinden zich rondom het Twentekanaal. Goederenvervoer over weg en water komen hier samen. Over de weg dient het goederenvervoer zo veel mogelijk afgewikkeld te worden over het hoofdwegenet, bestaande uit de A35 en de A1. De routes Boekeloseweg-Diamantstraat en Haaksbergerstraat zijn in het onderliggend wegennet de belangrijkste ontsluitingsroutes van de bedrijventerreinen aan de zuidzijde van de stad richting de A35.

De bedrijventerreinen aan de noordzijde worden vooral ontsloten via de Bornsestraat en Oldenzaalsestraat op de A1. Via het Twentekanaal is Hengelo verbonden met de haven van Enschede en aan de westkant met de IJssel.

Internationaal gezien zijn TENT verbinding en North Sea-Baltic Corridor van belang. Hiervoor is lobby noodzakelijk om dit samen met de regio, de provincie en het Rijk te bewerkstelligen.

#### **Emissieloze bevoorrading**

Vanuit de landelijke doelstellingen die zijn opgenomen in het Energieakkoord, Klimaatakkoord en Schone Lucht Akkoord is het nodig om de emissie van CO<sub>2</sub>, maar ook van fijnstof en stikstof te reduceren. Voor Hengelo is een concrete doelstelling om de bevoorrading van de binnenstad in 2030 emissievrij te laten plaatsvinden. Om te komen tot een emissievrije binnenstad dient de stadslogistiek te veranderen; dit gebeurt in samenspraak met de stakeholders (overheid, ondernemers en vervoerders). Hierna is de volgende stap het invoeren van een emissievrije zone voor het hele gebied binnen de Wijkkring.

Ook buiten de binnenstad is de doelstelling om de logistiek slimmer en schoner te organiseren. Met name bedrijventerrein Twentekanaal Zuid heeft gunstige eigenschappen voor een logistiek overslagpunt, waar grootschalig goederenvervoer over de weg kan worden vervangen door vervoer over water en/of spoor. Een logistieke hub op deze locatie kan ook een functie hebben in de duurzame bevoorrading van de binnenstad.

#### **Laden op bedrijventerreinen**

Het (snel)laden van elektrische en/of waterstofvoertuigen, met name op de bedrijventerreinen, is een opgave, met het oog op verduurzaming van de logistieke sector. De gemeente ziet hier voor zichzelf vooral een faciliterende rol, het initiatief hiervoor ligt bij de markt. Daarnaast zijn we onderdeel van de regionale aanpak laadinfrastructuur.

#### **Goederenvervoer per spoor**

Naast vervoer per water is ook goederenvervoer per spoor een duurzame oplossing. Goederenvervoer per spoor is sterk afhankelijk van nationale en internationale ontwikkelingen. Zo kwam via de landelijke spooragenda 'noordtak Twente-Achterhoek' weer in beeld begin 2022. Vanuit Hengelo trekken we hierin samen in op met de regio. Duurzame ontwikkelingen vinden we belangrijk, goederenvervoer per spoor mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid van onze stad en buitengebied. Ook mag het niet ten koste gaan van de capaciteit voor personenvervoer.

#### **Bezorgdiensten in de woonwijken**

Door een forse toename van het online bestellen van boodschappen, pakketjes en maaltijden zien we in woonwijken veel meer bedrijfsbusjes en andere bezorgdiensten. Dit leidt soms tot onveilige verkeerssituaties of overlast. Reguleren van deze verkeersbewegingen is lastig, maar het is wel mogelijk om alternatieven te stimuleren. Zo kunnen in woonwijken pakketpunten komen, waar bezorgdiensten hun pakketjes afleveren en bewoners ze kunnen ophalen. Dit scheelt verkeersbewegingen door de wijk. Pakketpunten kunnen worden geplaatst bij de eerder genoemde wijkhubs. Op deze manier kan het ook bijdragen aan levendige ontmoetingsplekken in de stad.

#### **Samenvattend**











- Uitvoeringsplan opstellen voor emissieloze bevoorrading binnenstad.
- Logistiek vervoer over water en per spoor stimuleren.
- Alternatieven voor bezorgdiensten in de wijk stimuleren: verkennen mogelijkheden pakketpunten in wijken bij hubs.

### **8. Mobiliteitsagenda: van visie naar uitvoering**

De mobiliteitsagenda werken we uit met per gebied de opgaven en programmering. Hierin benoemen we de opgaven en oplossingsrichtingen, inclusief een inschatting van de termijn waarop het gerealiseerd kan worden. De kosten zijn in deze fase van de visie niet opgenomen, omdat voor een raming er een concreter uitwerking moet zijn. Bij die concrete uitwerking van de afzonderlijke projecten wordt daar uiteraard nader op ingegaan.

*Legenda typering projecten en bijdrage aan thema's*

Legenda typering projecten en bijdrage aan thema's

	Samenwerken		Multimodaal bereikbaar
	Studieproject		Veilige woonstad
	Pilot / experiment		Duurzame (woon)stad
	Gedragbeïnvloeding		Toegankelijk en verbonden
	Technologie		
	Infrastructuur		

Korte termijn (KT): tot 2026 (de huidige coalitieperiode)

Middellange termijn (MLT): 2026-2030

Lange termijn (LT): na 2030



## 8.1 Quickwins

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
Uitwerking geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid		Opstellen uitvoeringsplan en daar uitvoering aan geven		8	€€	KT
Communicatie uitwerking mobiliteitsplan		Opzet communicatiestrategie om inwoners en belanghebbenden blijvend te informeren over de innovaties en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.	   	13	€	KT
Stimuleren elektrisch vervoer	 	Uitvoering laadkaarten en opstellen laadbeleid	 	10, 11	€	KT
Verkeerseducatie, gericht op scholen en ouderen		Uitvoering educatieprogramma, jaarlijks te bepalen en bij te stellen		8	€	KT
Deelmobiliteit		Instellen reguleringsstelsel	 	4	€	KT

## 8.2 Hengelo in de regio / Programmering gemeentebreed Regionale en multimodale bereikbaarheid

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)		In samenwerking met Provincie werken aan regionale bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer, mobiliteitshubs en auto.		5	€€	KT
Doorstroming A1-A35		Samenwerking van Rijk, provincie, regio gemeenten, onderzoeksinstituten en bedrijfsleven ten gunste van een betere bereikbaarheid van het regionale netwerk in Twente		5, 6	€	MLT
Regionale snelfietsroutes		Uitvoering Hengelo-Oldenzaal Studie naar verbeteringen fietsroute richting Delden Studie naar verbeteringen fietsroute richting Beckum (aanvullend op eerdere Provinciale studie)		1, 10, 15	€€€	MLT
Mobility as a Service		Verkennen innovaties en mogelijkheden voor Smart Mobility-diensten		14	€	KT
Publieke Mobiliteit		Opstellen uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit (hubs, openbaar vervoer en deelmobiliteit), met als doel om integraliteit tussen deze aspecten te waarborgen, aanbod te bieden die past bij de vraag en een betere bereikbaarheid te bieden voor de Hengelose inwoners.		3, 4	€	KT
Versterken positie op het spoor		IC-verbinding richting Munster		5	€	LT

Legenda typering projecten en bijdrage aan thema's

	Samenwerken		Multimodaal bereikbaar
	Studieproject		Veilige woonstad
	Pilot / experiment		Duurzame (woon)stad
	Gedragsbeïnvloeding		Toegankelijk en verbonden
	Technologie		
	Infrastructuur		

Korte termijn (KT): tot 2026 (de huidige coalitieperiode)

Middellange termijn (MLT): 2026-2030

Lange termijn (LT): na 2030

### Gemeentebrede opgaven

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
Verbeteren stedelijke fietsverbindingen		Actualiseren fietsvisie en uitvoeringsprogramma		2, 10, 15	€€	KT
Parkeren		Nieuwe parkeervisie opstellen		9	€€	KT
Versterken bereikbaarheid bedrijventerreinen		Logistiek vervoer water / spoor stimuleren		12	€	MLT
Vertengde Laan van Driene		Verkeningsstudie uitvoeren naar nut en noodzaak Laan van Driene in samenhang met ontwikkeling Spoorzone Hengelo-Enschede		6, 7	€€	KT
Bewegen & gezondheid stimuleren		Promoten van wandelroutes en ommetjes binnen de gemeente, verbeteren wandelroutes op bedrijventerreinen		15	€	KT
Hengelo een inclusief bereikbare stad		Opstellen uitvoeringsprogramma / richtlijnen openbare ruimte		10, 14	€	MLT
Stedelijk OV-net versterken		Onderzoek uitvoeren naar het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar tussen Hengelo-Enschede in de avond- en nachturen, versterken HOV-verbindingen en in stand houden ontsluitende functie OV.		3	€	MLT
Doorstroming fietsverkeer bevorderen		Aanpassen strategie verkeersmanagement op belangrijke routes in fietsnetwerk, waardoor fietsers sneller groen krijgen		2, 10, 12	€	KT

### 8.3 Centrum en centrumring

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
Intensiteit centrumring verlagen en oversteekbaarheid fietsers en voetgangers verbeteren		Verkeerscirculatieplan centrum opstellen (30 km/uur, verkennen mogelijkheden eenrichtingverkeer), met als doel een goede bereikbaarheid van het centrum, lagere intensiteiten op centrumring, betere herkenbaarheid van de centrumring en meer ruimte voor fietsers en voetgangers	 	2, 7, 9	€€	KT
Fietsparkeren		Extra fietsparkeervoorzieningen binnenstad realiseren		2	€€	MLT
Logistiek, emissieloze bevoorrading binnenstad		Uitvoeringsplan opstellen, uitvoering voor 2030	 	11, 12	€€	MLT
Efficiënt omgaan met parkeer capaciteit		Dynamisch parkeerverwijssysteem ontwikkelen		12	€€	MLT
Verbeteren doorgaande stedelijke fietsroutes	 	Verkenning naar mogelijkheden alternatieve fietsroute om de centrumring als alternatief door het kernwinkelgebied	  	1, 2, 10	€€	KT

Legenda typering projecten en bijdrage aan thema's

	Samenwerken
	Studieproject
	Pilot / experiment
	Gedragsbeïnvloeding
	Technologie
	Infrastructuur

	Multimodaal bereikbaar
	Veilige woonstad
	Duurzame (woon)stad
	Toegankelijk en verbonden

Korte termijn (KT): tot 2026 (de huidige coalitieperiode)

Middellange termijn (MLT): 2026-2030

Lange termijn (LT): na 2030

### 8.4 Wijken binnen de ring inclusief Wijkring

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
Wijkring en inprickers		Onderzoek snelheidsverlaging naar 30 km/u binnen de Wijkring inclusief inprickers NBD-doelenplan van bewegwijzeringsroutes		9	€	KT
Veilige schoolomgeving		Risico-analyse schoolomgeving		8	€	KT
Wegennet bereikbaar houden (klimaatadaptief)		Wegenplan opstellen voor bereikbaarheid bij wateroverlast		12	€	MLT
Herprofilering Breemarsweg	 	Participatie en ontwerp vrijliggende fietspaden Breemarsweg	 	7,8,15		KT
Spoorkruising Kuipersdijk		Verkenning naar ongelijkvloerse kruising voor verbetering doorstroming oosttangent, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid F35 Kuipersdijk	 	1,2,7,8		KT











### 8.5 Wijken buiten de ring inclusief Beckum

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	Kosten	Termijn
30 km/uur binnen de kom van Beckum		Onderzoek snelheidsverlaging naar 30 km/u	 	9	€€	KT
Regulering bezorgdiensten		Verkenning mogelijkheden logistieke hub		12, 13	€	MLT
Verbeteren fietsverbinding richting Vossenbelt/Hasseler Es en Beckum		Projectplan en uitvoering (zie ook 8.2)	 	2	€€	MLT

## 8.6 Buitengebied

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	Bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze	Kosten	Termijn
Landbouwverkeer		Veilige routes aanwijzen voor landbouwverkeer in relatie tot fietsroutes	 	6, 15	€	KT
Aangename lokale wegen		Onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om sluisverkeer te verminderen, zodat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers wordt vergroot	 	10	€	KT
Bereikbaarheid buitengebied per fiets of te voet		Bereikbaarheid recreatief groen verbeteren door aanleg/optimalisatie van loop- en fietsroutes en door aanbrengen bewegwijzering.		1, 15	€	MLT

Legenda typering projecten en bijdrage aan thema's

	Samenwerken		Multimodaal bereikbaar
	Studieproject		Veilige woonstad
	Pilot / experiment		Duurzame (woon)stad
	Gedragsbeïnvloeding		Toegankelijk en verbonden
	Technologie		
	Infrastructuur		

Korte termijn (KT): tot 2026 (de huidige coalitieperiode)

Middellange termijn (MLT): 2026-2030

Lange termijn (LT): na 2030

## 8.7 Financiering door samenwerking

Er zijn binnen de gemeente momenteel geen middelen beschikbaar voor de uitvoering van het mobiliteitsplan anders dan belegd is in de huidige taken en budgetten voor verkeer en vervoer. Daarnaast wordt aangesloten bij bestaande projecten en processen waarin we gezamenlijk werken aan de doelen. De doelstellingen in dit mobiliteitsplan zijn dus voornamelijk ambities, waarvoor geldt dat we ze binnen de reeds beschikbare middelen proberen te realiseren. Of voor nieuwe investeringen een bijdrage vragen aan de gemeenteraad.

De belangrijkste bronnen zijn provinciale subsidies, landelijke subsidies (o.a. vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Schone Lucht Akkoord) en gebiedsontwikkelingen. Uiteraard worden acties opgestart om een deel van de ambities uit dit Mobiliteitsplan te concretiseren. Dat zijn ook projecten die niet zozeer om grote infrastructurele investeringen vragen, maar veel meer aansluiten bij de nieuwe rol van de overheid: het bij elkaar brengen van partijen om gezamenlijk te komen tot nieuwe initiatieven en het faciliteren van die initiatieven.

### Rol regio

Hengelo staat niet op zichzelf, zeker niet op het gebied van mobiliteit. Hierbij werken we intensief samen in de regio Twente. Samen werken we toe naar een toonaangevende groene en technologische topregio. Goede bereikbaarheid is daarbij essentieel. Hiervoor voeren we ook gezamenlijk lobby naar de strategische partners zoals provincie, het Rijk en Europa.

### Financiering van bovenplanse voorzieningen

Bij een gebiedsontwikkeling heeft de ontwikkelaar/initiatiefnemer de verplichting om parkeerplaatsen te realiseren. Wanneer het volgens de ontwikkelaar niet mogelijk of wenselijk is om het bepaalde aantal parkeerplaatsen te realiseren, dan kan hij dit afkopen door bij te dragen aan bovenplanse voorzieningen, bijvoorbeeld voor goede fietsinfrastructuur, openbaar vervoer of alternatieve vormen van mobiliteit. Zo draagt hij indirect bij aan creëren van een leefomgeving waarbij duurzame mobiliteit een centrale rol krijgt.

## 8.8 Evaluatie en monitoring

Beleed uitvoeren betekent doelen stellen. Maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop, binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, vervoerders etc.), deze doelen worden gerealiseerd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties in-

zichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beiden. De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Monitoring en evaluatie maken de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

Of die cyclus soepel wordt doorlopen heeft de gemeente Hengelo zelf in de hand. Voor de doeltreffendheid van de uitvoering van het beleid ligt dat wat genuanceerder. Daar speelt, naast de gerealiseerde output, ook een extern proces dat vooral wordt bepaald door autonome ontwikkelingen als bevolkingsgroei, economische groei en het gedrag van reizigers. Deze zijn in belangrijke mate van invloed op de beoogde eindeffecten.

Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om samenwerking met betrokkenen. Samen met partijen als het VVN, de Fietzersbond, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op specifieke onderwerpen.

#### **Aspecten om te monitoren**

Het is zinvol om de volgende aspecten te monitoren:

- Aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een ongevallenanalyse);
- (Twee)jaarlijks verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken;
- Tweejaarlijks parkeerdrukmeting op maatgevende parkeerterreinen en straten in het centrum;
- Alle klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;
- Kwalitatieve beoordeling door middel van enquête/Hengelo panel.

#### **Rapportage**

Voorgesteld wordt om jaarlijks het beleid uit dit Mobiliteitsplan te monitoren en evalueren. Dit is integraal onderdeel van de jaarlijkse monitoring van de gemeente. De geformuleerde beleidsdoelstellingen en daaraan te koppelen indicatoren vormen het toetsingskader. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd.

### **8.9 Participatie bij nadere uitwerking**

#### **Werken met living labs**

Het is van belang dat de mobiliteitsvisie gaat leven onder Hengeloërs. Door gebruik te maken van living labs krijgt het mobiliteitsplan 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. Belangrijke voorwaarde voor de dergelijke experimenten is dat het product of initiatief dat wordt getest al volwaardig en zelfstandig moet kunnen functioneren. Het is niet de bedoeling om op kosten van de gemeente producten te ontwikkelen. Het experiment moet er vooral op gericht zijn om een bestaand product of idee te testen in de Hengelose context.

#### **Samen met Hengelo**

Het uitwerken van het mobiliteitsplan kunnen we niet alleen doen. Hierbij zoeken we verbinding met de Hengeloërs, onze partners en de gemeenteraad. Bij het opstellen van de uitvoeringsplannen worden vertegenwoordigers en/of ambassadeurs van verschillende doelgroepen betrokken. Welke partijen op welk moment worden betrokken wegen we af aan de hand van ons participatiebeleid en -leidraad.

Daarnaast houden we onze inwoners op de hoogte van de ontwikkelingen die er plaatsvinden op het gebied van mobiliteit in de gemeente. Wanneer er bijvoorbeeld een nieuwe dienst wordt aangeboden of er iets veranderd in de bereikbaarheid van een locatie, dan communiceren we hierover via onze verschillende communicatiekanalen. De communicatieuitingen van de gemeente kunnen informerend zijn, maar kunnen ook bedoeld zijn om bepaald reisgedrag te stimuleren.

Door bewoners en vertegenwoordigers te betrekken en door heldere communicatie over nieuwe ontwikkelingen in mobiliteit komen we tot plannen die aansluiten bij de behoeften en wensen van onze inwoners en krijgen we samen heel Hengelo in beweging.

