

MEER KWALITEIT EN REALISTISCHE DOELEN...

Herijking Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie - Binnenstadsvisie - Mobiliteitsvisie

juni 2009

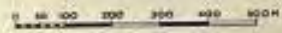
X KAART X
 : DER GEMEENTE :
ENSCHEDÉ

1910 SCHAAL 1:7500 1924



VERKLARING

- IN HET UITBREIDINGSPLAN GEPROJECTEERDE WEG
- BOUWERBOD
- GEMEENTE EIGENDOM
- TERREIN 1/4 GEM. GRONDBEDRUF.
- TERREIN 1/4 GEM. GRONDBEDRUF VERKOCHT.



VOORWOORD

Enschede is er aan toe. We hebben er jaren hard voor gewerkt. We hebben grote investeringen gedaan. We hebben een reputatie in realiseren opgebouwd. En nu zijn we er aan toe. Meer kwaliteit.

Meer kwaliteit betekent optimaal gebruik maken van alles wat de stad ons biedt. Onze grootste kracht zijn onze inwoners en onze bezoekers die elkaar ontmoeten in de buurt en op het sportveld, op de Oude Markt, op het werk, in de bus, op de universiteit, in het Nationaal Muziekkwartier. Die kennis met onze partners ontwikkelen en delen, werkgelegenheid en kansen voor iedereen creëren. En daarvoor ruimte nodig hebben.

En dat zijn onze plekken in de stad. Binnenstad, parken, werklocaties, levendige wijken en ons fraaie buitengebied. Het goede beter maken, het betere best.

De binnenstad uitbreiden, ja, en daarbij vasthouden aan onze principes. De menselijke maat, je thuis voelen in de stad vinden we belangrijk. Meer woningen, ja en dan twee keer zo veel binnen de stadsgrenzen als het landelijk gemiddelde. Stedelijke vernieuwing, ja en tegelijk de stedenbouwkundige kracht van de omgeving versterken. Meer keuzevrijheid voor de weggebruiker, ja en slimme marketing om daar optimaal gebruik van te maken.

We willen meer kwaliteit en hebben realistische doelen voor kwantiteit. Als lange termijnperspectief voor Enschede. En passend bij de economische tijden van nu.

Wij nodigen een ieder uit in Enschede meer kwaliteit te genereren en onze stad verder te ontwikkelen. Met de Toekomstvisie heeft de Raad ons de ambities gegeven. Met deze visie willen wij ze waarmaken. Wij rekenen op vele partners in projecten.

Namens Jeroen Goudt, wethouder Verkeer, en Eric Helder, wethouder Economische ontwikkeling & stadsdeel centrum,

Roelof Bleker

wethouder stedelijke ontwikkeling & cultuur



Foto: Martin Hogeboom



Het centrum was 't stad'

Wanneer wij vroeger zeiden, dat wij 'nao 't stad' gingen, dan bedoelden wij daarmee de binnenstad, het centrum. De begrenzing ervan was moeilijk aan te geven, maar ik kan deze wel ongeveer aanduiden, waarbinnen ik mij in mijn jeugd ongeveer 'in 't stad' voelde. Vanaf 'den Apenhof' - waar ik geboren en getogen ben - was het zo'n tien minuten lopen om 'in 't stad' te komen, hoewel even vóór de eerste spoorbrug (de Edo Bergsmabrug was er toen nog niet) de gemeente Lonneker al begon. Bij de overweg Oldenzaalsestraat, voor onze begrippen was dat 'vuur an 't spoor', begon je je 'in stad' te voelen. Van daar via de Van Lochemstraat, Noorderhagen, Hengelosestraat tot overweg, vandaar terug langs hotel De Graaff de Haaksbergerstraat tot de Koningstraat - een klein zijuitloperje in de Emmastraat mocht er wel bij - Koningstraat, Beltstraat, Kuipersdijk, Alsteedsestraat, Beukinkstraat, Brinkstraat, Veenstraat, Gronausestraat tot Lipperkerkstraat en dan terug tot kruispunt De Klomp, Oldenzaalsestraat tot overweg. De 'stadsweide' was er bepaald niet bij. 'Nao 't stad hen gaan' deed men alleen om er te winkelen of voor het verichten van officiële burgerlijke plichten, voor kerkgang of voor een bezoek aan 't maark' (de markt) op dinsdagochtend of zaterdagavond, of voor het spaarzamelijke avondlijke vertier en plezier. Voorzover winkels, fabrieken en kantoren in de binnenstad gevestigd waren, hadden arbeiders en kantoorburgers ook met de stad te maken, evenals ambtenaren en winkelpersoneel. Binnen genoemde globale begrenzing woonde de rijkdom, de grote deftigheid en de middenstand in haar diverse schakeringen. Tegenwoordig kan men de grenzen van de binnenstad

Als dit geen 'beminlijk' stukje oud-Enschede is, geef ik dit hele stadsalbum kado! Laat dan de uit 1894 onder architectuur van J. C. J. Cuypers gebouwde Sint Jozefkerk - een paar dagen voor de bevrijding in 1945 nog door een bombardement ernstig beschadigd, en in 1946 weer in gebruik gesteld - geen waardeloos monument zijn volgens de gehanteerde normen van 'Monumentenzorg', wie waarlijk van Enschede houdt wil uitgerekend die kerk daar niet missen, katholiek of niet katholiek. De op de foto duidelijk herkenbare pastorie is als zodanig geschikt gemaakt uit het voormalige hotel Amelink. Op instigatie van Dr. Alph. Ariëns werd Sint Jozef als patroon voor kerk en erue behorende parochie gekozen. Eerste pastoors waren pastoor Peters, opgevolgd door pastoor Evers. Laten wij als Enschedeërs onze eigen historische monumenten toch met onze belangstelling, zorg en liefde omringen. We hebben nog maar zo weinig en er is ons al zoveel door de neus geboord.

of het centrum wat ruimer trekken, maar om daarbinnen nog van een 'city' te willen spreken is m.i. snobisme of te wel flauwekul. Ook al gaat men accoord met moderne Amerikaanse opvattingen dat een 'city' het handelscentrum is van een (grote) stad, dan nog maakt men voor een stad als Enschede de zaak niet nog erger door ook nog van een 'city-rand' te spreken. Zoals de ontwikkeling van de binnenstad zich nu laat aanzien, zouden we de eigenlijke binnenstad over zo'n tien, vijftien jaar naar mijn mening ongeveer als volgt kunnen begrenzen. We beginnen weer bij de Oldenzaalsestraat, maar verleggen nu het begin tot de Minkmaatstraat, vandaar via de nieuwe Heurne-aanleg zijwaarts via De Klomp tot ongeveer het begin van de Lipperkerkstraat, vandaar terug tot het Elderinkshuis en daar linksaf naar de Boulevard, Molukkenstraat, Javastraat, Wooldriksweg, Haaksbergerstraat, Hengelosestraat, (of Ripperdastraat-Stationsplein, c.q. Ripperdastraat-De Ruyterlaan-Prinsessestunnel-Hengelosestraat - met uitspringer Deurningerstraat) - Molenstraat-Oldenzaalsestraat. - En als Enschede niet helemaal een 'dooie' stad zal worden, dan zal omstreeks het jaar 2000 binnen de singels alles nage-noeg binnenstad moeten zijn. En heel misschien kunnen we er dan over piekeren, het Volkspark tot het Centrum te gaan rekenen... Maar zover gaan vooreerst mijn dagdromen nog niet. Thans vind ik het Volkspark nog een behoorlijk eind uit het Centrum liggen.

Wat van de St. Jozefkerk gezegd is, hierboven, geldt ook voor de oude stadsbegravingplaats aan de Espoorstraat, bij de fabriek 'n Bril. Evenals het oude 'Boerenkerkhof' aan de Deurningerstraat (zie blz. 43) heeft deze begravingplaats recht op instandhouding en een goede verzorging. De Stichting Historische Sociëit Enschede-Lonneker is ook in deze diligent.



Het centrum was 't stad'

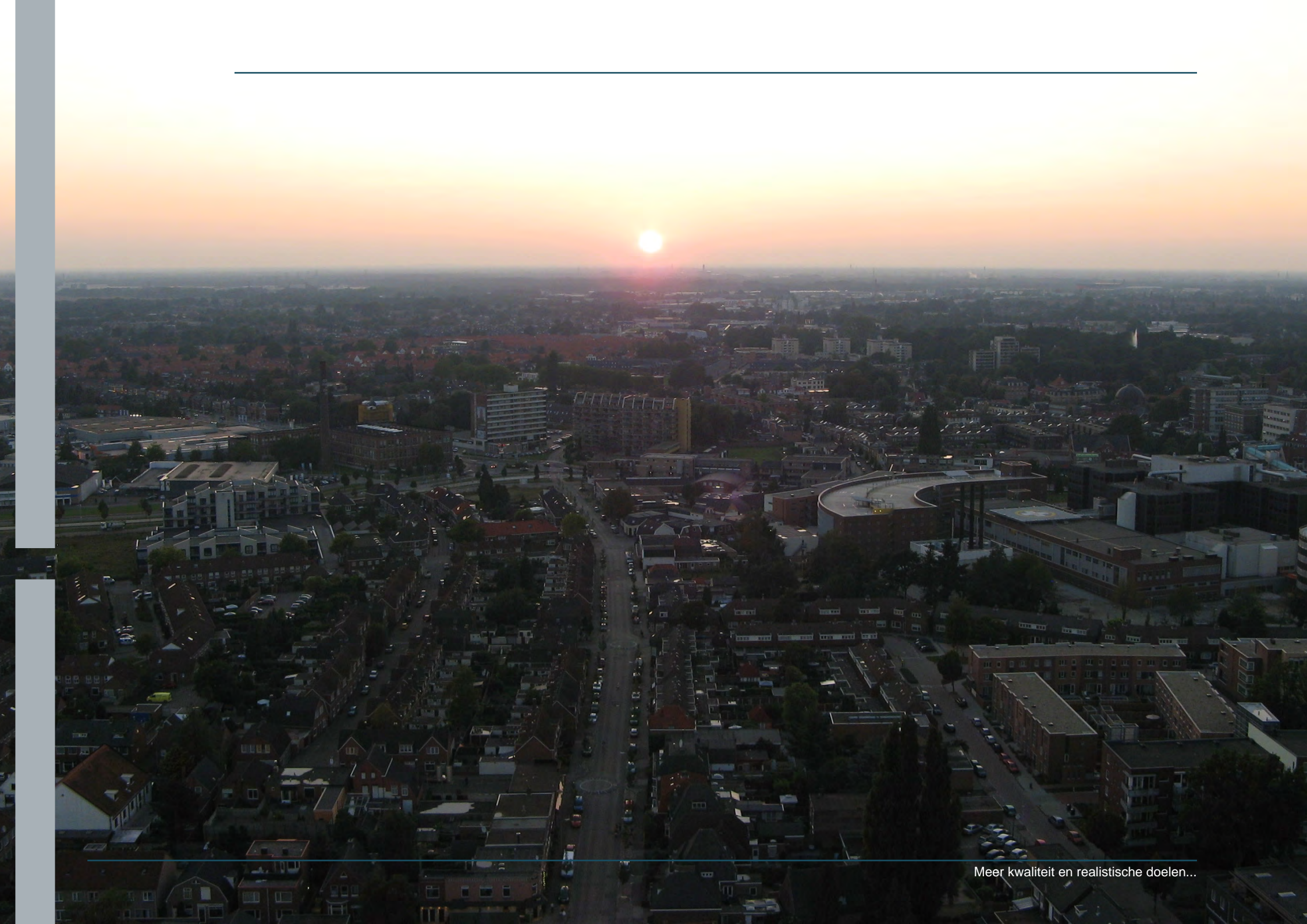
Wanneer wij vroeger zeiden, dat wij 'nao 't stad' gingen, dan bedoelden wij daarmee de binnenstad, het centrum.

En als Enschede niet helemaal een 'dooie' stad zal worden, dan zal omstreeks het jaar 2000 binnen de singels alles nage-noeg binnenstad moeten zijn. En heel misschien kunnen we er dan over piekeren, het Volkspark tot het Centrum te gaan rekenen... Maar zover gaan vooreerst mijn dagdromen nog niet. Thans vind ik het Volkspark nog een behoorlijk eind uit het Centrum liggen.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

1. Meer kwaliteit en realistische doelen ...	1
2. Wonen	9
3. Binnenstad	17
4. Mobiliteit	27
5. Werken	35
6. Groen	39
7. Houding	43



Meer kwaliteit en realistische doelen...

1. MEER KWALITEIT EN REALISTISCHE DOELEN ...

We staan voor de keuze om de een volgende stap te zetten in de ontwikkeling van de stad. En we kiezen voor meer kwaliteit: meer kwaliteit in de ontwikkeling van de binnenstad; meer kwaliteit in de samenstelling van onze woningvoorraad; meer kwaliteit in de bereikbaarheid van Enschede vanuit de Euregio en direct daarbuiten; meer kwaliteit in het aanbod van onze bedrijventerreinen en meer kwaliteit voor ons buitengebied.

Na het overwinnen van de crisis in de textielindustrie en na het herbouwen van Roombeek breken nu weer moeilijke tijden aan. De plots ingevallen economische recessie zet ons aan tot realistische ambities. Meer kwaliteit en realistische doelen in plaats van ongebreidelde groei past in deze moeilijke tijden maar ook voor de ontwikkeling van Enschede op lange termijn. Aan het niveau van stedelijke voorzieningen is de laatste jaren hard gewerkt. Ruim voldoende om nu meer aan kwaliteit te gaan werken. Enschede is een sterke stad, we hebben menig crisis overwonnen en we zullen ook nu weer een stap vooruit zetten.

Hoe we deze stap vooruit willen zetten, willen wij u in hoofdlijnen in dit hoofdstuk schetsen. Daarna worden in verschillende hoofdstukken onderdelen van deze visie verder uitgewerkt.

Middenklasse

De textielindustrie heeft ons veel gebracht wat we nu nog koesteren: wijken met een sterke sociale samenhang maar ook prachtige landgoederen, parken en villa's. Immers, de arbeiders woonden bij elkaar in wijken met een sterke sociale samenhang en de 'textielbaronnen' kozen een andere leefomgeving. De echte middenklasse ontbrak lange tijd in Enschede: zowel in sociaal als fysiek (in de vorm van woningen) opzicht. Deze middenklasse ontwikkelt zich de laatste decennia sterk door kennis, opleiding en werk. Ons woningarsenaal blijft daar nog bij achter. Met vooral middeldure en dure woningen gaan we evenwicht in onze woningvoorraad brengen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid van doorstromen en meer keuzemogelijkheden in de woningmarkt. Samen met uitgebreide ondersteuningsprogramma's zoals scholing en werk, is een goede leefomgeving immers een voorwaarde voor sociale ontwikkeling.

Gelijktijdig willen we onze doelen realiseren met woningen die energiearmer, levensloopbestendig zijn en gericht op de vraag van de consument. Met onze plannen worden bestaande wijken en buurten aantrekkelijker. We gaan herkenbare buurten maken. Buurten waar je thuis voelt en die een ieder kan herkennen als je de naam er van zegt.

Kennis

Kennis is meer dan ooit de motor van de hedendaagse economie. Kennis biedt Enschedeërs ruimte voor sociale ontwikkeling, kansen, opleiding en werk. Kennispark, een Stadsweide voor kennis, technologie en zorg, maar ook meer fysieke ruimte voor thuiswerken en broedplaatsen voor nieuwe economische activiteiten bieden ruimte en stimulans voor het delen en ontwikkelen van kennis en ontwikkelingsmogelijkheden voor de inwoners én toekomstige bewoners van Enschede.





Onze bedrijventerreinen maken we samen met ondernemers marktgericht, herkenbaar en voor verschillende doelgroepen: bedrijven gericht op efficiëntie en productie maar ook voor bedrijven gericht op uitstraling en imago. Zo bieden we onze ondernemers zeer goede lange termijnperspectieven en maken we intensiever gebruik van de schaarse ruimte, juist in deze tijden een interessante economische optie.

Stadsinbreiding

Na het verlies van de textielindustrie heeft Enschede haar stad stevig geherstructureerd. Fabrieken maakten plaats voor wonen of meer kleinschalige bedrijvigheid. Daarnaast dijde de stad uit. Vele nieuwbouwwijken faciliteerden de verdunning van het aantal personen per woning. We zijn verder van ons werk gaan wonen, soms veel verder. De Enschedeër is meer dan in andere steden de stad trouw gebleven. Nog steeds werkt de overgrote meerderheid van de Enschedeër in Enschede en is de externe pendel van woon-werkverkeer beperkt. Wel gebruiken we voor veel ritten binnen de stad de auto. Voor het verkeer in de stad gaan we meer en slimmer inzetten op het gebruik van de (elektrische) fiets en openbaar vervoer. Niet alleen door fietspaden en busbanen maar ook in de vorm van voorlichting en marketing om een gedragsverandering te stimuleren.

De stad wordt niet verder uitgebreid met nog meer woonwijken. Het blijft bij de plannen zoals die er nu zijn, ook al komen we ruimte tekort voor veelgevraagde groene woonmilieus. Meer dan ooit gaan we binnen de huidige grenzen van ons bebouwde gebied intensiveren. Stedelijke woonmilieus faciliteren we centraal in de stad en binnen de singels.

Voor groen wonen ontbreekt voldoende ruimte in de stad ook al maken we maximaal gebruik van de stedelijke vernieuwingsgebieden en al geplande woonwijken. Daarnaast zullen we wonen in het buitengebied meer mogelijk moeten maken waarbij we kwaliteit bieden in de vorm van landschapsbouw, kansen voor verbetering van zwakke plekken in ons prachtige buitengebied en woonruimte bieden voor middeldure en dure woningen.

Lang bezoek

Enschede redt het niet op eigen kracht. Al jaren is Enschede afhankelijk van de bestedingen van inwoners uit een veel groter gebied. Vooral de Duitsers die Enschede op zaterdagen en vrije dagen bezoeken zijn van groot belang voor de economie van Enschede en de binnenstad in bijzonder. Voor het bezoek van de binnenstad wordt succesvol gebruik gemaakt van de treinverbinding en park&ride-faciliteiten. Er liggen kansen om de binnenstad opnieuw te versterken. Nu niet met winkels zoals tijdens de succesvolle ontwikkeling van het van Heekplein maar met aantrekkelijke evenementen, stedelijke functies en kleinschalige binnenstadsfuncties die het bestaande versterken en een nieuwe dimensie aan de stad toevoegen.

De eerste 5 jaar investeren we met detailhandel en horeca vooral in de bestaande binnenstad. Daarna achten we kleinschalige ontwikkelingen in combinatie met stedelijke functies en leisure-activiteiten mogelijk.

Bezoekers worden verleid langer te verblijven, meer te besteden, te genieten en over Enschede en Twente met lof te spreken.



Meer kwaliteit en realistische doelen...

Om van te houden

De aantrekkelijkheid van de binnenstad gaan we vergroten door meer woningen toe te voegen en meer diversiteit in stedelijke functies, van leisure tot zorg, technologie en kennis.

We werken verder aan de versterking van de Oude Kern met wonen boven winkels en versterking van binnenstadfuncties in de oude binnenstadsstraatjes.

De Spoorzone biedt volop kansen voor een hoogwaardig woongebied met een bijzondere stedelijke uitstraling aan de noordzijde van de binnenstad en nabij het station. Een binnenstadsuitbreiding met kenmerkende smalle stegen en straten en geen verkeersfunctie meer voor de Molenstraat. Een reden om het verblijf aan de binnenstad te verlengen, om nog meer van Enschede te gaan houden en er te blijven wonen.

Aan de zuidzijde is het dichterbij de binnenstad bouwen van het MST een unieke kans voor versterking van de binnenstad, ingebed in een totaalconcept voor een Stadsweide met kennis, zorg en technologie. Minder verkeer tussen de binnenstad en het MST maakt het voor bezoekers makkelijker de oversteek te maken. Dit vraagt éénrichtingverkeer op de Zuidlus en een bus geïntegreerd op de binnenstadsvloer. Dat houdt in dat het karakter van de binnenstadsvloer niet wordt onderbroken door een busbaan, maar dat de bus te gast is in de binnenstad. Het binnenstadsgevoel kan letterlijk en figuurlijk vergroot worden. Voor de bezoekers van de Stadsweide lonkt de aantrekkelijke binnenstad op korte afstand.

Op meerdere plekken rond de binnenstad liggen vergelijkbare kansen voor stedelijke functies op potentiële bronpunten van bezoekers voor de binnenstad: Ariënslocatie, Polaroidlocatie, Schuttersveld en het Middengebied van de Spoorzone. Roombeek

is al zo'n bronpunt waar bewoners en bezoekers via de Cultuurmijl de binnenstad kunnen bereiken. De spoorzone-ontwikkeling rond de Cultuurmijl maakt de verbinding tussen Roombeek en binnenstad sterker.

Buitenterras

Voor onze bezoekers en daar rekenen we onze eigen inwoners uiteraard ook bij, is een verbinding met ons prachtige buitengebied van grote waarde. Een toegankelijk en beleefbaar buitengebied dat door landinrichting en groene en blauwe diensten mooier wordt, waar de bijzondere kwaliteit gekoesterd wordt en waar het voor boeren goed boeren is en blijft. Met meer mogelijkheden voor dagrecreatie en leisure gaan we het buitengebied nog aantrekkelijker en beleefbaarder maken. Dit biedt mogelijkheden voor nevenactiviteiten voor agrarische bedrijven of als nieuw in het landschap ingepaste ontwikkeling in de vorm van rood voor groen.

Aankomen

Om Enschede goed te kunnen beleven, om er te kunnen wonen en te werken, moet Enschede goed bereikbaar zijn. De binnenstad en het Kennispark zijn daarbij de economische kerngebieden. We zetten in op een goede bereikbaarheid vanuit de Euregio en direct daarbuiten per openbaar vervoer en per auto. Verbetering van de externe bereikbaarheid bereiken we door een intercitystation voor Drienerlo/Kennispark en een directe aansluiting van de Deurningerstraat/Vliegveldweg op de Europese hoofdas A1, met maximaal gebruik van bestaande infrastructuur.



6



Enschede Drienerlo

Meer kwaliteit en realistische doelen...

De ontwikkeling van het vliegveldterrein is van belang om Enschede meer dan Euregionaal op de kaart te zetten. Dat kan met en zonder een functie als vliegveld. Belangrijk is dat er geen concurrentie ontstaat op het gebied van leisure, zorg of werken maar dat de ontwikkeling van het vliegveldterrein een toevoegde waarde heeft voor de stad.

Kennispark wordt vanaf de A1 beter bereikbaar gemaakt door openbaar vervoer (P&R) vanaf het vliegveldterrein en we gaan studeren op de verkeersstructuur tussen de Deurningerstraat en de Hengelosestraat. Daarnaast wordt Kennispark en Enschede-west via een nieuw aan te leggen N18 en een verdubbelde Auke Vleerstraat beter bereikbaar.

Om de binnenstad beter bereikbaar te maken wordt de doorstroming van de radialen verbeterd door integrale plannen te maken voor de radialen en de aanliggen woongebieden in samenspraak met de omgeving. Daarnaast worden de parkeerfaciliteiten beter bereikbaar gemaakt of nieuw gecreëerd, zoals bij de ontwikkeling van de spoorzone.

Samenwerken

De ontwikkeling van Enschede staat niet op zichzelf. Vandaar dat we nauw samenwerken in Netwerkstadverband, met de Regio Twente, de provincie Overijssel, het landsdeel Oost en het Rijk om vorm en inhoud te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Enschede in breed verband; in de Ruimtelijk - Economische Ontwikkelingsagenda Netwerkstad, de Gebiedsagenda van Twente en in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en Verstedelijkingsafspraken 2010-2020.

Met onze stedelijke ontwikkeling zoals de Spoorzone, de Stadsweide voor kennis, technologie en zorg, het Kennispark en het vliegveldterrein dragen wij bij aan de regionale, provinciale en rijksdoelstellingen, vice versa. Het zet onze stad letterlijk op vele kaarten en trekt waardevolle investeringen aan.

Slim

Wij hebben u onze visie geschetst. U weet wat onze volgende stappen zijn. Doet u mee? Wij willen graag initiatieven ruimte geven in de stad. Niet zomaar, maar gericht op onze volgende stappen om de stad verder te brengen. Wij hebben geen blauwdruk gemaakt, maar sturen op output. Wij nodigen een ieder uit met stadsversterkende initiatieven te komen. U kunt rekenen op onze begeleiding, denkkraft en daadkracht.

Enschede zet een volgende slimme stap, meer kwaliteit:

- bouwen aan een evenwichtig en duurzaam woningarsenaal met een historisch zware opgave voor het bestaande stedelijke gebied;
- verbetering van externe bereikbaarheid via de Europese hoofdas A1 en IC-station Drienerlo/Kennispark;
- versterking van de binnenstad met een diversiteit aan stedelijke functies en stedelijke kwaliteit om van te houden;
- intensief gebruik van bedrijventerreinen met zeer goede lange termijnperspectieven;
- kwaliteit en beleving van ons buitengebied;
- slimme mobiliteitsoplossingen binnen de aanwezige infrastructuur;
- veel ruimte voor initiatieven.

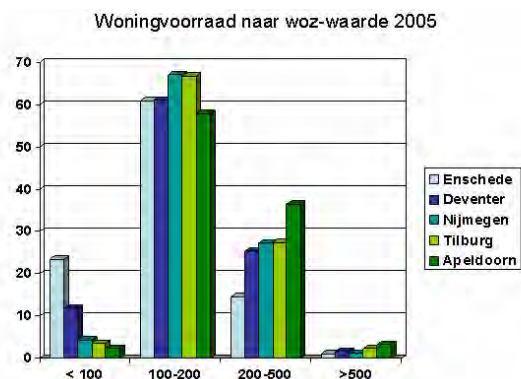
Deze RO-visie geeft richting aan vele plannen voor de toekomst. Of het nu gaat om wonen, werken, rijden of recreëren.... Enschede gaat voor slimme kwaliteit en realistische doelen!



2. WONEN

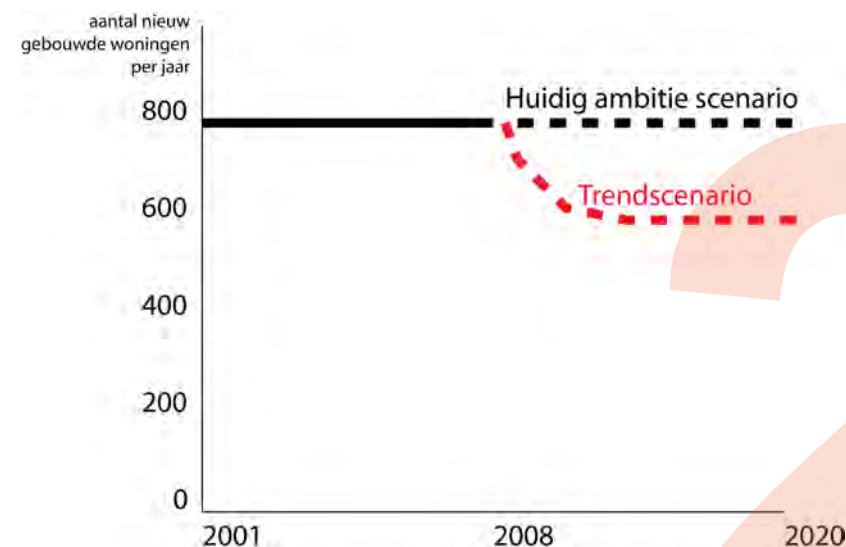
Enschede is al een prachtige stad om te wonen. Er zijn veel betaalbare woningen te vinden in veel verschillende buurten met eigen karakters. Er zijn idyllische plekjes, gezellige buurten en ruime woningen. Maar er is ook veel ruimte voor verbetering.

We willen meer woningen energiearm en levensloopbestendig (9.000) maken. We hebben te weinig middeldure en dure woningen waardoor de betaalbare woningen te veel bezet blijven door de hogere inkomens. We blijven als stad daarom vooral bewoners aantrekken voor de betaalbare woningen. We hebben de doelgroep met de midden- en hogere inkomens te weinig te bieden. Voor de ontplooiingskansen van onze inwoners, voor de werkgelegenheid, voor de winkeliers, voor de horeca, voor de culturele instellingen en voor de beleving van onze stad is het binden van de inwoners met hogere inkomens essentieel. Daar moet ons woningbestand beter voor worden uitgerust. Dat is geen wondermiddel dat alle problemen oplost maar een belangrijke kracht om de ambities van de stad waar te maken.



Elke woning moet raak zijn

De woningmarkt is op dit moment zwak. Er worden weinig woningen verkocht, de doorstroom stagneert en nieuwbouwplannen komen moeilijk van de grond. Wij stellen daarom onze bouwambities die wij de afgelopen jaren geuit hebben bij. Wij verlagen het aantal te bouwen woningen en als de woningmarkt lang zwak blijft nemen we voor dat lagere aantal ook nog eens een ruimere termijn. Omdat ook wij op dit moment niet weten wanneer de woningmarkt weer aantrekt. In plaats van 800 woningen per jaar realiseren, waarvan 300 vervanging van oude woningen door nieuwe, gaan we nu uit van 600 woningen waarvan 200 woningen een vervanging van oude woningen betreft. Voor beide getallen geldt dat de bevolkingsontwikkeling en de consumentenvraag ons continue bijstuurd. De behoefte aan 600 woningen per jaar wordt vooral ingegeven door demografische





Historisch hoge opgave voor de stad

ontwikkelingen, kleinere gezinnen, meer alleenstaanden, studenten en ouderen met specifieke wensen. De komende 15 jaar gaat het om 9.000 nieuwe woningen. Onze aanwas van buiten de stad is hierbij als minimaal ingeschat. Met specifieke niches en architectuur willen we aantrekkelijker voor bewoners van buiten de stad worden maar dat gaat om kleine aantallen.

Bij het vervangen van woningen in stedelijke vernieuwingsgebieden willen we de succesvolle samenwerking met de woningcorporaties graag voortzetten. Mede door hun inzet en bereidwilligheid hebben in onze stedelijke vernieuwingsgebieden de afgelopen jaren veel bereikt.

Omdat we minder bouwen is het des te belangrijker dat we voor de juiste doelgroep bouwen. Elke woning moet raak zijn. Grofweg kunnen we twee doelgroepen onderscheiden: stedelijk wonen en groen wonen. Bij stedelijk wonen denken we aan woningen die dicht op elkaar staan met gezamenlijk gebruik van openbaar groen. Naast appartementen en hoogbouw kunnen dit ook eengezinswoningen zijn, veelal in het gebied binnen de singels of vlak daarbuiten.

Groen wonen biedt de bewoners meer tuin en de woningen hebben vaak meer een eigen gezicht door architectuur of stedenbouw.

Groen wonen kan variëren van wonen in de wijken tot wonen in het buitengebied.

Zowel compacte stedelijke woongebieden als ruim groen wonen kunnen we in Enschede te weinig bieden. Woningmarktonderzoeken door de jaren heen maken duidelijk dat voor woningen in dergelijke woongebieden veel vraag is en wij lopen daarmee achter. Slechts 10% van ons woningbestand is stedelijk wonen te noemen en 30% is groen wonen.

We hebben niet de behoefte om weer een nieuw gedeelte van ons buitengebied aan te wijzen als nieuwbouwlocatie. Wij willen meer dan ooit de vraag naar woningen binnen de ruimte van de bestaande stadsgrenzen bouwen. Landelijk wordt hierbij gestreefd naar 40% in de stad en 60% daarbuiten. Wij willen 80% in de stad realiseren, een historisch hoge opgave voor de stad. En buiten de stad gaan we geen grote nieuwbouwlocaties aanwijzen maar op maat en met kwaliteit wonen mogelijk maken om een belangrijke doelgroep aan de stad te binden en niet elders in het buitengebied te laten bouwen.

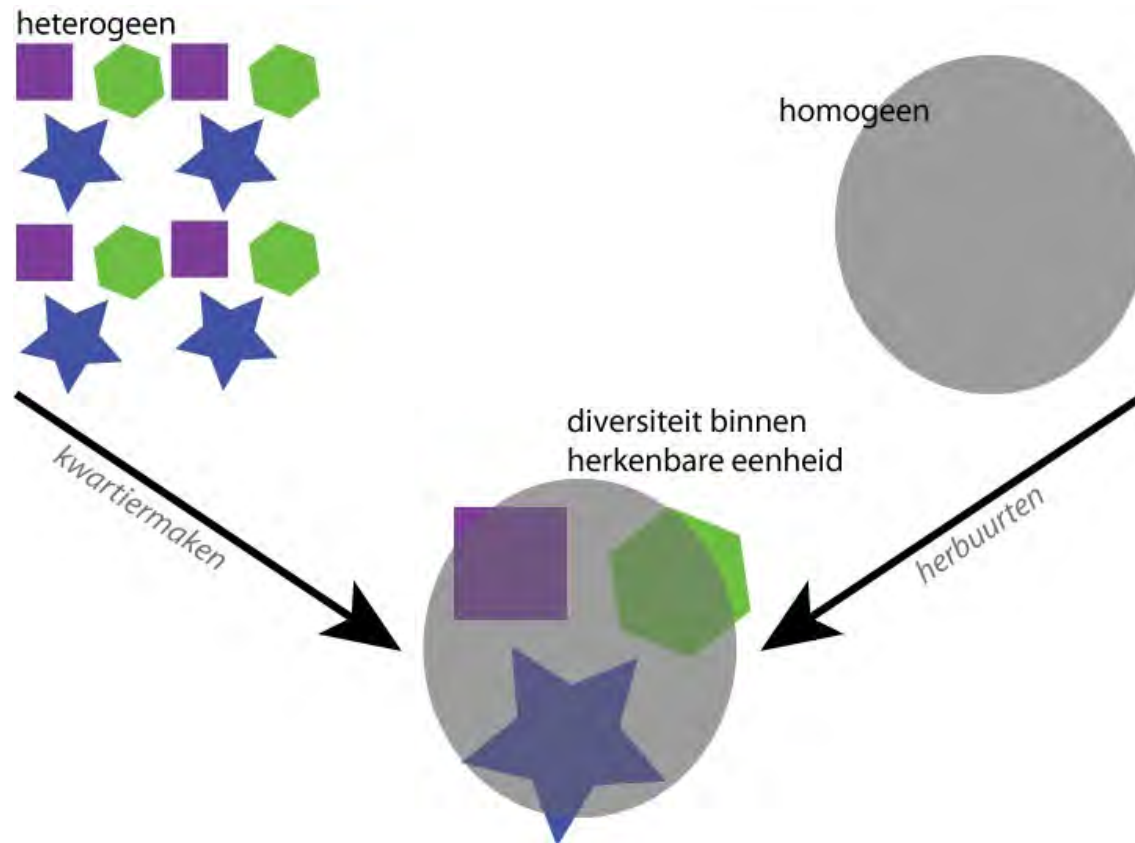
We verdelen de woningen volgens de vraag van de woonconsument: 5.500 woningen tot 2025 realiseren die als stedelijk wonen te typeren zijn en 3.500 woningen in gebieden voor groen wonen. Voor stedelijk wonen gaan we de ruimte vinden in de binnenstad, nabij de singels of net daarbuiten. Voor groen wonen benutten we de al geplande woongebieden Brunink, Vaneker en de Eschmarke. Dat is voldoende voor maximaal 1.500 woningen. De resterende 2.000 woningen kunnen we niet volledig plannen in de stedelijke vernieuwingsgebieden die Enschede de komende jaren nog wil aanpakken. Circa 500 woningen tot maximaal 1.000 woningen kunnen daar gepland worden. Hierbij staan we voor een dilemma. Hoe meer woningen we als 'groen wonen' plannen des te lastiger het wordt bewoners van het stedelijke vernieuwingsgebied weer een eigen plek te geven. Voor groen wonen zullen we in ieder geval nog 1.000 tot 1.500 woningen te kort komen tot 2025.

Kleine plukjes

Het buitengebied van Enschede kan ons helpen specifieke woonwensen binnen het groen wonen te realiseren. Voor de woonconsument die niet de wijken en de buurten wil opzoeken (zoals Vaneker, Brunink, of Eschmarke), maar wel groen wonen en een middeldure of dure woning zoekt kan het buitengebied ruimte bieden. De nadruk ligt op 'kan' omdat het buitengebied zulke kwetsbare plekken kent waar we geen nieuwe woningen wensen. Maar ook zijn er plekken in het buitengebied die kwaliteit missen en een impuls kunnen gebruiken.

Woningen zullen solitair of in kleine plukjes onder de voorwaarden van de Gids Buitenkans gepland worden. De schaal en de kwaliteit van het landschap zijn daarbij bepalend. In een veldontginningsgebied kan de schaal groter zijn dan in een oud hoevenlandschap. Deelgebieden met een matige landschappelijke of economische kwaliteit zijn kansrijk om te benutten voor kleine plukjes woningbouw. Uiteraard houden we de gave delen van ons landschap in stand.

De criteria uit deze gids betreffen voorwaarden en waardering van cultuurhistorie, landschap, natuur, stedelijk gebruik, economie/ landbouw. De wijze van inpassing in het landschap wordt in de gids ook voorgeschreven: landschapsbouw. Daarmee is het mogelijk het landschap te versterken en de nieuwbouw in de huidige stijl van het landschap te plannen gebaseerd op het landschapstype. In de Gids Buitenkans worden aan woningen of landgoederen voorwaarden voor natuurontwikkeling gekoppeld, vaak 10 ha per woning. Dit willen wij voor de maximaal 500 te oormerken woningen bijstellen. De eis is dat de nieuw te plannen woningen voldoende kwaliteit voor de omgeving moeten meebrengen zoals de Gids Buitenkans dat voorschrijft en dat kan afhankelijk van het landschapstype ook natuurontwikkeling vragen. Het gaat in deze keuze om woonkwaliteit te bieden en het landschap te versterken. Bovendien willen we landbouwgrond beschikbaar houden voor agrarisch gebruik.



Kwartiermaken

Wij willen levendige wijken. Een prettige woonomgeving maar ook voldoende buurtcentra, scholen en opvang en speelruimte voor kinderen. Onze buurten zijn een belangrijke kracht. Een prettige woonomgeving biedt sociale binding: je burens kennen, voorbeelden uit de wijk volgen, initiatieven waarderen, ontwikkelen en participeren.

Veel van onze wijken missen het gevoel van een goede buurt. Stedenbouwkundig willen wij daar een bijdrage aan leveren. Veel vooroorlogse wijken bestaan uit kleine scherven van buurten. Deze zijn niet herkenbaar als een eenheid, hebben geen duidelijk imago waardoor de woning niet meer waarde heeft dan de waarde van de woning zelf. In veel naoorlogse wijken is de eenheid van de wijk vaak te groot. De hele wijk heeft één profiel en de buurten zijn niet herkenbaar. Voor sociale binding is de wijk te groot en ontbreekt het buurtgevoel.

Wij willen kwartiermaken. Daar verstaan we onder dat we herkenbare buurten willen maken zonder uit te gaan van een vaste maat, maar gebaseerd op de sociale en fysieke kenmerken van een wijk. Wij willen dat deze buurten voor de bewoner herkenbaarder worden, een herkenbaar imago krijgen en ruimte geeft voor individuele woonwensen. Geen standaard aanpak dus. Bij kwartiermaken letten we op de inrichting van het groen, de wegen en de pleinen maar ook de samenstelling van de buurt: wijkcentrum, type woningen, verkeersontsluiting. Kleine versnipperde buurten zullen er meer als één wijk uit gaan zien en grote, eenvormige wijken worden meer in herkenbare buurten ingericht. Dit proces zal gelijk oplopen met kleine initiatieven maar ook grote stedelijke vernieuwingsopgaven. We willen dat woningen zo meerwaarde krijgen en de bewoners profiteren van de kwaliteiten van de omgeving.

Visie Wonen:

1. **realisatie van gemiddeld 600 woningen per jaar, waarvan circa 200 vervanging, in de periode 2010-2025;**
2. **waarvan 60% (= ca. 5.500) in stedelijke wonen en 40% (= ca. 3.500) in groene wonen;**
3. **Levensloopbestendige en energie-arme woningen bouwen voor een duurzaam woningarsenaal.**
4. **realisatie van 500 -1.000 woningen in groene milieus in de bestaande stad en circa 1.500 in de Eschmarke, Brunink en Vaneker**
5. **realisatie van maximaal 500 woningen in de stadsrand/ het buitengebied in de periode 2010-2018 met inachtneming van de criteria uit de Gids Buitenkans en de methode landschapsbouw, zonder de verplichting om grootschalige natuurontwikkeling van 10 ha, maar gericht op het versterken van de landschappelijke kwaliteit.**

welkom "terras oude markt" enschede

welkom "ter

3. BINNENSTAD

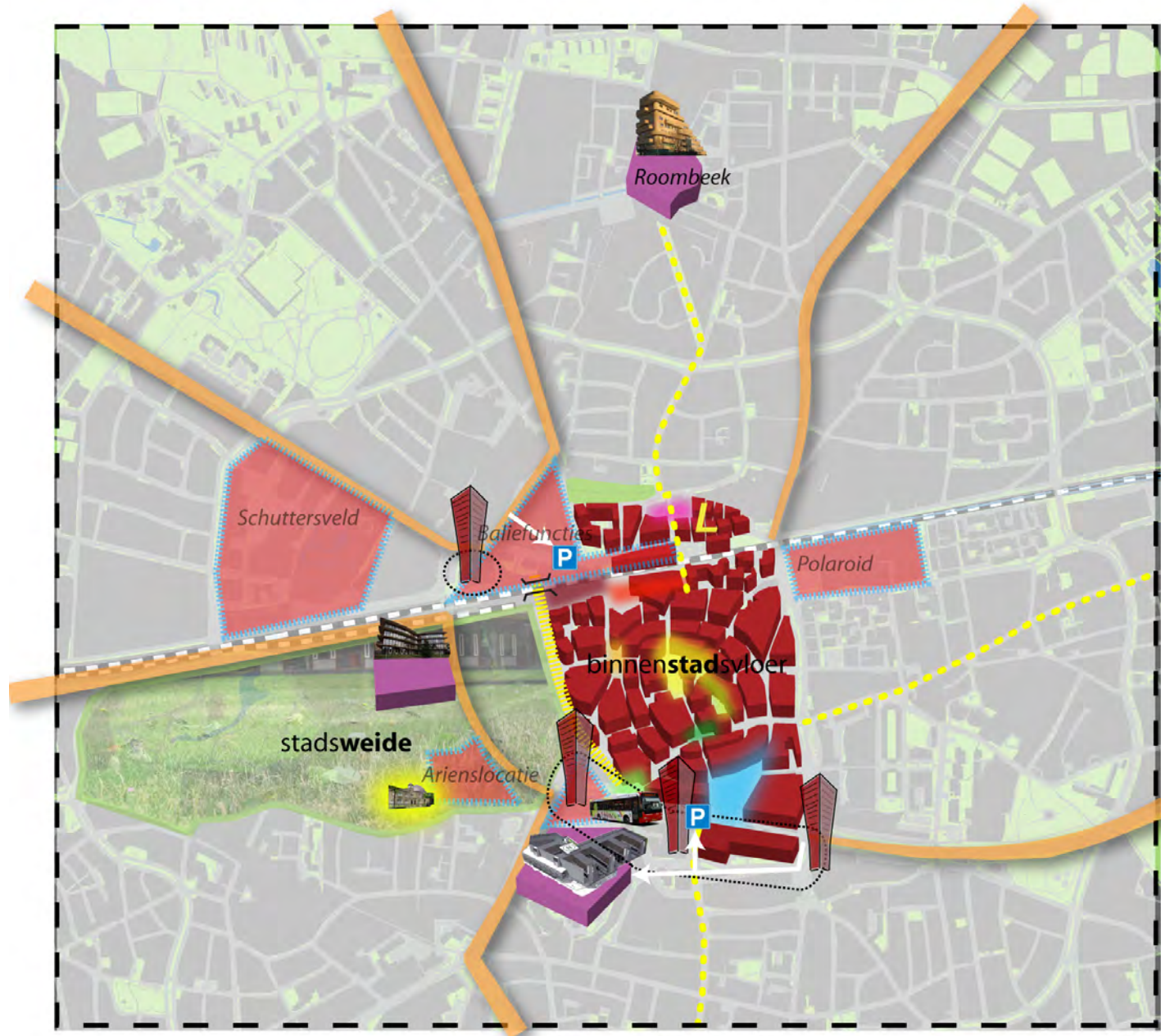
Onze binnenstad is het toppunt van stedelijkheid in Enschede. Historie, cultuur, invalswegen, bovenstedelijke functies, wonen, de binnenstad combineert dit alles in een compacte ruimte. De Enschedese binnenstad wordt goed bezocht en heeft ten opzichte van andere steden minder last van teruglopende bezoekersaantallen. Al zijn de gemiddelde bestedingen per bezoeker recentelijk wel gedaald. Voor de eenvoudige aankoop van een product vraagt de consument een zeer divers en groot aanbod dat meer en meer een markt voor grote winkels of internet wordt. De kansen voor groei en ontwikkeling van de bezoekersbestedingen voor de binnenstad liggen op het terrein van leisure, vrijetijdsbesteding. Dat vraagt om detailhandelconcepten waar iets te beleven valt en een binnenstad waar de koop van een artikel een onderdeel is van een leuke middag. Bij leisure hoort ook horeca, evenementen, cultuur, ontspanning en een andere marketing dan een winkelstad. Wij willen meer bezoekers en wij willen onze bezoekers langer vermaken, meer laten besteden, meer laten genieten en wij willen dat onze bezoekers met plezier over hun beleving van Enschede vertellen.

Bij de huidige economische omstandigheden hoort ook voor een binnenstad een pas op de plaats. Bij vestiging van horeca en detailhandel ligt het accent de eerste vijf jaar op versterking van de bestaande binnenstad. Daarna kan als onderdeel van nieuwe stedelijke functies horeca en detailhandel bescheiden en in beperkte mate invulling krijgen, passend bij de gewenste stedelijke functie en als een toegevoegde waarde voor de binnenstad als totaal.

Unieke kansen

Voor de binnenstad van Enschede doen zich nu unieke kansen voor. Dit zijn momenten om keuzes te maken waar we nog lang over zullen spreken als belangrijke stappen in de ontwikkeling van Enschede. Enschede is sterk in het maken van keuzes die op lange termijn voordelen bieden aan de stad. De singel is een bekend resultaat van jaren van constant beleid en duidelijke keuzes. De herstructurering van de textielindustriegebieden hebben door de combinatie van wonen en behoud van cultuurhistorische gebouwen Enschede karakter gegeven. En over vele jaren zullen we het lef dat we getoond hebben met particulier opdrachtgeverschap bij de wederopbouw van Roombeek blijven roemen. Voor de binnenstad liggen twee strategische keuzes voor om definitief een stap te maken tot een binnenstad die op Euregionaal niveau en verder extra bezoekers kan trekken: de nieuwbouw van het ziekenhuis MST en de ontwikkeling van het middengebied van de Spoorzone tot exclusief stedelijk gebied. Deze ontwikkeling vindt brede steun bij onze partners in de stad en binnenstad. Marktpartijen en woningcorporaties zijn bereid te investeren in deze ontwikkeling van onze binnenstad.





Stadsweide en binnenstadsvloer

De ontwikkeling van het MST past in een totaalconcept voor een 'Stadsweide voor kennis, technologie en zorg'. Deze Stadsweide wordt de groene tegenhanger van de stenige binnenstadsvloer, waar vooral horeca en detailhandel geconcentreerd zijn en waar boven deze 'plintfuncties' vooral gewoond wordt. In de Stadsweide worden stedelijke functies mogelijk in een sterk groene setting. Een prachtig voorbeeld daarvan is het hoofdgebouw van het Saxion.

De tweedeling tussen een groene Stadsweide en een stenige binnenstadsvloer is de basis voor een uniek concept voor de binnenstad. Een bezoeker per trein loopt het station uit en ziet links de winkels, horeca, nationaal muziekkwartier en het Willem Wilminkplein. Rechts ervaart de bezoeker een groene uitstraling waar stedelijke functies een plaats hebben gekregen, met als groen hoogtepunt het Volkspark en in de toekomst wellicht een ruimer zicht op onze prachtige synagoge. De groene Stadsweide en de stenige binnenstadsvloer zijn scherp gescheiden door de 'Nijverheidslaan' tussen station en ziekenhuis. De ruimte ten noorden van de Kop Boulevard biedt op termijn volop stedenbouwkundige kansen voor een aantrekkelijk front voor bezoekers komend vanuit de Haaksbergerstraat.



Verleiding

Aan de zuidwestzijde gaat het Medisch Spectrum Twente (MST) een nieuw ziekenhuis bouwen, dicht bij de binnenstad, dichterbij dan het huidige ziekenhuis. De vele bezoekers van het ziekenhuis zullen verleid worden meer de binnenstad te bezoeken. Daarvoor moet de ruimte tussen het nieuwe ziekenhuis en de binnenstad aantrekkelijk worden vormgegeven. De binnenstad moet lonken met aantrekkelijke plintfuncties. Er mogen weinig of geen barrières zijn om over te steken en zo min mogelijk autoverkeer. Dit is mogelijk door het plein voor het ziekenhuis als binnenstadsvloer vorm te geven en de bus ter plaatse te integreren op het plein in plaats van de busbaan als een aparte baan door te zetten over het plein. Ook zal door éénrichtingverkeer op de zuidlus in te stellen het verkeer sterk verminderd worden terwijl het ziekenhuis vanuit alle richtingen toch goed bereikbaar blijft.





Kleine korrels, menselijke maat

De Oude Kern is en blijft het hart van de stad. Hier ligt de nadruk op recreatief winkelen en uitgaan. Intimiteit, kleinschaligheid en monumentaliteit zijn belangrijk in de bestaande binnenstad. Dat willen we graag zo houden door verder te werken aan wonen boven winkels en versterking van de binnenstadsstraatjes zoals Walstraat, Zuiderhagen en Pijpenstraat.

Het middengebied van de Spoorzone, tussen Deurningerstraat en Oldenzaalsestraat wordt een gebied om van te houden. Een stukje binnenstad, kleine korrels en een menselijke maat, met als referentiebeeld het Bergkwartier in Deventer. Het middengebied wordt een gebied met fraaie vormgeving van straten en steegjes, verrassende doorkijkjes naar bekende gebouwen in de omgeving zoals de St.-Jozefkerk. De bestaande grote platanen bieden een belangrijke groene kwaliteit voor dit leefgebied en een prachtige aanleiding voor een levendig plein. Het plein rond de platanen bevat gebouwen met hoge plafonds op de begane grond om multifunctioneel ingezet te kunnen worden. Daar kan in beperkte mate leisure, cultuur, horeca of detailhandel een plek krijgen. De eerste vijf jaar ligt het accent voor deze functies echter op de bestaande binnenstad. In het Middengebied wordt vooral gewoond, maar ook zorg en onderwijs zullen daar net als nu een plek kunnen vinden. De binnenstad is er immers voor iedereen.

De verkeersfunctie van de Molenstraat tussen de Oldenzaalsestraat en de Deurningerstraat wordt afgebouwd zodat de ontwikkeling van het Middengebied direct aansluit op de binnenstad en de kleine korrels van het Middengebied en binnenstad met elkaar verbonden worden. Hierbij zal doorgaand verkeer geweerd worden maar blijft bestemmingsverkeer mogelijk. Uiteraard moet het Nationaal

Muziekkwartier goed bereikbaar blijven. Omdat de ontwikkelingen in het Middengebied afhankelijk zijn van investeringen van marktpartijen en woningcorporaties zal een definitief besluit over het afbouwen van de verkeersfunctie van de Molenstraat onderdeel zijn van besluitvorming die medio 2010 aan de gemeenteraad zal worden aangeboden. Daarin zal worden aangegeven wat de perspectieven zijn voor het Middengebied, in hoeverre de markt inspeelt op het geschetste referentiebeeld en de ruimtelijke kwaliteit, op welke wijze de bereikbaarheid van de functies in het Middengebied gerealiseerd wordt en welke medefinanciers we gevonden hebben. Nabij het Middengebied wordt extra parkeerruimte aangelegd om de parkeerbehoefte aan de noordzijde van de binnenstad op te vangen.

Met de ontwikkeling van het Middengebied voegen we een nieuwe stedelijke kwaliteit toe waar ook vanuit de provincie en het rijk waardering is en financiële ondersteuning kansrijk. Het is een bijzonder binnenstadsplan op een bijzondere locatie. Om Enschede bijzonder te maken, ook voor doelgroepen zoals kenniswerkers die we moeilijk aan de stad kunnen binden. Bezoekers van het Middengebied hebben een aantrekkelijke bestemming gevonden tussen onze huidige binnenstad en Roombeek.

BINNENSTAD

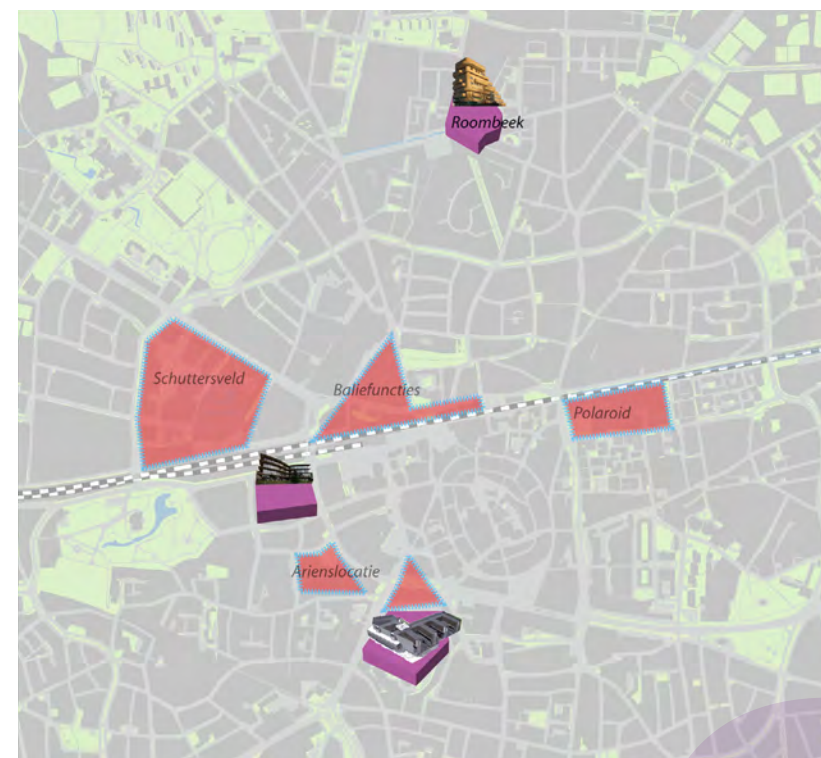


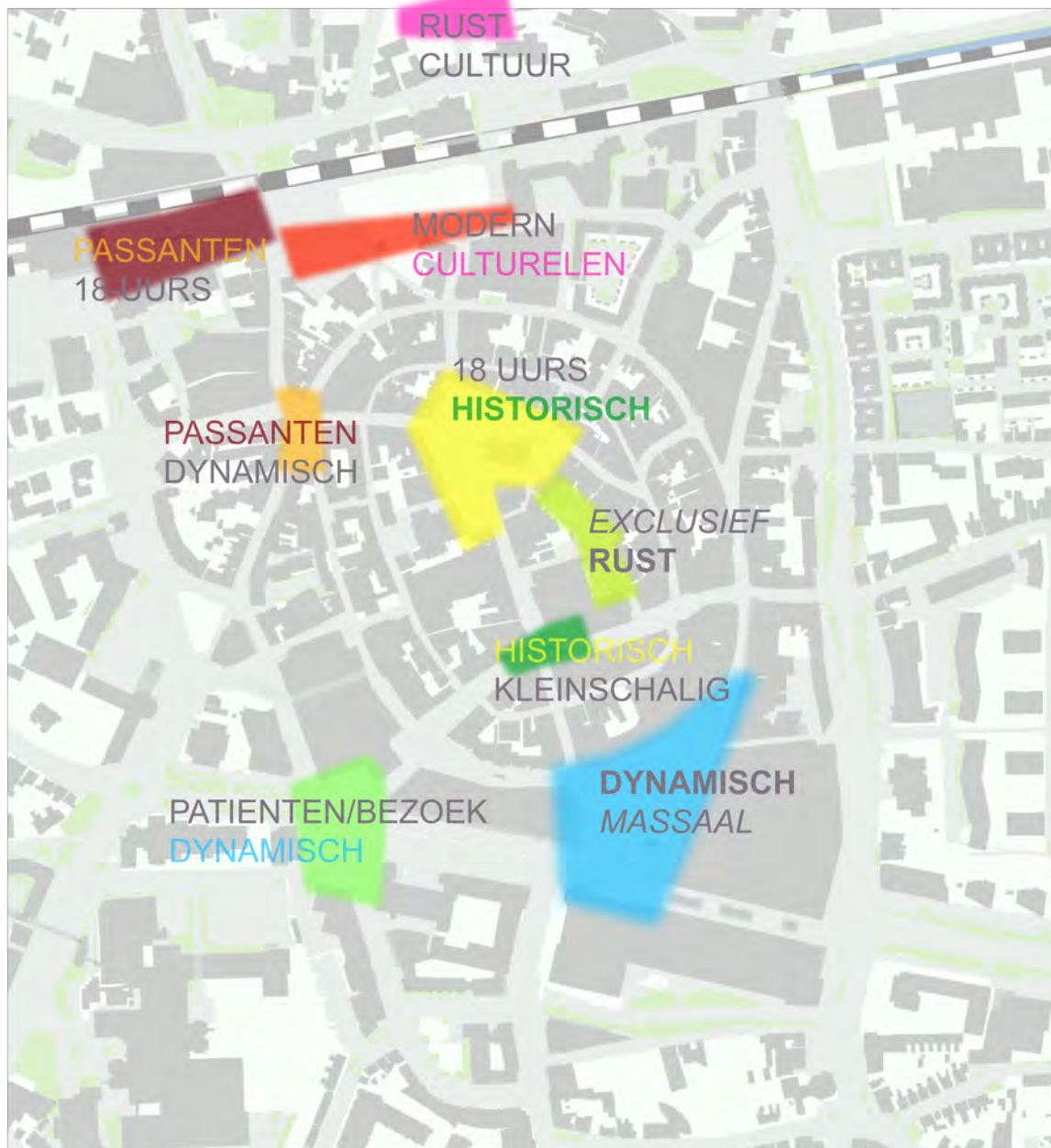
Meer kwaliteit en realistische doelen

Bronpunten

Zoals bij 'Wonen' is beschreven willen we veel woningen bouwen in en rond de binnenstad. Daarmee creëren we meer levendigheid en meer bezoekers aan onze binnenstad. Daarnaast hebben we een aantal bronpunten aangewezen. Gebieden die dicht bij de binnenstad liggen en de potentie hebben veel bezoekers aan te trekken die ook de binnenstad kunnen bezoeken. Deze bronpunten worden door aantrekkelijke looproutes met de binnenstad verbonden.

Op de bronpunten passen bovenstedelijke functies die Euregionaal bezoekers aantrekken. Door de unieke locatie nabij de binnenstad is een reguliere functie zonder bijzondere aantrekkingskracht een gemiste kans voor de binnenstad. Voor de Spoorzone hebben we ten noorden van het station een bronpunt voor kantoren met een baliefunctie aangewezen. Dit gebied is vanuit vele richtingen goed bereikbaar met de trein, fiets en de auto. Door een voetgangers- en fietstunnel onder het spoor te maken kunnen we dit bronpunt op een aantrekkelijke manier verbinden met de binnenstad. Hiermee kunnen we consumenten de mogelijkheid bieden vele baliefuncties en binnenstadsbezoek met elkaar te combineren. Het stadskantoor en belastingkantoor passen prima in dit concept maar ook makelaars, financiële adviseurs ed.





Beleving

Met onze plannen willen wij dynamiek in onze binnenstad oproepen. Wij willen initiatiefnemers ruimte voor creativiteit bieden. Het 'onverwachte' maakt een binnenstad immers bruisend en spraakmakend. Het gaat ons om het resultaat en niet om het volgen van vooraf uitgelijnde ideeën. We willen sturen op de beleving van de binnenstad en niet op voorhand strakke regels voorschrijven. Wij hebben de binnenstadsvloer ingedeeld en voor elk plein, hof of gaarde de gewenste beleving geschetst. Zo houden we de binnenstad divers, contrastrijk, uitdagend en herkenbaar. We versterken zo het beeld van de binnenstad voor de bezoekers. Voor iedere doelgroep wat wils. Voor ondernemers wordt het sturen op doelgroepen eenduidiger en betrouwbaarder en biedt kansen om investeringen voor langere termijn rendabeler te maken.



	Oude Markt	Klokke Plas	vHeek Plein	Stations plein	Wilmink plein	dGraaf Plein	Ei v Ko	MST	Spoor Zone
Routes/bew			X	X		X	X	X	
Verblijf	X	X			X				X
Grootchalig			X		X			X	
Kleinschalig	X	X		X		X	X		X
18 uren	X			X	X			X	
8 uren		X	X			X	X		X
Hoogbouw			X					X	
Laagbouw	X	X		X	X	X			X
Dynamisch	X		X	X		X	X	X	
Rust		X			X				X
Modern			X	X	X			X	X
Historisch	X	X				X	X		
Massaal			X	X		X	X	X	
Individueel		X			X				X
Parel	XX	X		X	X		X		X
Basis			X				X	X	
Doelgroep	ieder	30+ exclu sieven	ieder	reizigers skaters passant	Cultu relen	passant	Pass bezoek	Bezoek Patient	
beleving	bruisend		razend	Haast		Haast hip	Weinig belev	Bestem mingsv	
Pass/Verbl	V	V	P	P	V	P	P	P	V

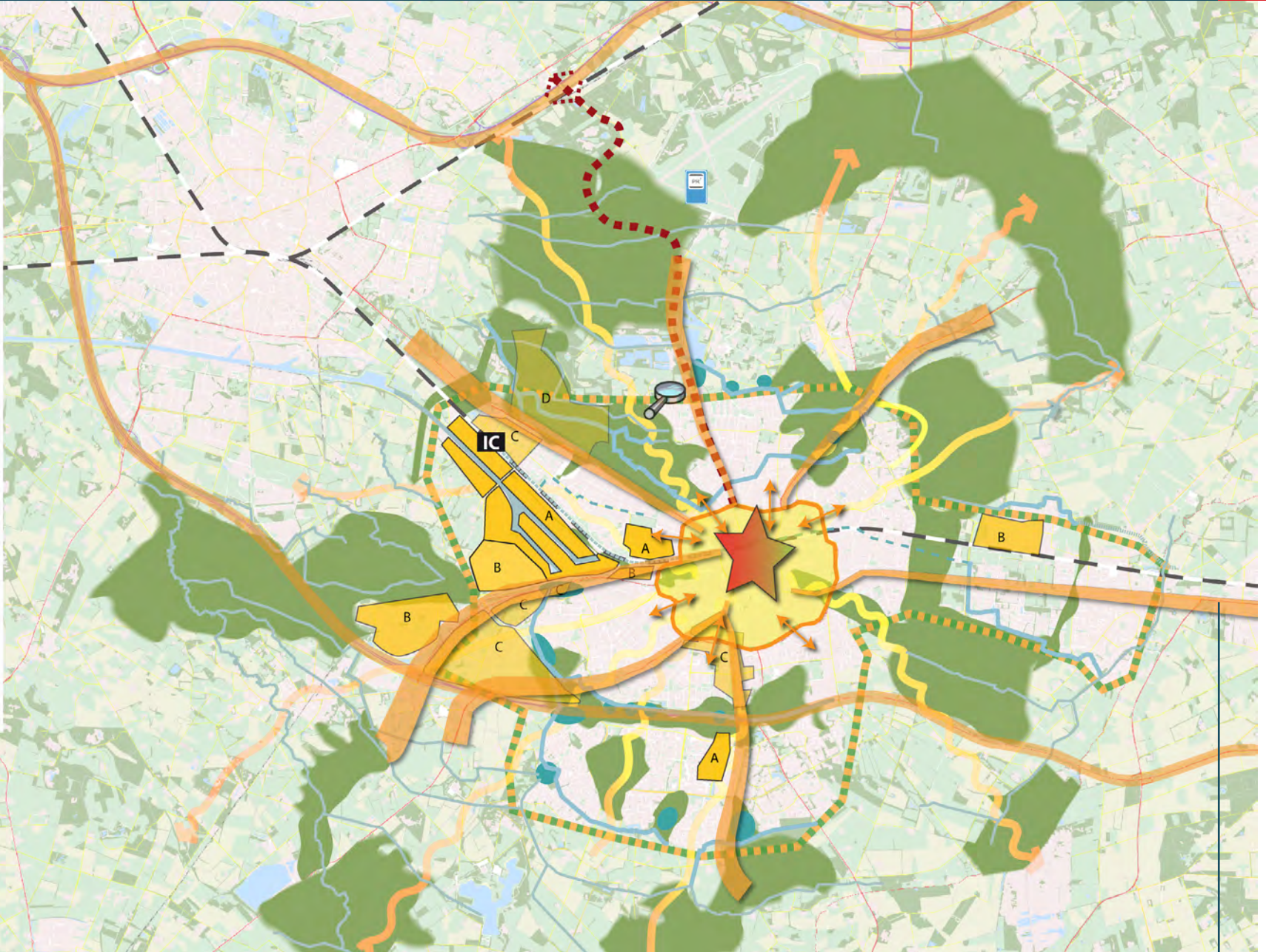
De omgeving van de Boulevard is de plek voor hoogbouw in Enschede. De grote korrels van de gebouwen geven stedenbouwkundige ruimte voor hoogbouw en de concentratie van hoogbouw biedt een imposant stedelijk beeld met zijn eigen dynamiek en aantrekkingskracht. Daarnaast is de brandweerlocatie aan de Hengelosestraat een aanleiding voor hoogbouw als herkenbare en van ver zichtbare entree van Enschede vanuit het Kennispark.

Visie Binnenstad

- Komende 5 jaar accent op versterking bestaand kernwinkelgebied, aandacht voor opvullen lege plekken detailhandel en horeca en stimuleren wonen boven winkels**
- Start ontwikkeling Spoorzone met accent op wonen: hoogstedelijk, kleine korrel (referentie Bergkwartier Deventer), toevoeging cultuur (stimuleren in de cultuurmijl), fiets- en voetgangerstunnel realiseren, parkeervoorzieningen Spoorzone inrichten, daarna verkeersfunctie Molenstraat afbouwen, omgeving Cultuurmijl bereikbaar houden (geen doorgaand verkeer), definitieve besluitvorming Molenstraat medio 2010.**
- vanaf 2015 blijvende aandacht voor versterking bestaande binnenstad en beperkte mogelijkheden voor kleinschalige horeca en detailhandel**
- Op de Zuidlus éénrichtingverkeer instellen, bereikbaarheid MST garanderen, busbaan integreren op plein tussen MST en busbaan**
- Hoogbouw > 80 meter mogelijk maken in de boulevardzone (grote korrel), op de brandweerlocatie in de Spoorzone**

LEGENDA

-  Groenhoofdstructuur
-  Rondje stad
-  Water
-  Stedelijk wonen
-  Studie verkeersstructuur
Enschede-noord
-  A1 aansluiting
-  Versnellen radialen
-  Fietsroutes (zontspanenstructuur)
-  Singels voor ontsluiting
-  Werkterreinen
-  Park ride & recreatie



4. MOBILITEIT

Een stad met ambities die vraagt om meer kwaliteit heeft behoefte aan een goed geleide mobiliteit. Wij willen met de mobiliteit:

- de ambities van de stad faciliteren;
- de weggebruiker vrijheid en keuze bieden;
- de bestaande infrastructuur en capaciteit zo goed mogelijk benutten.

De ambities van de stad vragen om vanuit de Euregio en daarbuiten snel in Enschede te kunnen komen. En omdat we de weggebruiker vrijheid en keuze willen bieden willen we dat Enschede zowel per spoorweg, fietssnelweg als autosnelweg goed bereikbaar is. De binnenstad en Enschede-west zijn de economische kerngebieden die we optimaal bereikbaar willen maken.

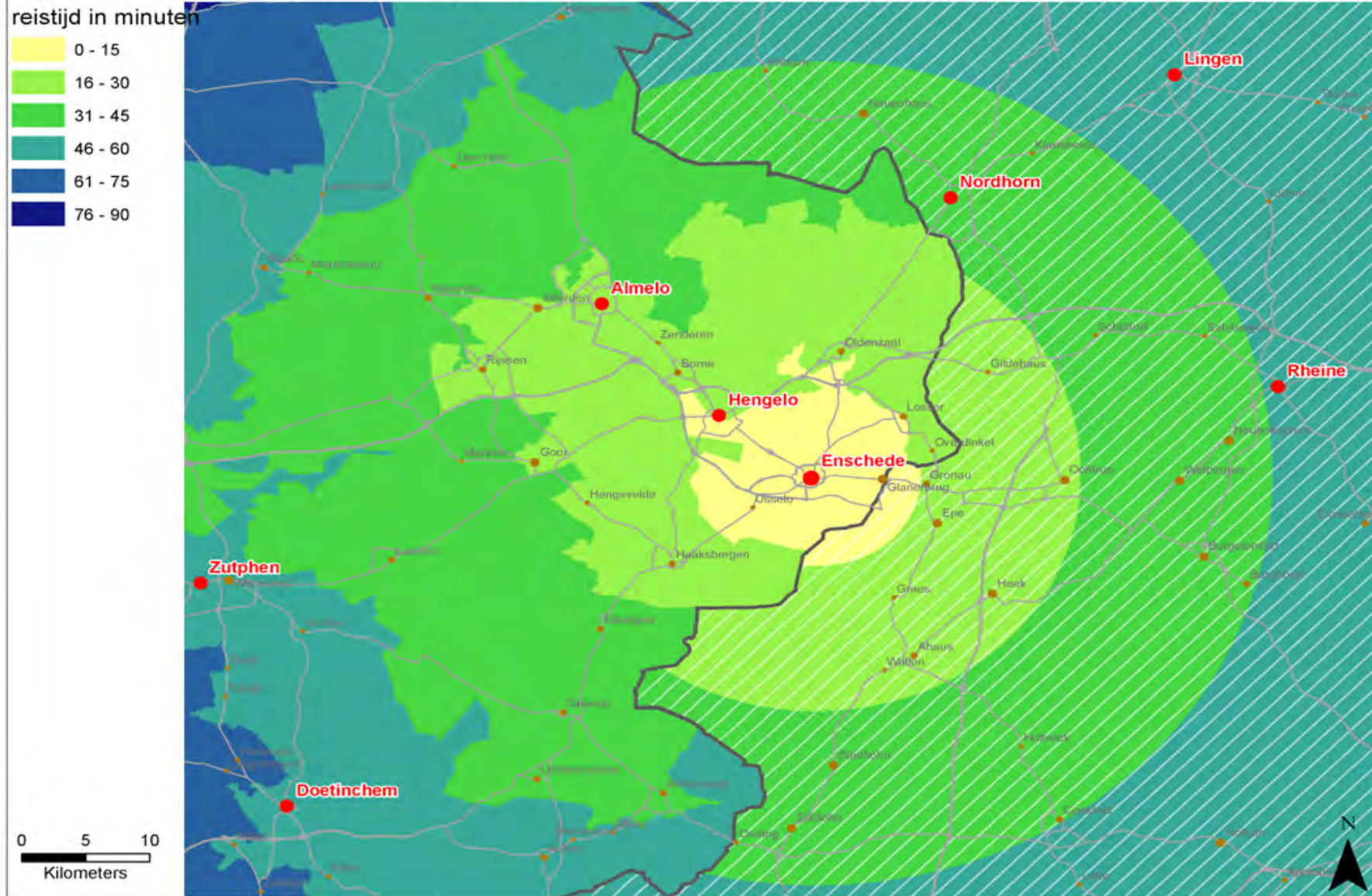
Enschede en omgeving is uitgerust met een fijnmazig netwerk van wegen, fietspaden en busbanen en goede spoorverbindingen. In de spits wordt dit netwerk intensief gebruikt en wordt menig kruising zwaar belast. Maar onze reistijden door de stad zijn aantoonbaar snel. Toch is de verkeersdruk altijd reden voor een goed gesprek. Grote verschillen tussen de verkeersdruk die we verwachten en die we buiten op straat ervaren blijven ons bij en beïnvloeden ons beeld van het verkeer in Enschede. We hebben naast de mobiliteit dus ook verwachtingen te managen, betrouwbaarheid van infrastructuur te bieden en de verkeersdeelnemers actief op te zoeken en van informatie voorzien. Dit stelt de weggebruiker in staat eigen keuzes te maken: ga ik met de bus, de auto of de fiets, ga ik nu of wacht ik nog even en welke route is voor mij het meest geschikt.

Gelijkwaardige keuzes

We kopen steeds meer auto's, de economische recessie remt de aankoop van auto's tijdelijk maar op termijn zullen we in navolging van het westen van het land meer auto's bezitten. Nu is Enschede al een autostad omdat we voor veel ritten, ook binnen de stad, de auto nemen. Naar omliggende steden is de auto ook favoriet. We kunnen de groei van het autoverkeer in de spits niet 100% faciliteren. Daarvoor hebben we te weinig ruimte en te weinig geld. We moeten dus keuzes maken. En één van de keuzes is het openbaar vervoer en de fiets zoveel mogelijk als gelijkwaardig vervoermiddel in de stad ruimte bieden. De laatste jaren is er al veel geïnvesteerd in busbanen, dat beleid zetten we met kracht door en ronden het netwerk van busbanen af. Hiermee kunnen we tot in lengte van jaren de bereikbaarheid van de binnenstad per bus garanderen ongeacht de verkeersdruk. We willen in de omgeving van de vliegveldlocatie een PR2 ontwikkelen: park, ride and recreate oftewel parkeren, met de bus en recreëren als keuzemogelijkheid voor onze bezoekers. Volop plannen om onze mobiliteit goed te geleiden maar ook om op duurzame wijze bereikbaarheid te bieden.

De fiets zal de komende jaren meer aandacht krijgen. We beginnen met het opstellen van een fietsplan om de ambitie van een gelijkwaardig vervoermiddel te vertalen in concrete maatregelen die de reistijd, de veiligheid, het comfort en de stallingmogelijkheden voor de fiets verbeteren. Meer fietsen betekent ook meer bewegen en een stimulans voor onze gezondheid.

Autoreistijden in 2005 tijdens de daluren vanuit enschede



Europa

We willen meer bezoekers en werknemers naar Enschede trekken en daarom moeten we beter bereikbaar worden. Via de A35 zijn we goed bereikbaar en kunnen we door de verdubbeling van de Auke Vleerstraat snel bij het Kennispark komen. Met de ontwikkeling van de vliegveldlocatie is, ongeacht de invulling van het gebied, een aansluiting op de A1 gewenst. Daarmee kunnen we de vliegveldlocatie goed ontwikkelen en de stad als totaal ook beter bereikbaar maken. Samen met een verbetering van de doorstroming van de Deurningerstraat wordt daarmee de binnenstad ook beter bereikbaar. De aansluiting op de A1 biedt autoreizigers vanuit het westen reistijdwinst en biedt Enschede een betere aansluiting op één van de hoofdassen van Europa. Bij de vormgeving van de aansluiting zullen we maximaal gebruik maken van de bestaande wegen om de natuur en het landschap te sparen.

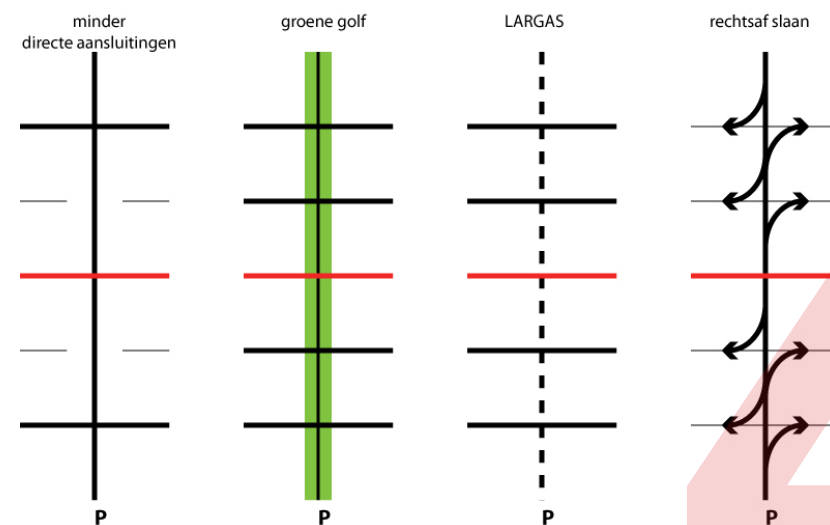
De aansluiting op de A1 zorgt voor minder verkeer door Lonneker en minder verkeer in de noordwijken van Enschede. Als vervolg op de A1-aansluiting is het mogelijk de verbinding met het Kennispark vanuit het noorden te verbeteren en gelijktijdig de verkeersdruk in de omgeving van de Horstlindelaan te verminderen. We gaan de opties die we hiervoor hebben onderzocht inclusief voor- en nadelen, kosten en mogelijke routes tussen de Hengelosestraat en de Deurningerstraat. We willen hierbij de natuur en het landschap sparen en geen nieuwe infrastructuur aanleggen door ons buitengebied. Daarnaast willen we Kennispark per trein beter bereikbaar maken door een intercity-station Drienerlo/Kennispark te realiseren.

Enschede-west zal profiteren van de aanleg van de N18. Daarmee wordt een snellere verbinding richting Achterhoek gerealiseerd. In combinatie met een verdubbeling van de Auke Vleerstraat wordt de bereikbaarheid van Enschede-west als belangrijk economisch kerngebied sterk verbeterd.

Radialen

Radialen zijn onze invalswegen die van oudsher vanuit plaatsen in de omgeving rechtstreeks naar onze binnenstad leiden. Ze dragen de naam van de plaats van waar ze vertrekken en eindigen tegenwoordig in of nabij een parkeerplaats in de binnenstad: Gronausestraat, Haaksbergerstraat, Hengelosestraat, Deurningerstraat, Oldenzaalsestraat. De binnenstad willen we beter bereikbaar maken voor bezoekers van buiten en vanuit de wijken die buiten de singels gelegen zijn, door de doorstroming op deze radialen te verbeteren en door de bereikbaarheid van parkeerplaatsen te verbeteren. Door in de omgeving van de Spoorzone extra parkeerplaatsen toe te voegen en aan de zuidzijde in combinatie met de ontwikkeling van het MST via de Kuipersdijk een extra entree naar de Van Heekparkeergarage te maken.

RADIALEN AANPAK





De doorstroming op de radialen kan op verschillende manieren worden verbeterd. De bewoners in de omgeving van de radialen zullen we betrekken bij het maken van deze plannen. Hierdoor kunnen we ook wensen in de aanliggende woonwijken realiseren, zoals een verkeersluwe schoolomgeving, een herkenbare route die de wijk verbindt met de radialen, autoluwe fietsroutes ed. De kruising van de radialen met de singels zullen maatwerk vragen. De singel moet voldoende doorstroming houden en een plan om de verkeerslichten optimaal op elkaar af te stemmen is gewenst.

Binnenstad

Voor de binnenstad staan we op een moment van belangrijke keuzes en de mobiliteit kan deze keuzes faciliteren. De verkeersstromen maken het mogelijk in de Spoorzone een spraakmakende uitbreiding van de binnenstad te realiseren en de omgeving van het MST aantrekkelijk genoeg te maken om meer bezoekers naar de binnenstad te trekken. De verkeersgevolgen zijn uitgebreid onderzocht. De effecten van beide maatregelen zijn te overzien en zullen de stad niet onderdompelen in een verkeerschaos. Er ontstaat geen groot aantal extra sluiproutes, maar slechts een beperkte uitwaaiering van autoverkeer waarvoor we verkeersmaatregelen kunnen treffen. De berekeningen tonen aan dat er ten opzichte van het verkeersbeeld zonder verkeersmaatregelen in de binnenstadsomgeving een beperkte toename van 4 woonstraten met hogere intensiteiten te verwachten zijn als gevolg van het maken van deze, voor Enschede zo belangrijke, keuzes. Dit effect is beheersbaar en zullen we met verkeersmaatregelen opvangen.

Voor de omgeving van het nieuwe ziekenhuis is eenrichtingsverkeeroplossing samen met de leden het binnenstadsoverleg uitgewerkt. Dit leidt tot beperkte effecten op de singels, enkele procenten meer autoverkeer. Maar het leidt wel tot een halvering van het autoverkeer tussen het ziekenhuis en de binnenstad en een betere bereikbaarheid van de Van Heekparkeergarage.

De noordelijke singels worden door een Molenstraat met een afgebouwde verkeersfunctie uiteraard zwaarder belast. Tussen de Oldenzaalsestraat en de Hengelosestraat zal het in de spits langzamer rijden worden. Maar mogelijk wordt de spits ook wel over langere tijd verspreid en is het effect voor de doorstroming beperkter. Voorlopig houden we rekening met de meest ongunstigste omstandigheden. We zijn er van overtuigd dat we in Enschede nog veel groei van het fietsverkeer en het busverkeer mogelijk kunnen maken en daar kunnen we daar als stad allemaal van profiteren.

Exact zijn de effecten op het noordelijke deel van de singels niet te voorspellen, de berekeningen lopen uiteen van 20% tot 30% autoverkeersgroei. Alle aanleiding om maximaal in te zetten op meer bus- en openbaar vervoergebruik en een plan voor een optimale afstelling van de verkeerslichten. Ook draagt een aansluiting van de Deurningerstraat op de A1 bij aan een betere doorstroming op de noordelijke singels.



Per Saldo

In deze visie worden binnenstadsontwikkelingen en mobiliteit gecombineerd. De samenhang van beide leiden per saldo tot een verbetering van de bereikbaarheid van de stad en biedt een versterking van de binnenstad en de stedelijke kracht van Enschede:

- voor bewoners van de wijken buiten de singels en bezoekers van buiten de stad wordt door de radialenaanpak en de aansluiting op de A1 de bereikbaarheid verbeterd;
- door veel doorgaand verkeer op de Molenstraat te weren wordt de binnenstad toegankelijker, het doorgaande verkeer maakt het oversteken van de Molenstraat makkelijker en worden ritten over korte afstand naar de binnenstad aantrekkelijker om te fietsen en te lopen;
- voor intern verkeer dat nu van de Molenstraat gebruik gemaakt zal een beperkt deel via de drukkere singel gaan rijden, ca 25%;
- door te investeren in openbaar vervoer en fietsgebruik wordt de bereikbaarheid in de gehele stad verbeterd.

Door een brede benadering van de mobiliteit met planvorming, marketing, PR2, effectieve nieuwe infrastructuur, betere afstelling van de verkeerslichten en maximaal gebruik maken van de aanwezige infrastructuur maken we het mogelijk dat we de vrijheid en keuze aan de verkeersdeelnemers kunnen blijven bieden en de ruimte aan onze binnenstad. Daarmee verbeteren onze sociale en economische vooruitzichten en dat is waar de huidige tijden om vragen.

Visie Mobiliteit

1. **stimuleren gebruik van bus en fiets en mobiliteitsmanagement (onder andere verstrekken reizigersinformatie, realiseren PR2) om groei autoverkeer te beperken;**
2. **ontwikkelen integrale plannen voor verbetering van de doorstroming op de radialen in combinatie met het kruisen van de singel en een optimale afstelling van verkeerslichten;**
3. **onderzoek van de mogelijkheden voor een verbeterde verkeersstructuur voor Enschede-Noord tussen de Hengelosestraat en de Deurningerstraat;**
4. **ontwikkeling vliegveldterrein realiseren in samenhang met de aansluiting van de Deurningerstraat/Vliegveldweg op de A1;**
5. **Participeren en actief bijdragen aan projecten om de externe bereikbaarheid van Enschede te verbeteren, zowel voor auto als openbaar vervoer in de Euregio en daar direct op aansluitend, onder andere realiseren van intercity-station Drienerlo/Kennispark.**



5. WERKEN

Wij willen werk, werk, werk. Het bieden van werkgelegenheid is van groot belang en zeker in de huidige tijden. Wij kunnen bedrijven, klein en groot, faciliteren door ruimte en bereikbaarheid te bieden, voldoende potentieel aan werknemers, en het goede kennisniveau. Wij kunnen hier aan bijdragen door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden voor de bedrijven. Maar ook een aantrekkelijke woonomgeving voor werknemers maakt het voor bedrijven aantrekkelijk zich hier te blijven ontwikkelen of nieuw te vestigen.

Imago

Voor veel bedrijven is de locatie van vestiging van groot belang. Bijna elk bedrijf wil goed bereikbaar zijn en voor menig bedrijf is een goede zichtlocatie wenselijk. Steeds meer speelt voor bedrijven ook de omgeving een rol, hoe ziet die omgeving eruit, hoe ziet mijn pand en dat van mijn buurman eruit, kunnen mijn collega's tussen de middag een lunchwandeling maken?

De algemene trend die we waarnemen is dat steeds meer bedrijven imago gericht worden en meer aandacht aan het personeel geven. Vroeger bouwde een ondernemer het bedrijf om de machine. Maar door onder andere ARBO-wetgeving en de toenemende invloed van kennis op de productiewijze van bedrijven is dit sterk veranderd. Bedrijven besteden meer aandacht aan de vormgeving van de gebouwen, de ontvangstruimte voor klanten en een prettig werkklimaat voor collega's. Dit geldt niet voor elk bedrijf. Er zijn en blijven altijd bedrijven voor wie de productiviteit voor alles gaat en imago en werkklimaat daar niets of weinig aan toevoegen. Wij willen voor al deze verschillende bedrijven ruimte bieden, maar niet

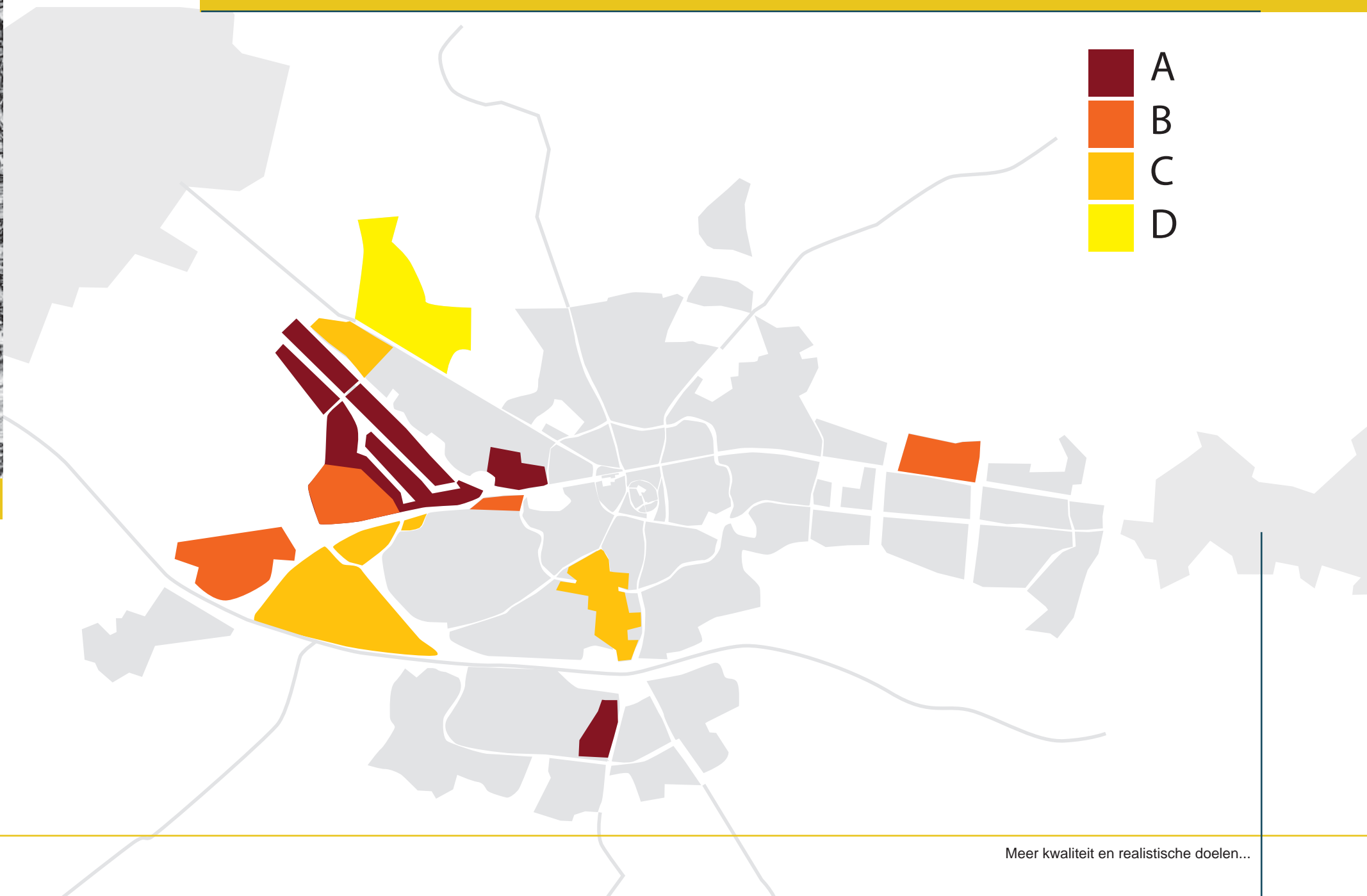
kriskras door elkaar. Imago gerichte bedrijven voelen zich beter thuis bij andere imago gerichte bedrijven. En datzelfde geldt voor meer productiegerichte bedrijven. Deze wensen willen wij graag faciliteren zodat bedrijven in Enschede blijven en werk, werk, werk blijven bieden.

Intensief en duurzaam

Door bedrijven een plek te bieden waar ze zich prettig voelen en waar ze de bedrijfsactiviteiten tot in lengte van jaren uitvoeren, verwachten we meer lange termijninvesteringen met goede lange termijnvooruitzichten voor werkgelegenheid. Ook zullen bedrijven langer, intensiever en daarmee duurzamer van dezelfde kavel gebruik maken waardoor we de vraag naar nieuwe terreinen binnen de gemaakte prognoses kunnen houden.

ABCD

In het onlangs vastgestelde Masterplan Enschede-West is met een nieuwe methodiek ingespeeld op de behoefte van bedrijven om het accent meer op productiviteit (A en B) of meer op imago en werknemers te leggen (C en D). De indeling in ABCD-terreinen voor bedrijventerreinen vanaf 15 hectare is in deze visie uitgevoerd voor de gehele stad. De verhoudingen tussen de verschillende typen terreinen zijn niet veranderd. De conclusies blijven hetzelfde. Als we nieuwe terreinen nodig hebben zullen we dat in categorie C moeten ontwikkelen om met de vraag naar meer kwaliteit van de bedrijfsomgeving mee te gaan. De volgende stap is om deze methodiek regionaal toe te passen en de vraag naar kwaliteit van bedrijventerreinen regionaal te organiseren.



Werken aan huis

In Enschede werken duizenden mensen thuis. Vaak als zzp-er, zelfstandige zonder personeel. Soms incidenteel vanwege het werk, de thuissituatie of het mijden van de verkeersdrukte.

Wij willen het werken in en aan huis meer mogelijk maken omdat dit werkgelegenheid creëert en tot de start van groeiende bedrijven kan leiden. Dit vraagt om aanpassing van bestemmingsplannen waarin meer ruimte voor de functie werken in combinatie met wonen wordt gegeven. Ook willen we specifieke hot spots aanwijzen waar nog steeds wonen de belangrijkste activiteit is maar de mogelijkheden voor werken in ruimte gelijkwaardig zijn. Het aanwijzen van deze hot spots en het bieden van meer ruimte gaan we koppelen aan de opzet van de woonwijk of woonomgeving. In vele wijken of buurten is meer werken aan huis prima mogelijk en het geeft goede economische vooruitzichten.

Visie werken:

1. **Bedrijventerreinen beheren en ontwikkelen conform de ABCD-indeling**
2. **Nieuwe bedrijventerreinen in categorie C ontwikkelen**
3. **ABCD-methodiek regionaal uitdragen**
4. **Werken aan huis meer mogelijkheden bieden.**



6. GROEN

Groen is een kracht die Enschede al jaren typeert. Een prachtig buitengebied met natuur, landgoederen en een stad met lommerrijke parken en statige lanen. Deze sterke groenelementen willen we voor zowel de inwoner van Enschede als de bezoeker van buiten aantrekkelijker maken, beter beleefbaar, toegankelijker en met meer mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding. Deze vrijetijdsbesteding biedt in het buitengebied voor agrarische bedrijven tevens kansen voor neveninkomsten waardoor we de economische draagkracht van ons buitengebied versterken.

Alle terreinen

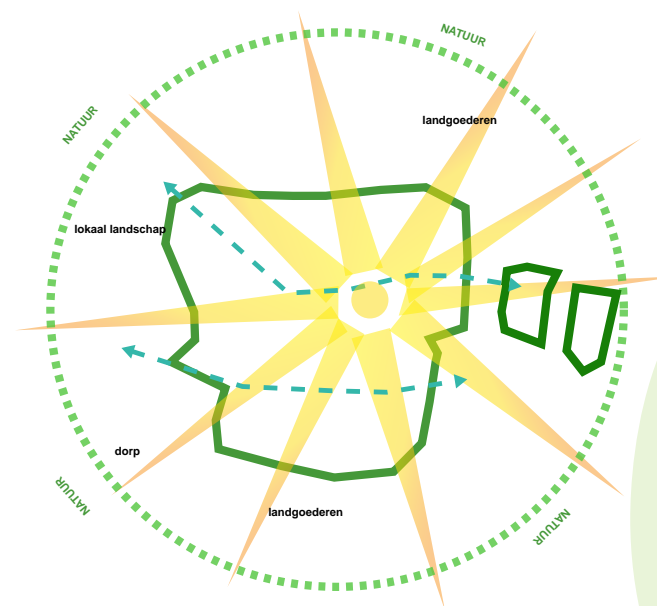
Op alle terreinen kunnen we het groen nog versterken:

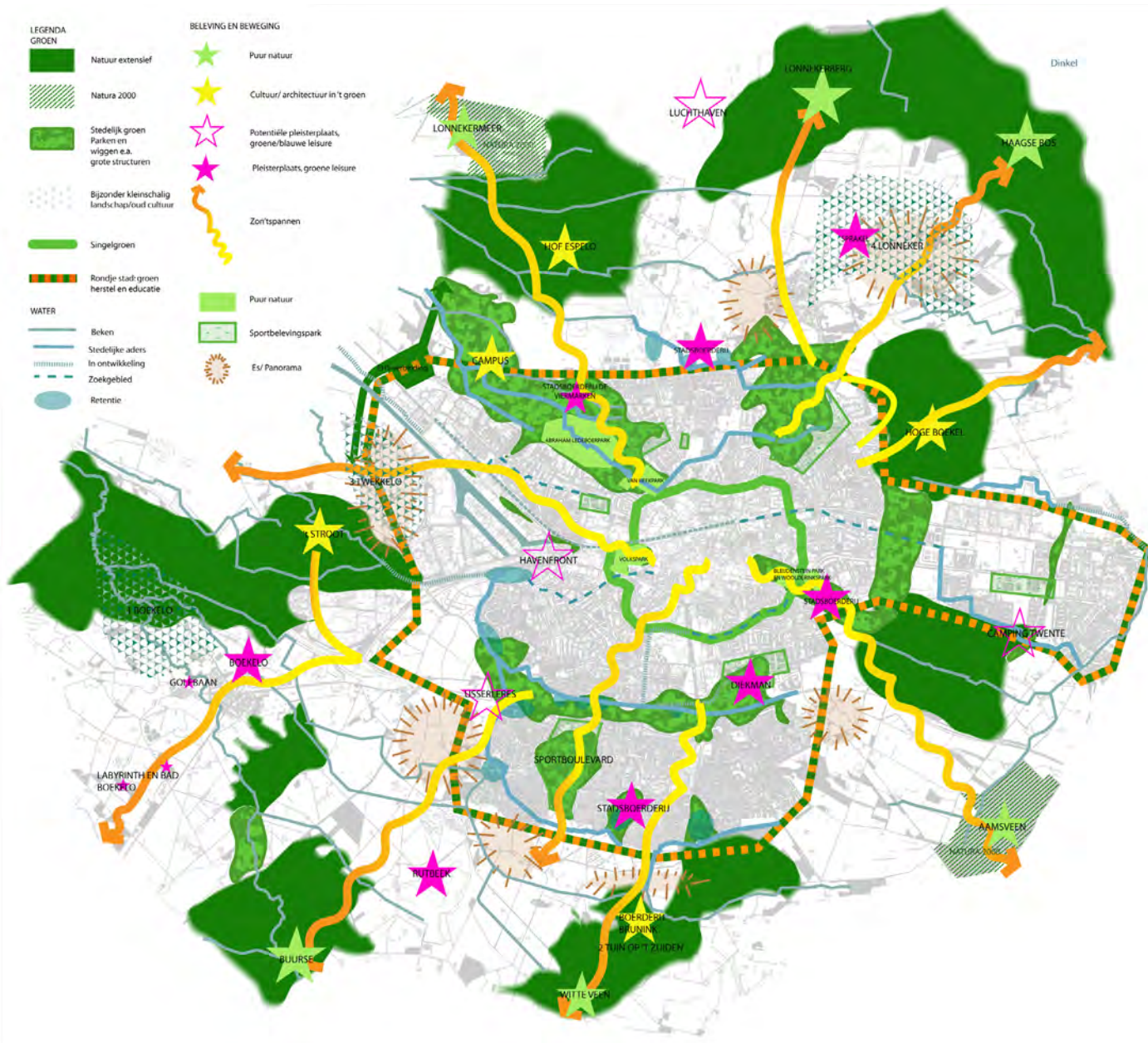
- onze parken kunnen toegankelijker;
- onze natuur nog natuurlijker, stiller en donkerder;
- ons landschap nog beter onderhouden;
- onze wijken meer verbonden met onze parken en ecologische zones;
- onze Stadsweide nog groener;
- ons bekenstelsel nog uitgebreider en natuurlijker;
- en ons groen nog informatiever door educatie, cultuurhistorische verhalen en spelend de natuur ontdekken;
- ons buitengebied voor bezoekers beter bereikbaar via Park, Ride and Recreate, PR2.

Van binnenstad tot natuur

De kern van de gedachte is het verbinden, het bieden van routes waardoor verschillende groene werelden beleefd kunnen worden, van sterk stedelijk tot 100% natuur. Routes vanuit de binnenstad en Stadsweide via parken, lanen, wijken en stadsrand naar landgoederen, boerenbedrijven en natuur, vice versa.

Voor deze routes maken we gebruik van bestaande paden, lanen en straten die de overgang tussen de verschillende gebieden fraai weergeven. De routes in de symbolische vorm van zonnestrallen leiden langs attractiepunten in de stad en in het buitengebied en bieden afwisseling, rust en informatie. De routes sluiten aan op het rondje Enschede.





Nieuwe kansen

Daar waar de ruimte en de rust het toelaten en daar waar de recreanten het verwachten, daar willen we ruimte bieden aan nieuwe vormen van vrijetijdsbesteding. Met op een beperkt aantal plekken mogelijk nieuwe bebouwing als er geen bebouwing beschikbaar is of beschikbaar kan worden gemaakt. Wij willen hierbij de criteria en landschapsbouw van de Gids Buitenkans de leidraad laten zijn zonder de verplichting van grootschalige natuurontwikkeling, maar wel de eis om tot een verrijking van het landschap te komen, ter beoordeling aan de gemeenteraad.

Visie Groen

1. **Definiëren van de Lokale Ecologische Hoofdstructuur**
2. **Ontwikkelen kansrijke blauwe aders**
3. **Ontwikkelen 'zonstructuur': radiaal netwerk van langzaam verkeersroutes over bestaande wegen die aantakken op het 'rondje Enschede' en eindigen in attractiepunten**
4. **Attractiepunten langs 'zonstructuur' en rondje Enschede mogelijk maken door middel van rood voor groen**
5. **Realisatie van PR2: Park, Ride and Recreation**



7. HOUDING

Enschede staat voor het maken van een belangrijke stap op stadsniveau. Op alle onderdelen is Enschede klaar voor het maken van meer kwaliteit. Enschede wil en kan meer impact veroorzaken in de Euregio en daarbuiten. In de afgelopen jaren is daar een belangrijke basis voor gelegd. De sociale, fysieke en culturele voorzieningen zijn grotendeels op orde, wensen blijven er altijd. Het gaat nu om een hoger niveau van stedelijkheid te bereiken zonder dat we de huidige gebruikers van alle voorzieningen verliezen. Dit geldt zowel voor de werkgelegenheid, het aantal bezoekers van de binnenstad, het cultuuraanbod, de sport- en recreatievoorzieningen, de kracht van de woonwijken, het kennisaanbod en het groen.

Stadsinnovatie

De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de stad en met succes. De regio van de gemeente is sterk geweest om de goede voorzieningen op de juiste plek gerealiseerd te krijgen. Daarmee heeft de stad een niveau bereikt waarmee investeringen van buiten de stad aangetrokken kunnen worden. Nu is het zaak om deze investeringen op te roepen en zodanig te begeleiden dat deze tot leiden tot een volgende innovatie van de stad. Onverwachte combinaties van activiteiten, plekken, gebouwen en organisaties die de stad aantrekkelijk en bruisend maken en waarmee een reputatie wordt opgebouwd. Niet ten kosten van de huidige bezoekers en bewoners van de stad maar samen met hen. De huidige bezoekers en bewoners van de stad vormen de basis voor deze gewenste stadsinnovatie. Dat zal nieuwe investeerders trekken en vervolgens nieuwe bezoekers, ondernemers en bewoners. Dit samenspel maakt het mogelijk onze ambities uit de Toekomstvisie te realiseren.

Ondanks alle recente economische ontwikkelingen is het tij voor steden prima. De trek naar de stad is al decennia aan de gang en blijft onverminderd doorgaan. Meer en meer zijn het de voorzieningen die een stad kan bieden die het niveau van leven verhogen en binnen handbereik gewenst worden. Enschede is er klaar voor, de trend is goed, het economisch tij tijdelijk minder, maar geen reden om de ambities van de stad bij te stellen. Veel eerder is dit een tijd om elan en verrassing te tonen en onderscheidend te zijn voor investeerders door de kwaliteiten van de stad te benutten en een houding te tonen die kwaliteitsbewustzijn uitstraalt.

Respect

Innovatie ontstaat door het creëren van een omgeving waarin ideeën met respect behandeld worden. Een veilige omgeving die vertrouwd is wanneer nodig en kansen geeft aan ogenschijnlijk onhaalbare plannen. Daarnaast zijn voor innovatie mensen en organisaties met verschillende kenmerken en achtergronden nodig. Diversiteit geeft kracht. De gemeente kan dit niet alleen en moet dit niet alleen willen kunnen. We staan open voor ideeën en waarderen een initiatief niet op grond van degene die dat indient maar op de kracht ervan voor de stad.

We begeleiden initiatieven en hanteren daar een vaste initiatievenroute voor. Daarnaast zijn we zelf initiatiefrijk in ontwikkelingen die het ons mogelijk maken om onze ambities snel te bereiken.



Initiatievenroute

Wij vinden het belangrijk onze doelen te bereiken en staan open voor de wijze waarop we deze willen bereiken. Het bereiken van de doelen zoals behandeld in deze visie is belangrijk voor de stad. De gemeente zal zich dan ook optimaal inzetten om samen met partners de doelen te bereiken. Enerzijds door zelf initiatieven te ontwikkelen, anderzijds door het faciliteren van initiatieven uit de markt. We zorgen er voor dat initiatieven elkaar zo veel mogelijk versterken zodat ook de initiatiefnemer meer zekerheid heeft over het welslagen. Op functioneel niveau geven we aan waar we initiatieven stimuleren, zoals Kennispark, de binnenstadsbronpunten, de Stadsweide en de binnenstadsvloer.

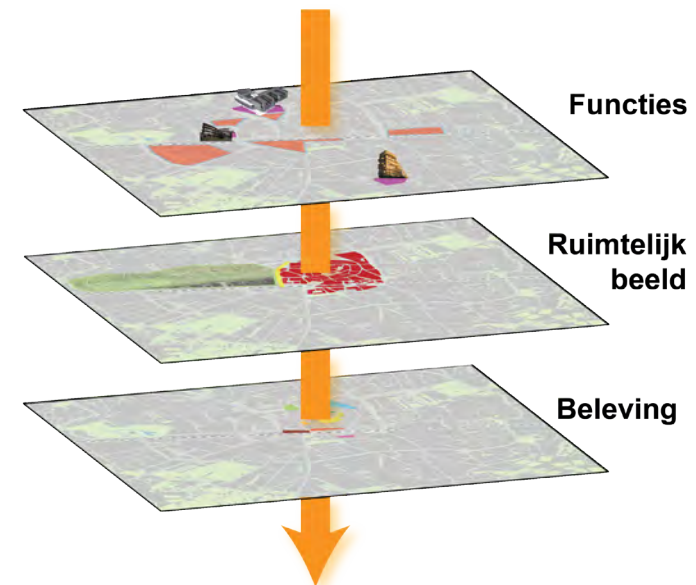
Naast de functionele invulling willen we een consistent beeld van de stad bereiken. Enschede is in het ruimtelijk beeld gefragmenteerd. Dat maakt het voor deelgebieden als woonwijken en bedrijventerreinen lastig een profiel te verkrijgen. Geen profiel betekent minder marktwaarde en minder investeringen, dat is niet wat we willen. Enschede is er bij gebaat meer grotere eenheden met een herkenbaar profiel te ontwikkelen. Dat geldt zowel voor de binnenstad, woonwijken en bedrijventerreinen. Initiatieven dienen een bijdrage te leveren aan dat profiel dat we vertaald hebben in een ruimtelijk beeld voor de binnenstad, in profielen voor bedrijventerreinen en kwartieren voor woonwijken. Hiermee kunnen we verschillende doelgroepen een prettige woon-, werk- of leisure-omgeving bieden.

Als laatste outputgerichte onderdeel van de initiatievenroute waarderen we de beleving in de stad die door initiatieven ontstaan. In de binnenstad hebben we voor elke openbare ruimte de gewenste beleving specifiek omschreven. Initiatieven die daar invulling aangeven maken de intensiteit van de beleving sterker en versterken daarmee het profiel van de stad.

Samen verder

De Herijking van de RO-visie en het opstellen van de Binnenstadvisie, met daaraan gekoppeld een mobiliteitsvisie en thema's als werken, groen en leisure is een intensief traject geweest. Vele gesprekken, workshops en themabijeenkomsten met uiteenlopende groepen belangstellenden en belanghebbenden hebben geleid tot voorliggende visie. Onze gesprekspartners zijn onder andere het binnenstadsoverleg, het groen beraad, historische sociëteit, verschillende mobiliteitspartners, bedrijfsleven, woningcorporaties, overheidspartners, studenten, onderwijsinstellingen en MST. Uit de bijeenkomst van 18 mei 2009 werd dan ook duidelijk dat deze groepen zich herkenden in de visie.

Deze visie geeft richting en leidraad, uitdaging en ruimte voor het ontwikkelen van bijzondere projecten. In deze projecten willen we samen met u verder aan de toekomst van Enschede werken.





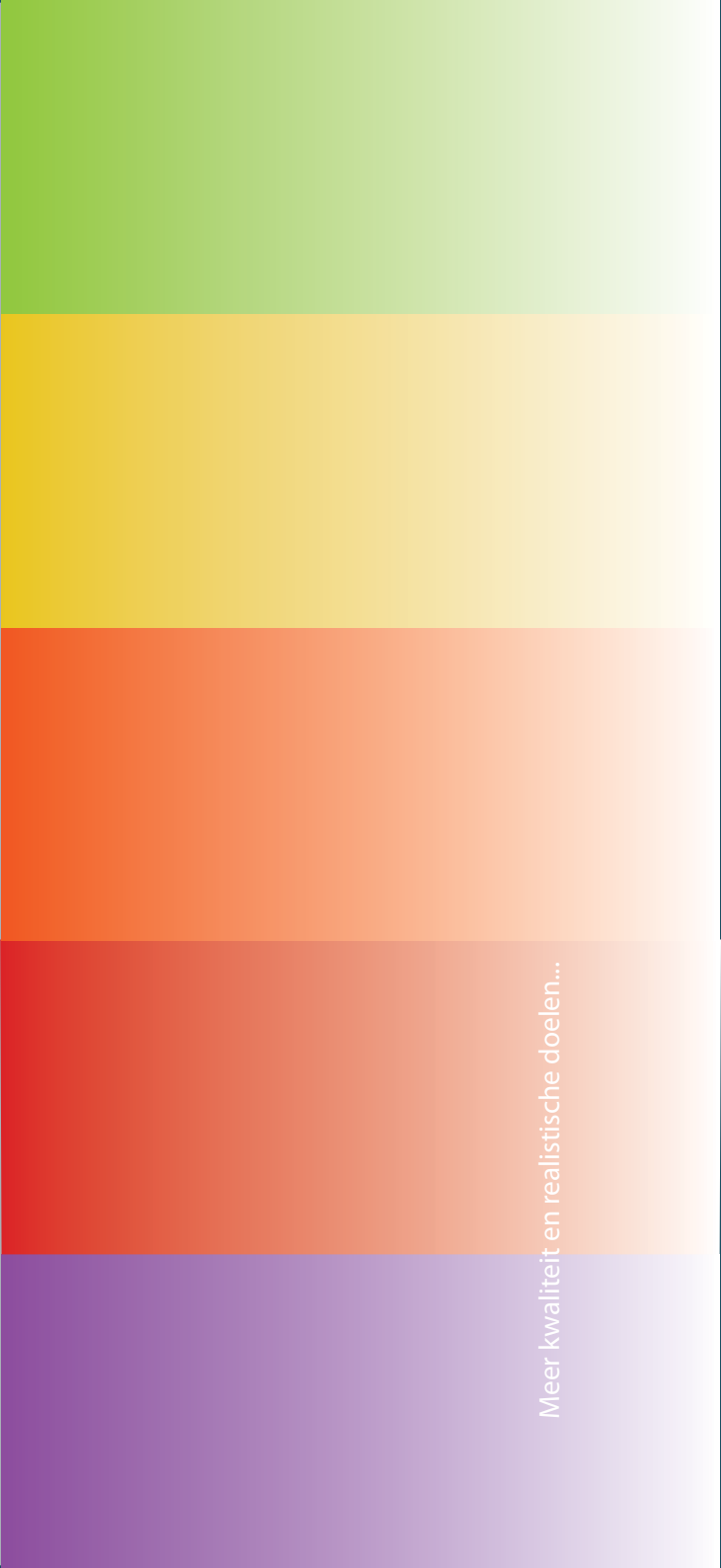
Colofon

Procesmanagement en auteurs

Janneke Wessels gemeente Enschede, afdeling Ruimtelijk Beleid
Frank Legters Royal Haskoning

Auteurs

Henk Mulder gemeente Enschede, afdeling Ruimtelijk Beleid
Marcel Meeuwissen gemeente Enschede, afdeling Ruimtelijk Beleid
Froukje Righart Royal Haskoning



Meer kwaliteit en realistische doelen...