

**GEMEENTE ENSCHEDE**

# OV VISIE

VAN OPENBAAR VERVOER NAAR

PUBLIEKE MOBILITEIT

# INHOUDSOPGAVE

## **INLEIDING 3**

## **1.HUIDIGE SITUATIE VAN HET OV 5**

- 1. Enschede 5
- 2. Nieuwe concessie tot 2027 6

## **2.ONTWIKKELINGEN IN ENSCHEDE 7**

- 2.1. Mobiliteitstransitie en betaalbaarheid 7
- 2.2. Stadsontwikkelingen 7
- 2.3. De weg naar Publieke mobiliteit 8
- 2.4. Provincie en regio 9

## **3. AMBITIES OPENBAAR VERVOER ENSCHEDE 11**

- 3.1. Leefbaar 11
- 3.2. Aantrekkelijk 12
- 3.3. Bereikbaar 14

## **4. KLAAR VOOR DE TOEKOMST 16**

- Bijlage 1: Lijnenkaart busroutes concessie Arriva per dec. 2023 19
- Bijlage 2 Bronpunten 20
- Bijlage 3: Uitvoeringsprogramma OV-visie 21
- Bijlage 4: Impressie Publieke mobiliteitsnetwerk in de toekomst 24

**Enschede is met ruim 160.000 inwoners de grootste stad van Overijssel. Het is een aantrekkelijke woon-, werk- en studiestad en de belangrijkste winkelstad van het oosten. Als centrumstad kent het ook een grote verwevenheid met Hengelo; samen vormen de steden het logistieke, economische en culturele hart van Twente. Daarbij is de gemeente grensgebied. Over een lengte van ruim 10 kilometer vormt de gemeentegrens ook de nationale grens, die aan de ene kant als economische en culturele barrière optreedt, maar aan de andere kant ook een magneet kan zijn. Zo komen op Duitse feestdagen en zaterdag de oosterburen massaal naar de stad om inkopen te doen.**

Enschede kent veel magneten. Universiteit Twente, de Saxion Hogeschool, Artez en het ROC van Twente trekken duizenden studenten, het MST is een van de grootste niet-academische ziekenhuizen van Nederland. Met het Wilminktheater, het Muziekcentrum en het Roombeek Cultuurpark kent de stad een gevarieerd cultureel aanbod. Enschede is ook een stad met uitdagingen. Van oudsher heeft een deel van de bevolking minder te besteden dan gemiddeld in Nederland, regelmatig gerelateerd aan laaggeletterdheid en lage arbeidsparticipatie. Al deze elementen zorgen ervoor dat het openbaar vervoer een onmisbare rol inneemt. Niet alleen om de sociale bereikbaarheid op peil te houden, maar het verbetert ook de verkeersdoorstroming en biedt de kans om de woningbouw en werkgelegenheid te verdichten terwijl de leefbaarheid verbetert.

Het uitgangspunt van het OV in Enschede is goed. Vrije busbanen waaieren vanuit het centrum uit naar de vier windstreken waarmee snelle en betrouwbare verbindingen voor stad- en streekvervoer gerealiseerd worden. Daar waar het nodig is, bieden buslijnen een fijnmazig netwerk met korte halteafstanden en rijden aanvullende stedelijke en landelijke buurtbussen.

Over het algemeen waarderen de inwoners en bezoekers van Enschede het huidige OV goed. Maar Enschede staat niet stil. In de Mobiliteitsvisie Enschede 2030 (vastgesteld in 2019) staat een weergave van ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer aan. In deze OV-visie beschrijven we de ambities die we op de (middel)lange termijn met het openbaar vervoernetwerk hebben. Het dient tevens om in het gesprek in de stad en met partners in de regio/provincie, de Enschedese ambities onder de aandacht te brengen en te houden.

## **WAAROM PUBLIEKE MOBILITEIT?**

We beschrijven in deze visie hoe we van 'traditioneel OV' naar Publieke Mobiliteit (PM) gaan. Dit houdt in dat we breder kijken naar openbaar vervoer dan alleen de bus en trein. We beschrijven in deze visie hoe we flexibele vervoersdiensten en deelvervoer onderdeel kunnen maken van het openbaar vervoernetwerk. De beschikking hebben over een manier om je te verplaatsen, vermindert de kans om afgezonderd te raken van de maatschappij (sociale exclusie). Het zorgt ervoor dat iedereen mee kan blijven doen. Specifiek houden we rekening met ouderen, mensen met een beperking en minima. Publieke mobiliteit speelt een rol in het verbeteren van de leefbaarheid door het beperken van het noodzakelijke ruimtegebruik voor mobiliteit in de vorm van rijbanen en parkeerplaatsen, het beperken van de uitstoot van fijnstof, CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> en het verlagen van de geluidsdruk op de omgeving. Waardoor bijbehorende economische voordelen ontstaan. Het op orde hebben van een goed openbaar vervoersnetwerk is essentieel om de stad, wanneer het inwonertal toeneemt, bereikbaar te houden.

Kortom: Publieke mobiliteit is een middel om de leefbaarheid door aantrekkelijke vervoerskeuzes en (sociale) bereikbaarheid te bevorderen. In [2.2. De weg naar Publieke mobiliteit](#) gaan we verder in op de definitie van Publieke Mobiliteit. We zien graag dat

gebruikers voor elke reis het meest geschikte publieke vervoermiddel kunnen kiezen.

Voor een groot deel zijn we voor het realiseren van de ambities in deze visie afhankelijk van hoe de provincie tegen openbaar vervoer aankijkt. Zij zijn concessieverlener voor het regionale trein- en busvervoer. Dat betekent dat de provincie een vergunning afgeeft aan één OV-bedrijf. Deze OV-aanbieder voert dan voor een bepaalde periode het busvervoer uit in Enschede. Dat noemen we de concessiehouder. Als stad zijn we hier onderdeel van. We hebben invloed op de ruimtelijke inrichting en het doelgroepenvervoer waardoor mooie combinaties mogelijk zijn om gezamenlijk tot publieke mobiliteit te komen

#### **OPZET VAN DE OV-VISIE**

De basis voor deze OV-Visie is de huidige situatie en het beschikbare OV-aanbod in Enschede. Dit beschrijven we in hoofdstuk 1. De ontwikkelingen in de stad en in mobiliteit komen aan bod in hoofdstuk 2. De huidige situatie is immers niet als enige maatgevend voor deze visie.

We vervolgen in hoofdstuk 3 met de ambities die we op de middellange termijn met publieke mobiliteit hebben. In hoofdstuk 4 kijken we vooruit naar de lange termijn.

# 1. HUIDIGE SITUATIE VAN HET OV

In dit hoofdstuk bekijken we wat de sterke kanten van het OV in Enschede zijn. Daarnaast besteden we aandacht aan verbeterpunten die we zien in Enschede en in de regio.

## 1. ENSCHEDE

### 1.1. TREIN

De treinen van en naar Enschede behoren qua bevoegdheden tot drie groepen. Onder de landelijke concessie Hoofdrailnet vallen de Intercity's tussen Enschede en de Randstad via Hengelo, Almelo, Deventer en Amersfoort. Ook de Sprinters tussen Enschede en Apeldoorn vallen onder het Hoofdrailnet. Het Rijk is de concessiebeheerder. NS is de vervoerder in deze concessie die tot en met 2024 loopt.

De provincie Overijssel is concessieverlener voor de dienst Enschede – Zwolle via Hengelo en Almelo. De lijn is samen met de lijn Zwolle – Kampen een aparte treinconcessie tot 2032. Vervoerder is Keolis onder de merknaam Blauwnet; het rijdt stoptreinen en sneltreinen. De treindienst van Enschede naar Duitsland (Münster en Dortmund) ten slotte behoort tot een Nederlands-Duitse spoorconcessie die aan Nederlandse zijde verleend wordt door de Provincie Overijssel en de Gemeente Enschede. Deze concessie wordt uitgevoerd door DB Regio.

Op Station Enschede Kennispark stoppen de Sprinters van en naar Zwolle en (alleen in de spitsen) de sprinter naar Apeldoorn. Op Station Enschede de Eschmarke en Glanerbrug stoppen treinen van en naar Duitsland. Op het nabijgelegen station Hengelo vertrekt 6 keer per dag de IC richting Berlijn die 4 uur later arriveert in de Duitse hoofdstad.

Treinverbinding	Frequentie [ritten per uur per richting]				
	werkdagen			zaterdag	zondag
	spits	dal	avond na 20 uur		
IC Enschede – Amersfoort - Randstad	2	2	2	2	2
Sprinter Enschede - Apeldoorn	2	0 (overstap Almelo)	0 (overstap Almelo)	0 (overstap Almelo)	0 (overstap Almelo)
Sprinter – Enschede - Zwolle	2	2	2	2	2
IC Enschede - Zwolle	1	1	0	0	0
Enschede – Münster	1	1	1	1	1
Enschede – Dortmund	1	1	1	1	1

Tabel 1 - Frequentie treinverbindingen Station Enschede

### 1.2. BUS

Het busnetwerk in Enschede kent acht stadslijnen (waarvan twee van en naar Hengelo), vijf streeklijnen en drie buurtbuslijnen (Boekelo, Enschede Zuid en Hogeland). Deze buurtbussen worden door vrijwilligersverenigingen uitgevoerd met begeleiding vanuit de concessiehouder. Als er vanuit de buurt een verzoek komt om een buurtbus toe te voegen, staat de concessiehouder hiervoor open en gaat met hen in gesprek.

De structuur van het OV-netwerk in Enschede is helder en al jarenlang stabiel. De afgelopen jaren zijn wel kleinere aanpassingen aan routes doorgevoerd. Net als in andere grote steden zijn alle buslijnen gericht op het centrum en/of het station. Een cirkellijn die verzorgingstehuizen, medische voorzieningen en winkelcentra verbond, is in 2010 geschrapt vanwege onvoldoende vraag.

Van alle inwoners van gemeente Enschede (behalve verspreide bebouwing in het "buitengebied") heeft 76% een halte binnen 400 meter loopafstand. Dit komt overeen met 5 minuten lopen bij een loopsnelheid van 5 km/pu. Binnen 600 meter heeft 91% een halte en

binen 800 meter 96%. Qua reistijd concurreert het OV redelijk met de auto en fiets.

Lijnnummer - bestemming	Route	Frequentie	Nieuwe lijnkoppeling	Aansluiting
1 UT - CS - Wesselerbrink	Ongewijzigd	Ongewijzigd	Nee	Verbeterd
2 Deppenbroek - CS - Helmerhoek	Ongewijzigd	Ongewijzigd	Ja	Verbeterd
3 Glanerbrug - Enschede CS	Ongewijzigd	Verhoogd	Ja	Verbeterd
4 Stadsveld-Noord - Stroinkslanden	Gewijzigd	Verhoogd	Ja	Ongewijzigd
5 Helmerhoek - Boswinkel - CS	Gewijzigd	Verhoogd	Ja	Verbeterd
6 Stokhorst - CS - Oldenzaal	Gewijzigd	Verhoogd	Ja	Ongewijzigd
7 Marssteden - Haven - CS	Ongewijzigd	Ongewijzigd	Nee	Ongewijzigd
9 Enschede CS - UT - Hengelo CS	Ongewijzigd	Verhoogd	Ja	Ongewijzigd

Figuur 1 - Wijzigingen concessie Arriva t.o.v. Keolis

## 2. NIEUWE CONCESSIE TOT 2027

In december 2023 is de nieuwe concessie “Twente-ZHO” gestart. Deze bevat het busvervoer uit de huidige concessie en de treindienst Zutphen – Hengelo - Oldenzaal. De concessie, uitgevoerd door Arriva, heeft een looptijd van vier jaar, met een mogelijke verlenging van één jaar. Er zijn twee aanleidingen voor deze relatief korte doorlooptijd:

- Inzicht krijgen in de gevolgen op langere termijn van de corona-epidemie voor de reizigersbehoefte;
- Overgang naar zero-emissie (uitstootvrije) bussen.

Qua netwerk ligt de focus op het behoud van de sterke lijnen, waaronder vrijwel de gehele stadsdienst Enschede en de regionale lijnen van en naar Enschede. Daarnaast ook meer inzet op flexibel vraagafhankelijk OV in de gebieden buiten de grote Twentse steden. Zie [Bijlage 1: Lijnenkaart Arriva](#) voor de buslijnen zoals die vanaf de start van de concessie in december 2023 gelden. In deze nieuwe concessie zetten we al enkele stappen om het stadsvervoer te verbeteren.

Dit gebeurt met 5 maatregelen:

1. Snellere verbindingen met Helmerhoek en Boswinkel-Stadsveld;

2. Meer ritten tussen Glanerbrug – Enschede en Hengelo - Enschede;

3. Slimme doorkoppeling van stadslijnen naar de binnenstad;

4. Betere treinaansluiting 's avonds en op zondag.

5. Sneller en vaker van Oldenzaal naar Enschede;

We vinden dit goede eerste stappen. Maar hebben meer ambities en wensen. Deze beschrijven we in de volgende hoofdstukken.

## 2.ONTWIKKELINGEN IN ENSCHEDÉ

**Enschede staat niet stil. In dit hoofdstuk belichten we verwachte ontwikkelingen die op de stad en de mobiliteit afkomen. Zoals bij elke verwachting voor de toekomst zijn er onzekerheden, maar zeker ook kansen.**

### 2.1. MOBILITEITSTRANSITIE EN BETAALBAARHEID

Een ontwikkeling die we verwachten is dat er met de landelijke klimaatplannen een grote mobiliteitstransitie plaatsvindt. Die gaat de verplaatsingsbehoefte van reizigers enorm veranderen. Het openbaar vervoer vertegenwoordigt nu zo'n 6% van de verplaatsingen binnen Enschede. Maar wanneer het landelijke beleid om verbrandingsmotoren zwaarder te belasten doorgaat en elektrisch rijden niet substantieel goedkoper wordt, voorzien wij dat er een verschuiving ontstaat. De betaalbaarheid van het autogebruik komt dan namelijk voor veel inwoners onder druk te staan. Op dat moment ontstaat er een grote kloof tussen vermogenden en minder vermogenden. Mobiliteit wordt dan voor minder vermogenden een schaars goed. Natuurlijk is de fiets vaak een goed alternatief. Als dit daadwerkelijk plaatsvindt en de overheid daarbij niet stevig ingrijpt, neemt de behoefte aan openbaar vervoer en deelmobiliteit ook explosief toe op momenten waarop de fiets geen optie is. Openbaar vervoersdiensten en deelvervoer worden dan voor velen een stuk aantrekkelijker dan het nu is.

Momenteel hebben het Rijk en de provincie geen ambitie om het openbaar vervoer enorm uit te breiden. Als die lijn wordt voortgezet voorzien wij dat onder grote bevolkingsgroepen vervoersarmoede ontstaat. In onze visie gaan wij nog niet uit van deze mobiliteitstransitie en vervoersarmoede. Wel is het van belang om deze ontwikkeling te blijven volgen. We blijven in

Enschede kijken naar wat nodig is om te voorzien in de verplaatsingsbehoefte van onze inwoners.

### 2.2. STADSONTWIKKELINGEN

Enschede groeit de komende jaren. Er worden meer woningen gebouwd. Tot 2032 voegen we 9300 woningen toe aan Enschede, zodat we met 10.000 inwoners kunnen groeien. We doen dit met sleutelprojecten. De al lopende sleutelprojecten zijn Centrumkwadraat, Boulevardkwartier, Cromhoffpark en Eschmarkerveld. Nieuwe vormen van stedelijke woonmilieus ontwikkelen we vooral in de SHE (Sporzone Hengelo-Enschede) en in de bronpunten. Bronpunten zijn grote voorzieningenclusters met winkelcentra, verspreid over de stad. (zie [bijlage 2](#)) We kiezen in de Omgevingsvisie voor inbreiding vóór uitbreiding en ontwikkelen een internationale corridorstad met vitale bronpunten waar zich een concentratie van voorzieningen voordoet. Juist daar heeft openbaar vervoer haar meerwaarde. De verbinding tussen deze bronpunten is essentieel en we realiseren dit met publieke mobiliteit. We creëren op deze bronpunten mogelijkheden om van het ene op het andere vervoermiddel over te stappen. Daartussen ontwikkelen we groene verbindingswegen.

Daarnaast krijgen panden een nieuwe invulling, zoals het oude postkantoor dat nu een bioscoop is. Deze nieuwbouwontwikkelingen zorgen voor een toename van het aantal reizigers en bestemmingen. Goede publieke mobiliteit is randvoorwaardelijk om de stadsontwikkelingen succesvol te laten verlopen. Bij geplande stadsontwikkelingen denken we strategisch na over hoe we deze op een slimme manier op het OV-netwerk kunnen aansluiten.

De huidige busremise is gezien de aansluiting van de F35 en de stationsontwikkelingen, niet op een toekomstbestendige plek gevestigd. Bij de Kop Westerval, aan de rand van de stad, wordt de

komende jaren een logistiek knooppunt ontwikkeld. Hier zien we een combinatie van reizigers en logistiek voor ons. Dit zien we daarom als een betere locatie voor de busremise in de toekomst.

### 2.3. DE WEG NAAR PUBLIEKE MOBILITEIT

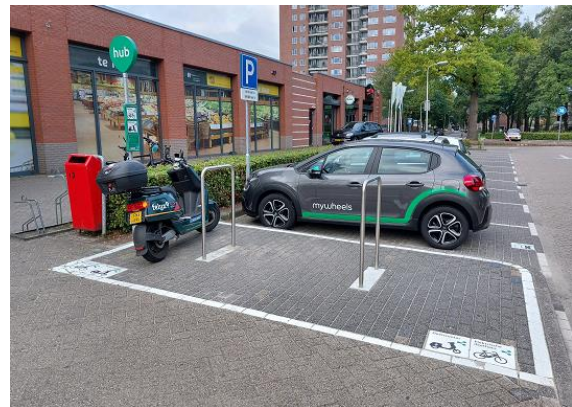
De Wet personenvervoer 2000 beschrijft openbaar vervoer als 'voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig'. Deelmobiliteit is echter niet onder te brengen in deze definitie omdat er geen sprake is van een dienstregeling. Daarom spreken we steeds vaker van publieke mobiliteit. Publiek betekent 'voor iedereen bestemd'. Het gaat om vormen van mobiliteit die we gedeeld kunnen gebruiken. Soms hetzelfde vervoermiddel op hetzelfde moment, zoals de bus of de trein. Soms hetzelfde vervoermiddel op verschillende momenten, zoals de deelauto. De term publieke mobiliteit komt steeds vaker terug en beschrijft bovendien hoe we in Enschede tegen openbaar vervoer aankijken.

Hieronder gaan we in op deelvervoer, doelgroepenvervoer en het TwentsFlex-concept. We zien een combinatie van deze diensten voor ons als aanvulling op het reguliere OV. Vanwege de verschillende doelgroepen die deze diensten gebruiken, verwachten we dat onderlinge concurrentie beperkt zal blijven.

#### 2.3.1. DEELVERVOER

Het aanbieden van deelvervoer is een belangrijk onderdeel van het publieke mobiliteitssysteem. Een breed aanbod aan deelvervoer zorgt ervoor dat reizigers voor elke reis het meest geschikte vervoersmiddel kunnen kiezen. De deelscooters en deelfietsen zijn bijvoorbeeld dag en nacht beschikbaar en daarmee een goede aanvulling op het reguliere OV. We zien deelmobiliteit daarom als een aanvulling op het mobiliteitsaanbod.

We werken in Enschede met deelmobiliteitshubs. Dit zijn fysieke plekken in de openbare ruimte bedoeld voor het stallen van deelvoertuigen. Hiermee gaan we verrommeling van het straatbeeld tegen en zorgen we ervoor dat deelvoertuigen gemakkelijk te vinden zijn. We zien een combinatie voor ons van deelmobiliteitshubs, bushaltes en P+R-locaties. Met name nabij de bronpunten. Ook het netwerk van deelauto's breiden we uit.



Figuur 2 - Een deelmobiliteitshub en deelauto

#### 2.3.2. DOELGROEPENVERVOER

Doelgroepenvervoer is vervoer voor inwoners die niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen omdat zij een mobiliteitsbeperking hebben. Zij hebben te maken met verschillende regelingen. De verantwoordelijkheid voor deze regelingen is verdeeld over meerdere partijen. In de praktijk leidt dit tot een complex, duur en versnipperd vervoeraanbod. We willen dit verbeteren. Niet alleen door partijen beter te laten samenwerken. Er is ook een relatie met het toegankelijker maken van het reguliere openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor ouderen. Bussen en treinen zijn aangepast voor het vervoer van mensen met een beperking, maar de doelgroep is hiermee onvoldoende bekend. We bespreken met de provincie mogelijkheden om de bekendheid te vergroten. Met een betere toegankelijkheid zijn minder 'doelgroep'reizigers aangewezen op het veel duurdere vervoer met taxi's en taxibusjes. Bovendien zijn mensen die gebruik kunnen maken van algemene voorzieningen meer zelfredzaam en dit versterkt vaak de

eigenwaarde. Er is nog genoeg te winnen in het verbeteren van het doelgroepenvervoer en het vergroten van de kennis van de toegankelijkheid hiervan. Met name voor mensen met een beperking die hulpmiddelen nodig hebben, zijn er verbeteringen mogelijk. Bijvoorbeeld door bussen met meer laadruimte te gebruiken en chauffeurs beter te trainen waardoor zij meer begrip krijgen voor mensen met een beperking.

Vervoer van inwoners met een Wmo-indicatie (Wet maatschappelijke ondersteuning) wordt verzorgd door de rolstoelvriendelijke Regiotaxi. Reizigers moeten in het bezit zijn van een Regiotaxi Twentepas. De gemeente geeft deze pas uit wanneer de aanvrager aan de voorwaarden voldoet. De afgelopen jaren zijn in diverse delen van het land combinaties gemaakt tussen Wmo-vervoer en oproepgestuurd OV. De ritten van het Wmo-systeem lijken vaak op die met oproepgestuurd OV: verplicht reserveren, weinig bundeling, gespreide stromen. Maar gezien de lage drempel om in aanmerking te komen voor Wmo-vervoer en de lage kosten voor gebruikers, concurreert het met het reguliere OV. Het is geen gemeentelijke bevoegdheid om hierin veranderingen aan te brengen. We maken wel gebruik van mogelijkheden die Arriva biedt om specifieke doelgroepen te helpen zelfstandig te reizen. Daarnaast zetten we in het op het stimuleren van het reguliere OV voor mensen in de Wmo met een tijdelijke aandoening. We wijzen hen op de voordelen die het OV biedt ten opzichte van het Wmo-vervoer.

### **2.3.3. TWENTS FLEX**

We zien in het concept van TwentsFlex een kans om de toegankelijkheid van de publieke mobiliteit te verbeteren. Mogelijk is dit ook een alternatief voor een aantal gebruikers van het doelgroepenvervoer. TwentsFlex is een vervoersservice met vaste haltes, die reizigers op aanvraag voordelig van en naar de halte brengt die de reiziger bepaalt. Er is dus geen vaste dienstregeling. TwentsFlex rijdt met 8-

persoons busjes. Er kunnen onderweg ook andere mensen in- of uitstappen. Ook kunnen de reguliere buslijnen tijd besparen omdat ze op de HOV-corridors (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en hoofdwegen blijven rijden. Het TwentsFlex concept zien we als een aanvulling op HOV-lijnen. Hierbij vervoeren vrijwilligers senioren tegen een geringe onkostenvergoeding. We zien hierbij de uitdaging om voldoende vrijwilligers te vinden om een stabiele dienst te introduceren. Daarbij maken we de afweging om het niet direct over de gehele stad uit te rollen om zo ervaring op te doen in bepaalde stadsdelen. We zien een combinatie van TwentsFlex met de deelmobiliteitshubs voor ons. Vanwege de hoge dekkingsgraad van deze hubs, zijn deze ook geschikt om te dienen als halte voor TwentsFlex.

Tot slot biedt de inzet van relatief kleine busjes kansen om de inrichting van wegen die nu nog als buslijnen dienen, aan te passen ten behoeve van de verkeersveiligheid. We maken een wegencategoriseringsplan waarin duidelijk wordt welke wegen hiervoor in aanmerking komen en wat de consequenties hiervan zijn. Zie hiervoor [3.1. Leefbaar](#).

## **2.4. PROVINCIE EN REGIO**

Voor het busvervoer en een groot deel van het treinvervoer in en rond Enschede, is de provincie Overijssel opdrachtgever. Gemeente Enschede hecht sterke waarde aan een goede relatie met zowel de provincie als de vervoerder om gezamenlijk het OV verder te ontwikkelen. Elk jaar overleggen gemeente, vervoerder en provincie over de ontwikkelingen in de stad en de gewenste en mogelijke aanpassingen van de dienstregeling.

### **2.4.1. PROVINCIE OVERIJSSSEL**

Provincie Overijssel blijft zich ook in de nieuwe bestuursperiode inzetten op de verbetering van de spoorlijn Zwolle-Twente-Münster en op behoud en mogelijke versnelling van de Berlijnlijn. Zij wil het spoor tussen Twente en de Randstad via Deventer,

en het bestaande spoor richting het noorden, beter benutten. De provincie vindt het belangrijk dat de regionale publieke mobiliteit zorgt voor betaalbare en toegankelijke verbindingen tussen dorpen en steden. Door stijgende prijzen en dalende inkomsten komt de toekomstbestendigheid van het OV op sommige verbindingen onder druk te staan. De financiële consequenties zijn onzeker. De provincie zet zich in voor voldoende middelen vanuit het rijk voor het realiseren van goede dienstregelingen, waarbij betaalbaarheid en een structurele financiële dekking het uitgangspunt zijn.

#### **2.4.2. REGIO TWENTE**

Enschede is de grootste stad binnen een stedelijke zone in Twente gevormd door Almelo, Borne, Hengelo, Oldenzaal en Enschede. Wanneer we Gronau erbij meenemen komt het totale inwonertal van deze stedelijke zone op ca. 415.000. We verwachten dat dit aantal de komende jaren stijgt. Goed OV is daarom essentieel om de bereikbaarheid op peil te houden. Het aantrekkelijker maken van de buslijnen die buurgemeenten aandoen, draagt hieraan bij. Dit is ook in het belang van inwoners uit omliggende gemeenten. Meer hierover in [3.3. Bereikbaar](#).

# 3. AMBITIES OPENBAAR VERVOER

## ENSCHEDÉ

**In deze visie werken we de uitgangspunten uit die in de Mobiliteitsvisie Enschede staan: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar. We gaan in dit hoofdstuk in op de ambities die we hebben met het OV de komende jaren. We verdelen deze in de thema's: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar.**

### **MOBILITEITSVISIE**

Het OV in Enschede staat niet op zichzelf. Veel inwoners en bezoekers kunnen ook kiezen voor de auto, de fiets of deelfervoer. De verhouding tussen reistijd, comfort en kosten is voor veel mensen doorslaggevend in hun keuze. Omdat we het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbare mobiliteit (incl. deelfervoer), Personenauto) hanteren in het mobiliteitsbeleid, zetten we erop in om het OV aantrekkelijk te maken. We stimuleren het STOP-principe met als instrumenten P+R-locaties en mobiliteitshubs. Hier stap je over van het ene naar het andere vervoersmiddel.

In de Mobiliteitsvisie 2030 hebben we vastgesteld dat we voor ritten onder de 15 kilometer zoveel mogelijk mensen willen laten kiezen voor duurzame vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen, deelfervoer en openbaar vervoer. Hiervoor zet Enschede in op het versterken van de fietsinfrastructuur, het verbeteren en betaalbaar houden van openbaar vervoer, het ontwikkelen van mobipunten (plekken waar deelmobiliteit beschikbaar is), nieuwe P+R-terreinen en het vergroten van het aanbod in deelmobiliteit zoals deelauto's.

De Mobiliteitsvisie geeft wat de ambitie op het openbaar vervoer betreft een eerste indruk: "Het netwerk van snelle HOV-verbindingen wordt aangevuld met lokale busroutes door de wijken. De grootste opgave ligt in snellere treinverbindingen naar de omringende stedelijke centra (Münster,

Zwolle en Arnhem). Binnen de gemeente liggen kansen op de overstappunten bij de stations en op belangrijke knooppunten van het HOV. Op deze mobiliteitsknooppunten ontwikkelen zich aanvullende diensten voor ontsluitend vervoer over de 'first- en last mile' (deelfervoer). De doorstroming van bussen op onze HOV-corridors blijven we zekerstellen, en meer dan in het verleden kijken we of hiervoor een separate baan altijd noodzakelijk is om een veilige, comfortabele en snelle verbinding te garanderen. Daarnaast ontwikkelen we juist aan deze assen de deelmobiliteitshubs. Door de combinatie van HOV met de deelmobiliteitshubs worden multimodale reismogelijkheden vergroot."

Ook zetten we in de Mobiliteitsvisie in op 15% minder autoritten binnen de singel en 10% minder autoritten binnen Enschede. Een goed openbaar vervoernetwerk is een van de middelen om dit te realiseren. In deze OV-visie spreken we de ambitie uit om 10% te groeien in de komende 5 jaar ten opzichte van 2024. Deze groei geldt voor alle vormen van publieke mobiliteit, dus ook deelfervoer.

### **3.1. LEEFBAAR**

Met het begrip Leefbaar bedoelen we in de context van deze visie niet alleen de kwaliteit van de publieke mobiliteit, maar ook de kansen die dit geeft voor de stad. Zo hebben we hieronder aandacht voor de betaalbaarheid, beschikbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteit voor iedereen. Maar ook voor de kansen die de bevordering van het OV biedt voor andere thema's, zoals verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en actieve mobiliteit (lopen en fietsen).

#### **3.1.1. BETAALBAAR EN TOEGANKELIJK**

We vinden het voor het sociale welzijn van onze inwoners belangrijk dat zij kunnen reizen in de eigen

stad. Stimuleren van het OV voor minima draagt bovendien bij aan onze duurzaamheidsdoelen. Elke gemeente kan door middel van een zakelijk contract met de vervoerder afspraken maken over afwijkende tarieven voor bepaalde doelgroepen. Het kan gaan om bepaalde leeftijdsgroepen of inwoners met een laag inkomen. De gemeente bepaalt wie voor zo'n kaart of regeling in aanmerking komt en welke voorwaarden gelden. Met de vervoerder maken we afspraken over vergoedingen. Het heeft onze voorkeur om dergelijke acties op schaalgrootte uit te voeren, bijvoorbeeld op concessieniveau. Maar we nemen als Enschede zelf het initiatief. We maken wel gebruik van mogelijkheden die Arriva de gemeente biedt om specifieke doelgroepen te helpen Zelfstandig te reizen met de Voor Elkaar Pas | Arriva.

Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden om het OV voor minima goedkoper te maken. Voor de auto maakt het aantal passagiers niet uit in de kosten, in het OV betaalt ieder zijn eigen kaartje. We kunnen het verschil in kosten drukken als kinderen "gratis" kunnen reizen met hun ouders. Hierover gaan we met de concessieverlener in gesprek.

De kansen om de ontwikkeling die we in 2.1. Mobiliteitstransitie en betaalbaarheid beschrijven te voorkomen, houden we samen met de concessieverlener in de gaten.

### 3.1.2. VERKEERSVEILIGHEID IN DE WIJK

We maken een nieuwe afweging in het bevorderen van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Buslijnen vereisen brede wegen die in woonwijken niet altijd wenselijk zijn. Zeker vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn er argumenten om de wegen te versmallen en de snelheid omlaag te brengen. We maken hiervoor een nieuw wegencategoriseringsplan.

We willen op onze HOV-corridors korte reistijden en de betrouwbaarheid bevorderen. Hiervoor optimaliseren we de busroutes in de wijken op

maat. Een voorbeeld van dit maatwerk is De Posten. Hier laten we de bus voor het verzorgingshuis keren zodat dit bereikbaar blijft. De bus hoeft niet meer langs de scholen te rijden, waardoor er daar ruimte ontstaat die we benutten ten behoeve van de verkeersveiligheid.



*Figuur 3 Keerlus bij De Posten*

Zo bekijken we per wijk mogelijkheden voor optimalisatie van de buslijn. We zoeken vervolgens samen met de concessieverlener naar mogelijkheden om de bereikbaarheid in die haarvaten op peil te houden, bijvoorbeeld door het aanbieden van kleinere bussen of alternatieven als deelvervoer en flexibel OV. Ook ontstaat ruimte om groen toe te voegen voor klimaatadaptatie, om hittestress tegen te gaan of om fiets- en wandelpaden aan te leggen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de stad. Hoe we dit voor ons zien, komt in 3.3. Bereikbaar aan bod.

### 3.2. AANTREKKELIJK

Bij 'aantrekkelijk' stellen we ons de vraag: 'hoe zorgen we ervoor dat meer mensen gebruik maken van het publieke mobiliteitssysteem?' We hebben hierbij aandacht voor het comfort, de betrouwbaarheid, directheid, innovaties en digitalisering en voorzieningen op de haltes.

### **3.2.1. COMFORT EN BETROUWBAARHEID**

We weten dat gebruikers van het openbaar vervoer waarde hechten aan comfort en betrouwbaarheid. Over het comfort stelt de concessieverlener eisen aan de vervoerder. Hierbij is er met name aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en ouderen. Door vergrijzing zien we dat dit een groeiende doelgroep wordt. De concessieverlener houdt ook de mate waarin de vervoerder betrouwbaar is nauwkeurig bij. Dit doet zij door inzicht in het aantal vertragingen te houden en te beoordelen in hoeverre dit binnen de marges valt die afgesproken zijn. Hierin is de Provincie als concessieverlener aan zet. We voeren echter als gemeente ook actief concessiebeheer. We willen in nauw contact met de provincie de Enschedese wensen naar voren blijven brengen. Hierbij nemen we signalen uit de stad mee. Denk hierbij aan de Adviesraad Sociaal Domein en de Commissie Enschede Toegankelijk die we als gemeente raadplegen.

### **3.2.2. INNOVATIES EN DIGITALISERING**

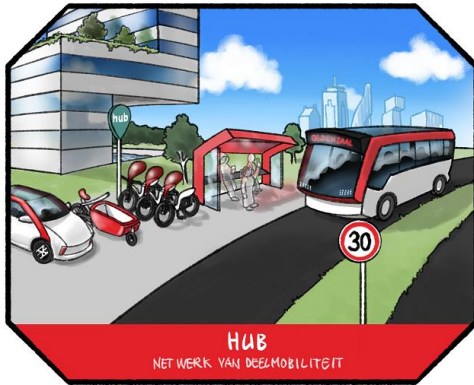
In het openbaar vervoer is in toenemende mate sprake van digitalisering. Met diverse apps kunnen reizigers persoonlijk hun reis plannen, reserveren en vaak ook betalen. We verwachten dat deze trend zich in de toekomst voortzet. Ook is het sinds enkele jaren op basis van landelijke regelgeving niet meer mogelijk om contant te betalen in de bus. Dit ten behoeve van de veiligheid van de buschauffeurs. We volgen ontwikkelingen om de veelvoud aan apps van diverse OV-aanbieders overzichtelijker te maken.

We streven ernaar om in de toekomst alle vormen van publieke mobiliteit door één partij aan te bieden. Een groot voordeel is dat gebruikers dan maar één app nodig hebben waarmee zij alles kunnen regelen. Dit vergroot het gebruiksgemak. Deze ambitie kunnen we als gemeente natuurlijk niet alleen realiseren. We maken ons er sterk voor in provinciaal en regionaal verband. We zorgen ervoor dat mensen die minder digitaal vaardig zijn of een

visuele beperking hebben, ook gebruik kunnen blijven maken van de applicaties. Deze moeten voldoen aan de geldende richtlijnen over toegankelijke digitale applicaties. We blijven bovendien OV-ambassadeurs ondersteunen. Dit zijn vrijwilligers die reizigers helpen om uit te leggen hoe je bijvoorbeeld een OV-chipkaart aanvraagt of hoe de verschillende apps werken. We bevorderen hun activiteiten door hen meer de wijken in te laten gaan en spreekuurruimtes aan te bieden. Onder andere gezien de toenemende vergrijzing vinden we dit belangrijk. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, werken we daarnaast mee aan de organisatie van campagnes en voorlichtingsactiviteiten om reizigers bewust te maken van de voordelen van het OV en de mogelijkheid om dit te combineren met het deelvervoer.

### **3.2.3. VOORZIENINGEN OP HALTES**

We stellen eisen aan de haltes van het HOV-netwerk en de deelmobiliteitshubs. Vanuit de ruimtelijke component hebben we hier ook direct zeggenschap over. We maken hier locaties prettige met verblijfplaatsen van. Goede voorzieningen op de haltes maken het gebruik van publieke mobiliteit aantrekkelijker. Toegankelijkheid voor iedereen is hierin voorwaardelijk, zoals verhoogde instapplatforms en rolstoelvriendelijke voorzieningen. Bovendien werken we aan de bereikbaarheid door goede loop- en fietsroutes naar de haltes toe. Bij haltes in het HOV-netwerk willen we, waar het nog niet het geval is, graag dat het mogelijk is om overdekt te wachten in een rookvrije omgeving en er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn. We werken intensief met deelvervoeraanbieders samen om de beschikbaarheid van deelvoertuigen te waarborgen op drukke mobiliteitshubs en OV-haltes.



*Figuur 4 - Mobiliteithub*

Bij de deelmobiliteithubs en OV-haltes zien we een combinatie met TwentsFlex voor ons. We houden bij de verdere ontwikkeling van P+R-terreinen rekening met de mogelijkheid om dit te koppelen aan het Publieke mobiliteitsnetwerk. De komende verandert daarnaast de stationsomgeving ingrijpend. Dit plein moet o.a. een uitnodigende loper worden naar de gezellige binnenstad van Enschede.



*Figuur 5 - Bushalte Noorderbaan*

### 3.3. BEREIKBAAR

Publieke mobiliteit is een systeem om de voorzieningen die Enschede heeft bereikbaar te houden. Het moet naast vormen van individuele mobiliteit (lopen, fietsen en de auto) een manier zijn om op een efficiënte en betaalbare manier je bestemming te bereiken.

#### 3.3.1. DEKKEND PUBLIEK

##### MOBILITEITSNETWERK IN DE STAD

Het publieke mobiliteitsnetwerk moet voor al onze inwoners toegankelijk zijn. Het doel is dat het ten opzichte van andere modaliteiten een volwaardig alternatief is. De mate waarin de bebouwde kommen in Enschede door stads- en/of streekbuslijnen worden ontsloten dient minimaal op

het huidige niveau te blijven, dat is onze inzet. Zodat driekwart van de bewoners een reguliere bushalte binnen 400 meter loopafstand heeft en 90% van de inwoners binnen 600 meter; Met een reguliere bushalte bedoelen we een halte die via een vaste dienstregeling wordt bediend en waar reizigers, zonder vooraf te moeten reserveren kunnen instappen. Flexibele vormen van OV zien we in principe als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. We blijven maatwerk toepassen per wijk, zodat we de concurrentiepositie van de bus op peil houden ten opzichte van de (elektrische) fiets of de auto. Kostenoverwegingen kunnen ook aanleiding zijn om busroutes te wijzigen. We zoeken per wijk naar een maatwerkoplossing of maken gebruik van flexibel OV (TwentsFlex) en deelvervoer om toch tot een dekkend netwerk te komen in de 'haarvaten' van onze wijken. Mogelijk ook met kleinere bussen die beter geschikt zijn om de wijken in te gaan dan de huidige lijnbussen. Het HOV-netwerk en deelmobiliteit komen samen op de bronpunten. We streven naar snelle, betaalbare en betrouwbare busverbindingen op de hoofdwegen. We willen een dekkend openbaar vervoersnetwerk in de stad. Daarmee bedoelen we ook de omliggende dorpen in de gemeente. Zo zien we graag een bushalte langs de N18 om Boekelo en Usselo te ontsluiten. Deze kernen zijn dan beter ontsloten met publieke mobiliteit dan met de huidige buurtbus.

#### 3.3.2. GOEDE VERBINDING MET HENGELO

In de Mobiliteitsvisie spreken we over HOV-verbindingen, aangevuld met lokale busroutes door de wijken. Vanwege de bevolkingsgroei die we de komende jaren in Enschede en omgeving verwachten, is er meer nodig dan betere busroutes. Met de Spoorzone Hengelo Enschede, de ontwikkeling van de bronpunten en de stedelijke verdichtingsopgave, ontstaat een conglomeratie van ca. 350.000 inwoners. Dit maakt vervoer met een hoge frequentie, hoge snelheid noodzakelijk dat betrouwbare reistijden combineert met hoge

vervoerscapaciteit, comfort biedt en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct. Bovendien is het nodig dat vervoer kan plaatsvinden zonder afhankelijk te zijn van oponthoud in het verkeer.

Een tramverbinding is voor deze opgave het meest ideale middel, maar er zijn ook alternatieven die in de buurt komen. Een voorbeeld hiervan is de Bus Rapid Transit (BRT). Het belangrijkste is dat het gaat om een verbinding die aantrekkelijk is, hoogfrequent rijdt, waarbij je comfortabel kan instappen met een lage vloer, kan doorrijden bij kruispunten en veel meer capaciteit heeft dan de huidige HOV-bussen.

We zien deze verbinding in de toekomst ook doorgetrokken worden tot halteren nabij het MST en het Van Heekplein en Glanerbrug.

### **3.3.3. VERBETEREN VERBINDING MET OMLIGGENDE GEMEENTEN**

Niet alleen onze eigen inwoners maken gebruik van de voorzieningen in de stad, we trekken ook veel bezoekers en werknemers uit de regio. Het is daarom belangrijk dat ons publieke mobiliteitsnetwerk zich uitstrekt naar omliggende gemeenten.

Voor andere gemeenten speelt dat de bereikbaarheid van banen en regionale voorzieningen (zoals bioscopen, theaters en FC Twente) dat Enschede te bieden heeft, bijdraagt aan de aantrekkelijkheid om te wonen in hun gemeente. We trekken daarom samen met buurgemeenten op in lobbytrajecten om onze doelstellingen in het OV te verbeteren. We onderzoeken bijvoorbeeld samen met Hengelo de beste manier om de bestaande HOV-busverbinding te verbeteren in comfort, snelheid, frequentie en aantrekkelijkheid.

We blijven graag zien dat Enschede een bruisende stad is waar evenementen en het uitgaansleven breed publiek trekken. Daarom willen we ook 's nachts met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

We spreken deze wens uit bij de concessieverleners.

Samen met de gemeente Hengelo gaan we een proef uitvoeren om te kijken of het haalbaar is de verbinding Hengelo – Enschede 24 uur per dag, 7 dagen per week te laten rijden.



*Figuur 6 - Avondtrein Station Enschede*

Naast de treinverbinding met Duitsland, wil Gronau graag een busverbinding met Enschede. De huidige vervoerder wil hier aan meewerken. Daarom maken we ons hier bij de provincie hard voor. Mits het niet ten koste gaat van het aanbod dat we in Twente hebben.

### **3.3.4. REGIONALE WERKLOCATIES VERBINDEN**

Twente kent een viertal zogenaamde 'topwerklocaties'. Dit zijn bedrijventerreinen die zich onderscheiden door bijvoorbeeld een bijzondere groep bedrijven, een uitgesproken profiel of een aantrekkelijke ligging. We kennen:

- Kennispark Twente (Enschede)
- High Tech Systems Park Twente (Hengelo)
- XL Businesspark (Almelo)
- Techbase (Enschede)

Op deze topwerklocaties is veel aandacht voor duurzaamheid, nieuwe energie, circulariteit en klimaatadaptatie. We werken met ondernemers, andere gemeenten en de provincie samen aan de doorontwikkeling van deze werklocaties. We zien kansen om deze locaties beter met publieke mobiliteit bereikbaar te maken. Zo weten we bijvoorbeeld dat er veel werknemers van het XL

Businesspark in Almelo, woonachtig zijn in Enschede-Zuid. Een rechtstreekse busverbinding, aansluitend op de werktijden van de werknemers, kan deze banen beter bereikbaar maken en filevorming op de A35/A1 doen verminderen. Samen met bovenstaande partners dringen we erop aan deze kansen te pakken. Met ingang van de huidige concessie rijdt er een bus van Oldenzaal langs Techbase naar station Enschede centraal. In de toekomst zien we deze verbinding rijden van Techbase, over de Campus naar Station Kennispark.

Ook binnen Twente zien we kansen om de bereikbaarheid te verbeteren met de trein. We willen daarom graag de verbinding Enschede - Apeldoorn in plaats van enkel in de spits, de hele dag laten rijden.

### **3.3.6. MONITORING**

Door te monitoren krijgen we nog beter inzicht in hoe mensen zich in Enschede verplaatsen. Daarnaast monitoren we of we onze ambities realiseren en of we moeten bijsturen.

## **4. KLAAR VOOR DE TOEKOMST**

### **3.3.5. MEER TREINEN VAN EN NAAR ENSCHEDE**

Ook op het spoor zien we kansen om de bereikbaarheid van Enschede te verbeteren. Ons doel is om het mogelijk te maken om spoorboekloos tussen Enschede en Hengelo te reizen. We stemmen dit uiteraard in regioverband af. We realiseren ons hierbij dat het regionale vervoer op het spoornetwerk, geprioriteerd staat achter het goederenvervoer, NS-intercity's en internationaal treinverkeer.

Daarnaast willen we, net als de provincie, het spoor tussen Twente en de zuidelijke Randstad via Deventer, en de noordelijke Randstad en het noorden via Zwolle, beter benutten. De bereikbaarheid van de regio, en dus ook van Enschede, neemt bovendien toe met de doortrekking van de spoorverbinding Zwolle - Enschede - Münster en vervolgens door naar Hamm. Hamm is een belangrijk ICE-knooppunt in Duitsland. We willen ons op deze regionale verbinding aansluiten bij de regeling van het €49,- ticket in Duitsland.

**In het vorige hoofdstuk hebben we de ambities van de stad en de gevolgen die deze hebben op het publieke mobiliteitsnetwerk beschreven. In dit hoofdstuk kijken we nog verder in de toekomst. Deze toekomst staat niet vast, maar kan wel vergaande gevolgen hebben voor ons vervoerssysteem. Als onze stad nog verder doorgroeit kan het huidige mobiliteitssysteem dat niet meer aan. Een grote transitie is dan nodig. Wat betekent dit voor de bereikbaarheid van Enschede?**

### **4.1. BASIS VOOR DE TOEKOMST**

In 2050 hebben we naar verwachting voortgebouwd op het netwerk dat we in het vorige hoofdstuk

beschreven hebben De bronpunten zijn dan gerealiseerd. De trein rijdt op het traject Zwolle – Enschede – Munster. De hoogwaardige verbinding met Hengelo en Glanerbrug is gerealiseerd. Aan de rand van Enschede zijn de P+R-locaties ingericht om de auto achter te laten en over te stappen op het publieke mobiliteitsnetwerk.

HOV-lijnen brengen mensen naar de belangrijkste voorzieningen in de stadsdelen, de bronpunten en op bedrijventerreinen. Dit vervoer is sneller, praktischer en comfortabeler dan de huidige traditionele bussen. Op de P+R-locaties aan de randen van Enschede en op de bronpunten in de stad, zorgen we dat alle modaliteiten beschikbaar zijn. Zo kiest men bewust het juiste vervoermiddel op de juiste plaats en tijd.

#### **4.2. DE TREIN ALS VERBINDING MET ANDERE REGIO'S**

De doortrekking en verdubbeling van de spoorverbinding Zwolle – Enschede – Munster. Je bent niet alleen sneller in Munster en Zwolle, maar hierdoor ook in Utrecht, Amsterdam en Groningen. De trein wordt met name gebruikt door theoretisch opgeleiden en biedt extra baankansen op reisbare afstand. Hiermee blijven meer afgestudeerden in Enschede wonen, met name rond de stations. Dit komt onze agglomeratiekracht en economie ten goede. Deze doelgroep heeft alle voorzieningen op loopafstand.

In [3.3. Bereikbaar](#) hebben we de ambitie uitgesproken om een tram of een gelijkwaardig alternatief te realiseren tussen Hengelo, Enschede en Glanerbrug. In de verdere toekomst zie we deze verbinding ook graag Enschede-Zuid aandoen.

#### **4.3. STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN**

Met de realisatie van de eerder genoemde [stadsontwikkelingen](#) en de groei van het aantal inwoners loopt het verkeersnetwerk in Enschede in toenemende mate vast. We voorzien vanwege de toenemende schaarse ruimte behoefte aan een hoogwaardiger netwerk van snelle publieke

mobiliteitsverbindingen tussen de belangrijkste bronpunten. Dit is noodzakelijk omdat er in de stad plek nodig is voor betaalbare woningen, klimaatadaptieve maatregelen en het bevorderen van de leefbaarheid door groen toe te voegen.

We zien de innovatieve opstarthobbels in het deelvervoer voorbij gaan en het aanbod op hubs aan deelfietsen, -scooters, -bakfietsen en -auto's vergroten. Het aanbod van deelvervoer is in de toekomst dusdanig groot dat het goed beschikbaar en betaalbaar is. Voor het stallen van deze vervoersmiddelen zijn hubs aangelegd in de buurt. Zo gaan we overlast in de openbare ruimte tegen. We maken het in de binnenstad aantrekkelijker om in de garages te parkeren, zoals in de [Parkeervisie 2030](#) is vastgesteld.

De grootste kansen om in te spelen op deze vervoersoplossing, liggen bij gebiedsontwikkelingen in Enschede. Voor langere verplaatsingen is deelvervoer niet toereikend en zien we de trein als meest geschikt alternatief.

We willen de bereikbaarheid in de stad op peil houden door de publieke mobiliteit te verbeteren. Door te vergroenen en klimaatadaptieve maatregelen door te voeren bevorderen we de bovendien de leefbaarheid.

De P+R-locaties zijn prettige verblijfplaatsen waar we zoveel mogelijk groen toevoegen. Hier zien we ook voorzieningen voor ons, zoals toiletten of pakketkluizen. Deze zijn nodig omdat we verwachten dat de (elektrische en zelfrijdende) auto buiten de stad een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem blijft.

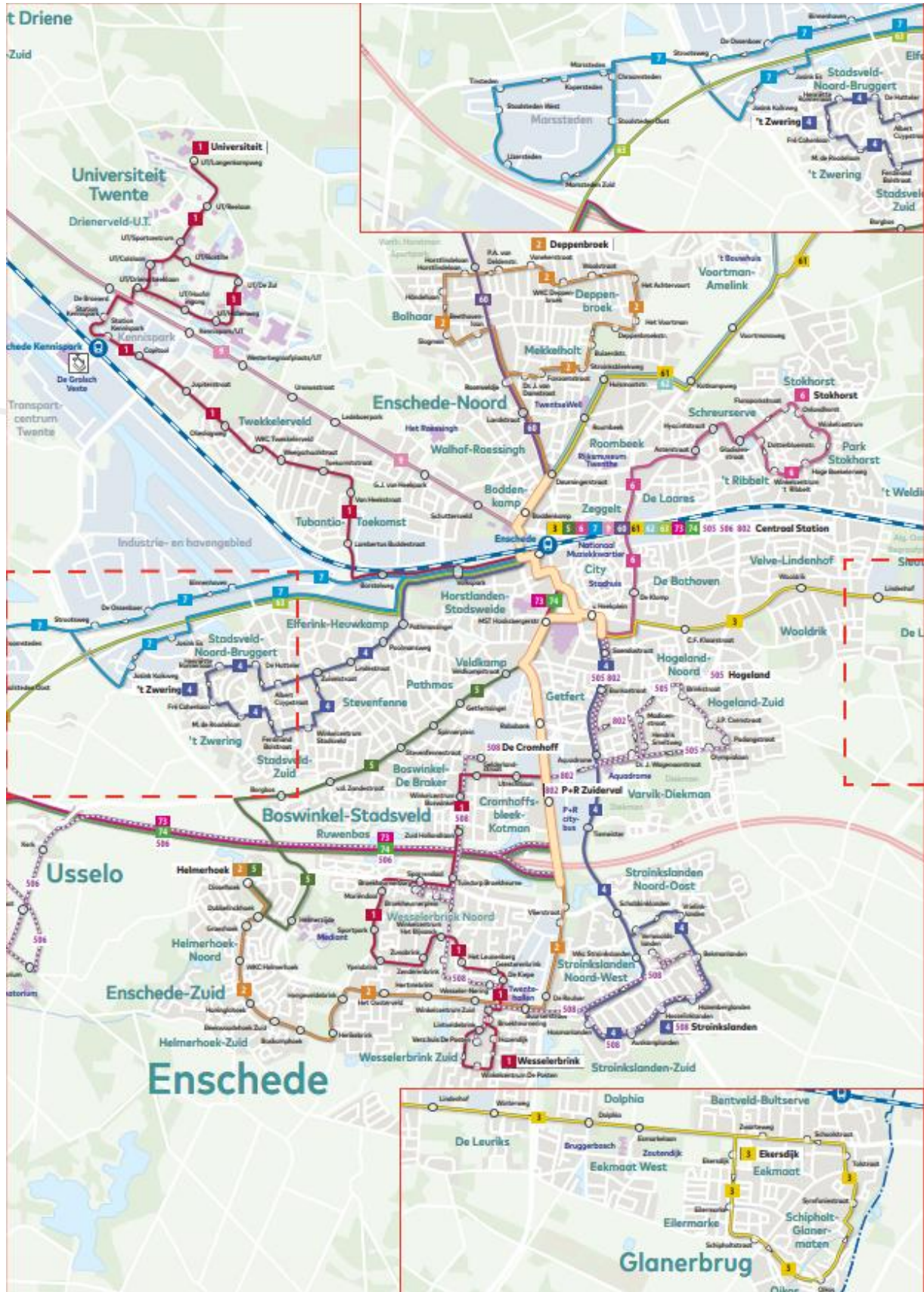
#### **4.4. TOEKOMST VRAAGT OM MOBILITEITSTRANSITIE**

In alle scenario's zijn de ogen met name gericht op de fiets en het openbaar vervoer. De fiets is en blijft de snelste manier om je in de stad op een actieve manier te verplaatsen. Dit is voor veel mensen de beste optie. Het openbaar vervoernetwerk wordt

belangrijker om toch op je plaats van bestemming te komen. Met name voor het openbaar vervoer betekent dit veel. Het Rijk en provincie zijn verantwoordelijk voor ons openbaar vervoer. Samen met hen zetten we in op versterking van de publieke mobiliteit in Enschede en de regio. De toekomst vraagt om een grote mobiliteitstransitie waarin het

netwerk van openbaar vervoer en deelvervoer vele malen groter is en de basis vormt voor aantrekkelijk, snel en goedkoop vervoer. Hiervoor moet echter nog veel gebeuren. Daarom intensiveren wij de lobby op beter openbaar vervoer.

BIJLAGE 1: LIJNENKAART BUSROUTES CONCESSIE ARRIVA PER DEC. 2023



## BIJLAGE 2 – BRONPUNTEN

- De al lopende sleutelprojecten zijn Centrumkwadraat, Boulevardkwartier, Cromhoffpark en Eschmarkerveld;
- Schuttersveld als levendige gemengde wijk die de brug slaat tussen Centrumkwadraat en Rigtersbleek / Kop Westerval;
- Productiewijk Rigtersbleek: we beschermen het textielkarakter van het huidig bedrijventerrein Rigtersbleek.
- Nieuw Tweckelerveld als wijk waarin we de bestaande gemeenschap respecteren en een nieuwe impuls geven. Dat doen we door nieuwe woonplekken en kansen voor ontplooiing te ontwikkelen;
- We vergroten het innovatiedistrict Kennispark Campus UT en maken plek voor innovatie, bedrijfsleven, wonen en verblijven;
- Bronpunt Deppenbroek als wijk waar we de stedenbouwkundige identiteit behouden. We onderzoeken hoe we in de wijk kunnen inbreiden;
- Bronpunt Wesselerbrink als kerngebied van heel Enschede Zuid. Hier onderzoeken we hoe we kunnen verstedelijken rondom winkelcentrum Wesselerbrink.

### BIJLAGE 3: UITVOERINGSPROGRAMMA OV-VISIE

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de maatregelen die we de komende jaren willen nemen. Bij de kolom 'Stakeholder' geven we aan welke partij verantwoordelijk is voor de te nemen maatregel en met wie we dus in overleg treden.

Maatregel	Plan / Project	Stakeholder	Termijn (Korte termijn t/m 2025 – Middellange termijn t/m 2035 – Lange termijn t/m 2050)
<b>Werken aan bereikbaarheid Enschede met bronpunten</b>	We creëren op deze bronpunten mogelijkheden om van het ene op het andere vervoermiddel over te stappen.	Gemeente	MLT/LT
<b>Busremise</b>	Busremise verplaatsen naar Kop Westerval	Gemeente / Concessiehouder	MLT
<b>Betaalbaar en toegankelijk</b>	We maken met de vervoerder afspraken over afwijkende tarieven. Het kan gaan om bepaalde leeftijdsgroepen of inwoners met een laag inkomen.	Gemeente / Concessiehouder	KT
	Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden om het OV voor minima goedkoper te maken.	Gemeente / Provincie	KT
<b>Verkeersveiligheid</b>	We strekken de buslijnen op de HOV-corridors en hoofdwegen	Gemeente / Concessiehouder	MLT
<b>Comfort en betrouwbaarheid</b>	Bijhouden nakomen afspraken concessie door concessiehouder	Provincie	KT
	We willen in nauw contact met de concessiehouder de Enschedese wensen naar voren blijven brengen.	Gemeente / Concessiehouder	KT
<b>Innovaties en digitalisering</b>	We streven er naar om in de toekomst alle vormen van publieke mobiliteit door één partij te laten aanbieden.	Gemeente / Provincie	MLT
	We willen één applicatie voor reizigers om het gehele OV-netwerk en deelvervoer te ontsluiten.	Gemeente / Provincie	MLT
	We blijven de OV-ambassadeurs inzetten en bevorderen hun activiteiten.	Gemeente	KT

	Organisatie van campagnes en Voorlichtingsactiviteiten.	Gemeente / Provincie / Concessiehouder	KT
<b>Voorzieningen op haltes</b>	Overdekte haltes in een rookvrije omgeving met voldoende fietsparkeerplaatsen.	Gemeente	KT/MLT
	Verbeteren toegankelijkheid haltes waar nodig. Zoals verhoogde instapplatforms en rolstoelvriendelijke voorzieningen.	Gemeente	KT/MLT
	Verbeteren van loop- en fietsroutes naar de haltes.	Gemeente	MLT
	We werken intensief met deelvervoeraanbieders samen om de beschikbaarheid van deelvoertuigen te waarborgen op drukke mobiliteitshubs en OV-haltes.	Gemeente / Deelvervoeraanbieders	KT
	P&R terreinen voorzien van haltes OV-netwerk en deelmobiliteitshubs.	Gemeente / Provincie	MLT
	Combineren TwentsFlex met de deelmobiliteitshubs.	Gemeente	MLT
<b>Dekkend PM-netwerk in de stad</b>	Maatwerkoplossingen en vervolgens flexibel OV (TwentsFlex) en deelvervoer om toch tot een dekkend netwerk te komen in de 'haarvaten' van onze wijken.	Gemeente	MLT
	We willen een bushalte langs de N18 om Boekelo en Usselo te ontsluiten	Gemeente / Provincie	KT/MLT
<b>Verbeteren verbinding met omliggende gemeenten</b>	We trekken samen op met buurgemeenten om onze doelstellingen om het OV te verbeteren, te bereiken in lobbytrajecten.	Gemeenten in de regio / Provincie	KT
	We onderzoeken samen met Hengelo de beste manier om de bestaande HOV-busverbinding te verbeteren.	Gemeenten Enschede – Hengelo / Provincie	KT
	Samen met de gemeente Hengelo voeren we een proef uit om de verbinding Hengelo – Enschede, 24 uur per dag, 7 dagen per week te laten rijden.	Gemeenten Enschede – Hengelo / Provincie	MLT
<b>Hoogwaardige OV-verbindingen</b>	Aanleggen van een tramverbinding Hengelosestraat. Ook naar MST en het Van Heekplein. De ambitie is om deze door te laten rijden tot in Glanerbrug.	Gemeente	LT
<b>Regionale werklocaties verbinden</b>	Een rechtstreekse busverbinding tussen Enschede Zuid – XL Businesspark Almelo realiseren.	Gemeenten Enschede – Almelo / Provincie	MLT

<b>Meer treinen van en naar Enschede</b>	Spoorboekloos tussen Enschede en Hengelo.	Gemeente / Provincie / ProRail	MLT/LT
	Het spoor tussen Twente en de Randstad via Deventer, en het bestaande spoor richting het noorden, beter benutten.	Gemeente / Rijk / NS / ProRail	MLT
	Verbinding Enschede-Apeldoorn in plaats van enkel in de spits, de hele dag laten rijden.	Gemeente / Rijk / NS / ProRail	MLT

\*Korte termijn t/m 2025 – Middellange termijn t/m 2035 – Lange termijn t/m 2050



**Teksten** Strategie & Beleid Fysiek

**Datum** 24-4-2024

Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend



**ENSCHEDÉ**