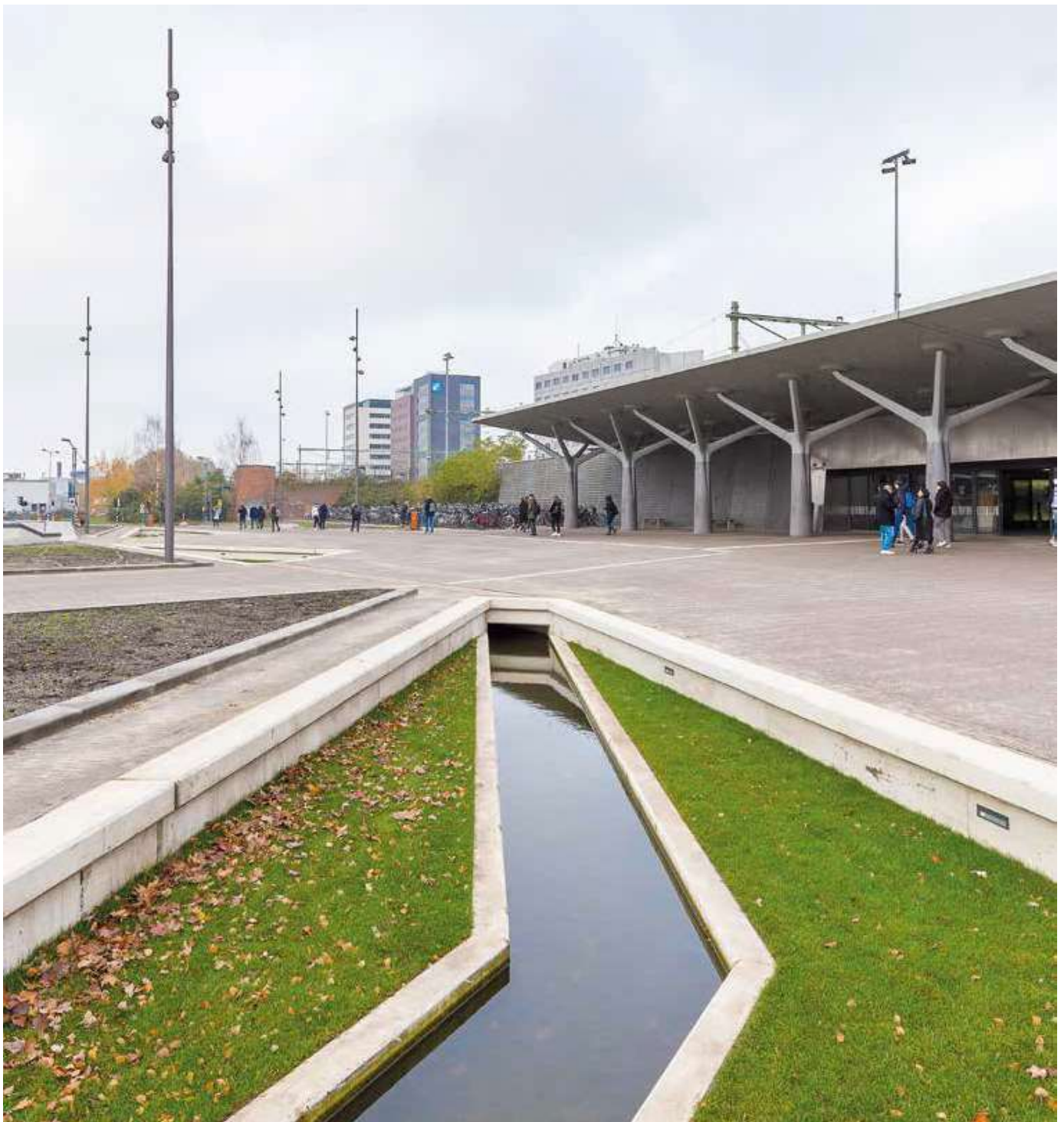


# NS-STATION HEEFT NA HERINRI VOORTAAN TWEE VOORKANTEN



# CHTING INDUSTRIEPLEIN

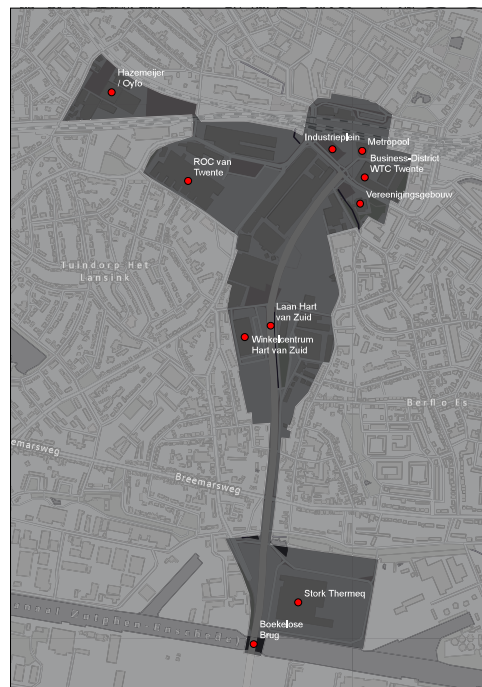
HET NS-STATION IN HENGELO HEEFT SINDS KORT TWEE VOORKANTEN. DE OUDE ACHTERKANT, HET INDUSTRIEPLEIN AAN DE ACHTERKANT, GRENZEND AAN HET VOORMALIGE STORK-INDUSTRIETERREIN, IS NAMELIJK OMGETOVERD TOT EEN AANTREKKELIJK VERBLIJFSGEBIED, DAT ZICH VOLGENS PETER LUBBERS VAN BURO LUBBERS STEEDS MEER ZAL ONTWIKKELEN TOT 'THE PLACE TO BE' VOOR INNOVATIEVE, HIPPE EN DYNAMISCHE JONGEREN IN HENGELO.

**S**am Landman is sinds 2002 projectleider bij de gemeente Hengelo en houdt zich onder meer bezig met gebiedsontwikkelingen, inrichting van openbare ruimte, infrastructuur, woningbouw en bedrijfsterreinen. Bij het Industrieplein is hij sinds 2016 als projectleider integraal verantwoordelijk voor het proces. Sanne Elferdink is programmanager Hart van Zuid en stuurt als ambtelijk opdrachtgever de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid aan, waarvan ook het Industrieplein deel uitmaakt.

## Hart van Zuid

'Hart van Zuid' is de naam van een gebiedsontwikkeling, waarmee Hengelo al sinds 2000 bezig is. Het gebied (zie kaart) ligt tegen het centrum aan en ligt in het hart van het zuidelijk stadsdeel. Het gebied is zo'n 50 hectare groot en strekt zich uit van het NS-station tot aan het Twentekanaal.

Elferdink: "Het betreft voornamelijk voormalig industrieterrein van Stork en Dikkers. Met het inkrimpen van de metaalindustrie ontstond ruimte voor een herontwikkeling van het gebied. De gemeente heeft (in eerste instantie in een samenwerking met Van Wijnen) de handschoen opgepakt om het gebied een nieuw leven te geven. Uitgangspunt is dat het een nieuw levendig stadsdeel moet worden met een menging aan functies zoals wonen, werken, leren, ontmoeten en recreëren. Het industrieel erfgoed is daarbij een belangrijke identiteitsdrager. Het NS-station is een belangrijke verbindende schakel tussen het nieuwe levendige stadsdeel Hart van Zuid en de binnenstad."



TEKST: PETER BEKKERING

Fotografie Paulien Varkevisser

## Drie doelstellingen

Met Hart van Zuid heeft de gemeente drie doelstellingen: "We wilden de economische structuur versterken, de lokale en Euregionale bereikbaarheid verbeteren en de leefbaarheid in het zuidelijk stadsdeel versterken." Inmiddels is Hart van Zuid zichtbaar aan het transformeren naar een nieuw eigentijds stedelijk gebied, waarin de geschiedenis waarneembaar en voelbaar is en zal blijven. De afgelopen jaren is hard gewerkt aan belangrijke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling

van Hart van Zuid. Zo is er een nieuwe centrale ontsluitingsweg gekomen, de Laan Hart van Zuid. En er zijn nieuwe functies in het gebied gekomen, waaronder poppodium Metropool en een nieuw ROC van Twente in een voormalige ijzergieterij van Stork. Dagelijks pendelen nu zo'n 8.000 studenten tussen het NS-station en ROC van Twente. De verbouw van de voormalig MTS zorgt voor een vliegwiel voor de ontwikkeling van het WTC en het zakelijk district nabij het Centraal Station Twente. Ook zijn de eerste woningbouwontwikkelingen gestart en is er een nieuw winkelcentrum gerealiseerd. Het is de bedoeling dat de hele herontwikkeling van Hart van Zuid in 2035 is gerealiseerd. Elferdink: "Inmiddels zijn we op een punt, waar we als gemeente belangrijke randvoorwaarden hebben gerealiseerd en waar nu het woord aan de markt is om woningen en andere functies te gaan toevoegen."



*De transformatie van het Industrieplein vormt een belangrijke schakel in de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid.*

### Industrieplein

Om te zorgen dat het station de verbindende schakel zou gaan worden tussen Hart van Zuid en de binnenstad, moest ook het Industrieplein aan de zuidkant van het NS-station op de schop. Elferdink: "Het station moest niet langer een voorkant en een achterkant hebben, maar twee voorkanten krijgen. Bovendien moest het Industrieplein een ontmoetingsfunctie krijgen."

Het Industrieplein kende decennialang parkeren op maaiveld, dat pas zes jaar geleden verdween, toen in de naaste omgeving een nieuwe P+R-garage met 270 plaatsen werd gerealiseerd. In de jaren erna had het terrein een tijdelijke invulling. Nadat vervolgens ook de Laan Hart van Zuid met de nieuwe innovatieve brug over het Twentekanaal waren gerealiseerd, was het moment aangebroken om ook het Industrieplein een make-over te geven.

Landman vult aan: "Eind 2017 hebben we de handen van alle partijen op elkaar gekregen voor de herinrichting en kwam er, mede dankzij bijdragen van Provincie Overijssel, Waterschap Vechtstro-



*Bij de herinrichting van het stationsgebied van station Hengelo, moesten bestaande functies behouden blijven.*

men, Regio Twente en Pro-Rail, voldoende geld beschikbaar voor een integraal plan voor de herinrichting van het totale plein. Daarbij was de rol van NS, eigenaar van de grond, cruciaal. Zij gingen akkoord, mits het plein wel een functionele rol zou houden in de bereikbaarheid van het station. Dat betekende dat bestaande functies zoals een taxistandplaats, fietsenstallingen, Kiss & Ride parkeerplaatsen en invalideparkeerplaatsen moesten terugkeren na de herinrichting. En dat loop- en zichtlijnen van en naar het NS-station goed gewaarborgd moesten blijven. Voor ons was, naast het feit dat het Industrieplein het begin moest worden van een levendig stadsdeel, belangrijk dat het ook goed aansloot bij het WTC Business District, een internationaal kantorenmilieu dat we in de toekomst in de stationsomgeving in het Hart van Zuid willen realiseren. Op het Industrieplein hebben we daarnaast een nog ontbrekende schakel van de F35 gerealiseerd. De F35 is een fietssnelweg van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens die ook langs het Industrieplein komt."

### Veldbeek

Een ander belangrijk element op het Industrieplein is de Veldbeek. Landman: "De Veldbeek is een nieuwe beek. Op het Industrieplein is de de



verbinding van de Veldbeek met de BerflobEEK gerealiseerd. De Veldbeek is in samenwerking met het waterschap Vechtstromen aangelegd in het kader van de klimaatactieve stad en heeft een belangrijke rol bij de afvoer van het regenwater. Dat gaat namelijk niet langer het gemengde riool in, maar wordt opgenomen in het bekenstelsel. Samen met de aanleg van groen – 38 forse bomen met onderbepanting – zorgt de Veldbeek bovendien voor waterretentie en waterbuffering en draagt het bij aan klimaatadaptatie door het tegengaan van hittestress. Daarnaast wilden we ook graag dat de Veldbeek zichtbaar en leefbaar zou worden voor de mensen op het Industrieplein. Vandaar de zitranden en het groen naast het water.” Bijzonder onderdeel van de beek is een respectvolle verwijzing middels een monument naar de april-mei staking uit WO II, die op 29 april 1943 begon bij Stork in Hengelo en zich daarna over het land verspreidde. Het monument is een burgerinitiatief van een groep die zich De Storkiaan noemt. Zij wilden met het monument de bakermat van het uit 1868 daterende Stork in Hart van Zuid verbinden met een belangrijke historische mijlpaal. De benodigde roostergoten voor de afwatering van het regenwater naar de Veldbeek zijn gecombineerd met een cortenstalen afdekplaat met erin gestanste teksten die herinneren aan deze staking.

#### Lichtmasten

Op het Industrieplein staan twaalf lichtmasten. Landman: “Als gemeente willen we dat de verlichting op het plein functioneel en veilig is. Daarnaast hebben we te maken met de eisen van Prorail, die ook wil dat de fietsenstallingen goed verlicht zijn. Maar daar komt nog iets bij. We willen ook dat de verlichting duurzaam is – vandaar de keuze voor ledverlichting – en dat de kleuren en de kleurintensiteit te regelen is. Dat gebeurt via een app waarmee per groep masten de kleur en de intensiteit te regelen is. Die app kan worden bediend door de gemeente, maar ook door de hulpdiensten, vertegenwoordigers van Het SkateLab en van Metropool, dat zelf ook een fraaie gevelverlichting heeft. In totaal zijn er een kleine twintig lichtprogramma’s beschikbaar.”

Op het Industrieplein is een prominente plek weggelegd voor het skatepark (zie ook kader op pagina 15). Landman: “De skaters hadden voorheen een plek bij het oude stadhuis in de binnenstad. Toen die plek werd opgeheven, startte een zoektocht naar een nieuwe plek. Uiteindelijk vonden we het Industrieplein een goede plek, omdat er veel reuring is. En ook de skaters zelf willen graag af van het imago dat ze ergens in een achterafhoekje worden weggestopt.”

---

*Functionele en veilige verlichting was een eis voor de herinrichting van het Industrieplein.*

### Onderscheidend karakter

Om het plein een onderscheidend karakter te geven, schakelde de gemeente Hengelo Buro Lubbers als landschapsarchitect in. Het buro, opgericht in 1992, houdt zich bezig met stedenbouw en landschapsarchitectuur. "Met het Industrieplein wilde de gemeente een omkering in de stad", zegt Peter Lubbers van Buro Lubbers. "Na de herinrichting is het Industrieplein de hippe, vitale en innovatieve kant, een moderne en dynamische plek die met name voor jongeren aantrekkelijk is. Het is de plek waar het gebeurt en waar het kan gaan gebeuren, ook omdat er dagelijks 8.000 studenten langskomen."



*Bruin mastiek gebakken klinkers, lingeformaat in keeverband, kleuren het Industrieplein.*

Bij het Industrieplein had Buro Lubbers onder meer te maken met een wateropgave en de wens voor een hoge diversiteit. "We hebben daarom ervoor gekozen om de Veldbeek op het plein zichtbaar te maken. En we hebben het afschot van het gehele plein zo gemaakt dat het hemelwater via de verharding naar de beek – en dus niet naar de riolering – gaat. Bovendien kan het gebied

door de gekozen oplossing bij hevige regenval een grote hoeveelheid hemelwater opvangen en zo lang mogelijk binnen het gebied houden." Buro Lubbers heeft voor het Industrieplein ook een specifiek beplantingsplan gemaakt. "Daarbij kiezen we alleen voor bomen met samengestelde bladeren. Die bomen (Koelreuteria paniculata, Gymnocladus dioica, Juglans ailantifolia, Styphnolobium japonicum, Robinia 'Casque Rouge') hebben een mooie bladstructuur en zorgen zo voor een fraai spel van licht en schaduw onder de bomen. Bovendien bevorderen ze samen met de gekozen beplanting voor een hoge biodiversiteit." Bij het Industrieplein is gekozen voor een bruin mastiek gebakken klinker, lingeformaat in keeverband gestraat. Lubbers: "Die uitstraling is belangrijk, omdat het refereert aan het industriële complex dat voorheen in die omgeving stond." Ook in de stoerheid van de maatvoering is de industriële referentie te herkennen. Lubbers: "Denk bijvoorbeeld aan brede loopzones, de maatvoering van de beek en de beplantingszones die als grote scherven op het plein liggen." Lubbers ziet het skatepark nadrukkelijk als integraal onderdeel van het plein. "We hebben goed samengewerkt, met name over de aansluiting van het skatepark bij de rest van het plan, maar ik heb wel benadrukt dat ze onderdeel zijn van een groter geheel. Het Industrieplein is veel meer dan alleen een skateplein."

Het monument van De Storkiaan uit het ontwerp heeft voor Lubbers een bijzondere betekenis. "Ik realiseerde me toen ik ermee bezig was, dat mijn vader, ook een Storkiaan, destijds aan die staking heeft meegedaan. Dat geeft dit ontwerp wel een extra betekenisvolle laag."



# Skatepark onderdeel van Hengelose cultuur en identiteit



Skaten kent een lange traditie in Hengelo. Volgens Marko Matic (46), al achttien jaar architect bij IAA Architecten, sinds zijn vijfde woonachtig in Hengelo en zelf al 30 jaar een verwoed skater, komt het omdat veel Hengelose jongeren eind jaren '70 naar Skateboardbaan Het Hulsbeek bij het nabijgelegen Oldenzaal gingen, een van de oudste – en nu nog steeds bestaande – outdoor skatebanen van Europa. Het leidde ertoe dat in Hengelo al snel overal halfpipes bij jongerencentra werden aangelegd.

De voorgeschiedenis van het huidige skatepark op het Industrieplein begon toen de gemeente besloot zo'n tien jaar geleden een bekende populaire skatevoorziening, de Spine Ramp bij Weusthag, weg te halen. Matic startte toen met aantal anderen een actiegroep. "Tijdens een gesprek met de wethouder kwamen we erachter dat de beeldvorming rond skatebanen negatief was: voor veel mensen waren het weggestopte voorzieningen zonder sociale controle, met hangjongeren die rommel achterlieten. Bovendien ontdekten we dat het qua beleid onder speelvoorzieningen viel en niet als volwaardige sportvoorziening werd gezien."

De actiegroep besloot een presentatie aan de raad te geven en legde daar uit dat skaten onderdeel was van de cultuur en identiteit van Hengelo. "Daarbij pleitten we ook voor een centrale, grotere skatevoorziening in het midden van de stad. Destijds wilden we al naar de huidige plek, omdat die dichtbij het station ligt en daardoor zowel voor jongeren uit de stad als voor jongeren

uit de regio goed te bereiken is. Dat kon echter op dat moment niet, omdat de bestemming van de plek nog onduidelijk was." Er werd dus eerst naar alternatieven gezocht, waarbij de actiegroep als randvoorwaarde een afstand van maximaal 500 meter van het NS-station aanhield. Nadat die alternatieven op niets uitliepen, stelde de gemeente de actiegroep alsnog voor om het skatepark op het Industrieplein te realiseren. "We hebben toen zelf aangegeven dat het dan wel een onderdeel moest worden van een integraal plan voor het gehele plein en dat het dus niet een losstaande voorziening moest worden."

Het huidige skatepark is zo'n 1000 vierkante meter groot en is ontworpen door DSGN CONCEPTS uit Münster, een bureau geleid door twee jongens die zelf als professionele skater actief zijn geweest. Bij het opstellen van dit ontwerp is intensief samengewerkt met Marko Matic en Tjeerd Derkink van Het SkateLab. "DSGN CONCEPTS was in staat om de skatebaan te ontwerpen als onderdeel van een groter plan en hebben daarom ook goed samengewerkt met Buro Lubbers." Marko Matic is als architect, maar ook als skater zeer te spreken over het uiteindelijke resultaat: "Ik heb niet vaak zo'n gladde, mooi afgewerkte strakke skatebaan meegemaakt."