



Beleids- begroting

2024 - 2027



Gemeente
Hengelo

www.hengelo.nl

5.2.2 Verkeer, vervoer en waterstaat



Aanspreekpunt bestuurlijk

Wethouder Steen

Aanspreekpunt ambtelijk

J-P. Boutkan en L. de Vries

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2024?

De manier waarop we ons verplaatsen verandert. Technologie ontwikkelt zich, en de stad ontwikkelt zich ook. Om de stad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden moeten we nu nadenken over de mobiliteit van de toekomst. Dat doen we in het Mobiliteitsplan 2040 dat in 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld en waarvoor intensief is gewerkt met vele partijen in de stad. Het Mobiliteitsplan draagt zo bij aan de strategische opgaven die we voor onze stad gesteld hebben.

Opvolgend hieruit is er een beleidsregel deelmobiliteit opgesteld waardoor deelmobiliteit wordt gestructureerd in een vergunningstelsel. In 2024 kunnen deelaanbieders alleen nog met een vergunning deelvervoer aanbieden in Hengelo. In 2023 is een pilot gedaan met kleine deelvervoerhubs rond het centrum. In 2024 bekijken we of deze pilot naar parkeren deelvervoer in buurthubs uitgerold kan worden.

In 2024 wordt de Uitvoeringsnota Fietsen vervangen door een nieuwe fietsnota. Hierin wordt het fietsbeleid en het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid worden er twee grote projecten in 2024 gestart. Zo wordt voor de Breemarsweg een nieuw ontwerp gemaakt, wat samen met bewoners en belanghebbenden wordt gedaan. Verder wordt er een nieuwe rotonde aangelegd in de Laan van Driene met de PC Hooftlaan. In de binnenstad wordt een nieuw toegangsbeleid met camera's uitgevoerd. Voor het realiseren van fietsroutes is de aanleg F35 Fietssnelweg aan de Bankastraat gestart en sluiten we verder aan met de Marskant in Hengelo. Ook zal onderzocht worden hoe andere knelpunten (zoals kruisingen met de Kettingbrugweg, Kuipersdijk, achter het station en de Deldenerstraat/Marskant) in de F35 in de toekomst opgelost kunnen worden. Verder worden er twaalf verouderde verkeersregelinstallaties vernieuwd en gereed gemaakt voor toekomstige verkeersontwikkelingen. In 2024 gaan we een inventarisatie maken van ons bewegwijzeringsareaal.

In het mobiliteitsplan wordt niet meer alleen over openbaar vervoer gesproken, maar ook over publieke mobiliteit. Dat is een verzamelnaam voor openbaar vervoer (bus, flexibele bus), deelvervoer (deelauto, deelscooter, deel(bak)fiets) en parkeerhubs. Belangrijk is het borgen van de samenhang tussen de verschillende aspecten van publiek vervoer, om zo te zorgen voor soepele doorstroming én het stimuleren van een duurzaam en geïntegreerd vervoersnetwerk.

Een belangrijke verandering in het aanbieden van openbaar vervoer, is dat op 1 januari 2024 de openbaar vervoerconcessie met Arriva in gaat. Deze is voor 5 jaar aan Arriva gegund. Vanuit de duurzaamheidsopgave in de aanbesteding OV, zal Arriva met volledig elektrische bussen gaan rijden.

We zien een toename van het goederenvervoer op het spoor. Deze toename staat opgespannen voet met het personenvervoer. Wij blijven onze input leveren in landelijke gremia over dit onderwerp.

We gaan in 2024 voor de hele stad het parkeerbeleid actualiseren. Voor de binnenstad en Hart van Zuid is dit in 2021 al gedaan. Het te actualiseren parkeerbeleid sluit aan op het Mobiliteitsplan 2040.

Bij oplevering van woningbouwprojecten in Hart van Zuid (deel ten noorden van Esrein) wordt betaald parkeren ingevoerd. Ook in de schil rond Hart van Zuid wordt een vorm van parkeerregulering ingevoerd. Dit is een nadere uitwerking van de in september 2021 vastgestelde parkeernormen voor de binnenstad en Hart van Zuid. Deze parkeernormen sluiten aan bij de doelstelling van het realiseren van een (hoog)stedelijk woon- en werkmilieu. Invoering van parkeerregulering is een belangrijke voorwaarde voor het behalen van deze doelstelling en hangt samen met oplevering van woningbouw in Hart van Zuid. Bewoners worden betrokken bij de keuzes rondom invoering van parkeerregulering in de schil.

Relevante beleidsnota's

- [Mobiliteitsplan 2040 Heel Hengelo in beweging](#) (2023)
- [Uitvoeringsprogramma binnenhavenvisie 2017-2030](#) (2017)
- [Parkeerplan binnenstad](#) (2019)
- [Parkeernormennota binnenstad/Hart van Zuid](#) (2021)

Verbonden partijen

Recreatieschap Twente

Recreatieschap Twente werkt vóór en samen mét de veertien Twentse gemeenten en maatschappelijke partners aan een vitaal Twente waarin inwoners gezond en kansrijk zijn. Gezamenlijk wordt gekeken wat mogelijkheden zijn om mobiliteitsvraagstukken grensoverschrijdend aan te pakken.

Gildebor/SWB Midden-Twente

Gildebor voert het beheer en onderhoud van de openbare ruimte uit. SWB voert het beheer over de bewaakte fietsenstallingen uit.

Gemeentelijk Belastingkantoor Twente (GBT)

Het belastingkantoor int gemeentelijke belastingen en heffingen voor de deelnemende gemeenten. Voor dit programma geldt dit voor parkeren en havenbedrijf.

Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twente (is geen verbonden partij, maar op basis van bestuurlijke overeenkomst)

Het havenbedrijf verbindt vervoerders en bedrijven met de meest dynamische mainport van Oost-Nederland: de binnenhavens van Lochem, Hof van Twente, Hengelo, Almelo en Enschede.

Wat willen we bereiken?

2.1 Mensen en goederen kunnen Hengelo beter bereiken via weg en spoor

2.1.1 Hengelo is beter bereikbaar met de fiets, de auto en het openbaar vervoer

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met de auto' (%)	69,8%(2021) 76,4%(2022)	67,4%	68%	69%	70%	70%	70%
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met het openbaar vervoer' (%)	81,5%(2021) 83,5%(2022)	83,5%	84%	85%	86%	86%	86%
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met de fiets' (%)	91,5%(2021) 92,6%(2022)	92,6%	93%	94%	95%	95%	95%
Duur treinreis van station Amsterdam Zuid naar station Hengelo	1uur 51 (2021)	1uur 50	1uur 50	1uur 50	1uur 50	1uur 50	1uur 50

2.2 Mensen in Hengelo kunnen zich veiliger verplaatsen in een schone openbare ruimte

2.2.1 Wegen en fietspaden in Hengelo zijn heel en veilig

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Percentage rijbanen, fietspaden en trottoirs in Hengelo dat voldoet aan de CROW*-richtlijn. ¹	85(2022)	85%	86%	86%	86%	86%	86%
Aantal verkeersongevallen in Hengelo (aantal)	625(2019)	589	505	475	445	415	400
Aantal verkeersslachtoffers in Hengelo (aantal)	113(2019)	177	92	87	82	77	72
Percentage inwoners dat vindt dat Hengelo verkeersveilig is (%)	39,9%(2021) 40,6%(2022) 37,1%(2023)	41%	42%	42%	42%	42%	42%

¹ Het CROW is een kennisinstituut voor onder andere de water- en wegenbouw.

2.2.2 De openbare ruimte in Hengelo is schoon

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Mijn buurt is schoon' (%)	60,8%(2019) 58,7%(2021) 57,7%(2022) 65,5%(2023)	57,7%	60%	60%	60%	60%	60%

2.3 De binnenstad van Hengelo is beter bereikbaar voor inwoners en bezoekers

2.3.1 Fietzers kunnen hun fiets makkelijker en veiliger stallen in de binnenstad

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Rapportcijfer dat binnenstadbezoekers (die meestal fietsend gaan) geven voor het gemak waarmee zij in het algemeen een parkeerplek vinden voor hun fiets (cijfer 1-10)	7,6(2019)	7,9	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Aantal keren dat een fiets is gestald in een bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad van Hengelo (aantal) ¹	90.295(2019)	105.200	100.000	140.000	150.000	150.000	150.000

¹ Het gaat om twee stallingen: Kloosterhofterrein/Markt en de Beurs.

Kloosterhofterrein is niet meer bewaakt sinds opening stalling Markt op 12 april 2023

Wat gaan we daarvoor anders doen in 2024?

- Voor duurzame mobiliteit sluiten de ambities uit het mobiliteitsplan aan op doelstellingen in de Duurzaamheidsvisie. Voor 2024 zullen de ambities en doelstellingen verder op elkaar afgestemd en geïntegreerd worden. Duurzame mobiliteit, emissieloos vervoer en elektrisch laden gaan een steeds grotere rol spelen in ons dagelijkse manier van verplaatsen.
- Op 1 januari 2024 rijdt de nieuwe openbaar vervoeraanbieder Arriva de komende 5 jaar in Hengelo. Vanuit de duurzaamheidsopgave in de aanbesteding OV gaat Arriva met volledig elektrische bussen rijden. Bushaltes worden beter toegankelijk en bereikbaar gemaakt. En ook het kwaliteitsniveau wordt verhoogd (24-NB-2.3). Dit staat beschreven in het verbeterplan bushaltes. Daarnaast wordt een pilot gedaan met flex OV op lijn 12.
- in de afgelopen jaren is het gebruik van de fiets toegenomen. De fiets is een duurzaam en gezond alternatief voor gemotoriseerd vervoer en past binnen het streven van de gemeente om in te zetten op actieve mobiliteit, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan 2040. om het fietsgebruik verder te stimuleren, is het belangrijk dat er aandacht is voor fietsveiligheid, fietsnetwerk en fietsparkeren in de binnenstad. Het voorgestelde Actieplan Fiets 2024-2030 beschrijft daarom een samenhangend pakket van acties en maatregelen om deze vraagstukken aan te pakken. Add replyWat gaan we daarvoor anders doen in 2024?
- Beheer en exploitatie nieuwe bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad.

- In lijn met het mobiliteitsplan stellen we een (compact) uitvoeringsplan publieke mobiliteit op, voor we met de daadwerkelijke uitvoering aan de slag gaan. Hierin beschrijven we de acties die we willen gaan uitvoeren in de periode tot en met 2026. Zo borgen we de samenhang tussen de verschillende aspecten en zorgen we voor een soepele doorstroming van reizigers en stimuleren we een duurzaam en geïntegreerd vervoersnetwerk.
- Conform de mobiliteitsagenda in het Mobiliteitsplan, worden vanaf nu jaarlijks in de Zomernota de nieuwe mobiliteitsopgaven ingediend. Voor de aanvraag 2024, uitvoering 2025, zijn in de mobiliteitsagenda een aantal bereikbaarheidsstudies gepland.
- We gaan verder met uitvoering en monitoring van de notitie Bereikbare Binnenstad. We dragen hiermee bij aan een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad, onder meer door te zorgen voor voldoende hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. In 2023 is de nieuwe bewaakte fietsenstalling Markt in gebruik genomen. We gaan onderzoeken welke maatregelen we kunnen nemen om het gebruik te laten toenemen. Vanaf 2024 gaan we ook de nieuwe bewaakte fietsenstalling op het Wetplein beheren en exploiteren. Aan een bewaakte fietsenstalling in de ontwikkeling Lange Wemen (Kloosterhof) wordt nog gewerkt.
- Er wordt gestart met het actualiseren van het parkeerbeleid (24-NB-2.1) voor heel Hengelo. De nieuw vastgestelde Parkeernormennota is alleen van toepassing voor de binnenstad en Hart van Zuid. Voor de overige gebieden van de stad is de Nota Autoparkeren 2008-2012 van kracht gebleven. Het geactualiseerde parkeerbeleid zal de Nota Autoparkeren gaan vervangen.
- Shop & Go wordt (24-NB-2.1) opgeheven. De gebruikte techniek blijkt onvoldoende geschikt voor een goede werking van Shop & Go. Bij de actualisatie van het parkeerbeleid zoeken we naar een alternatief.
- In 2024 vinden werkzaamheden plaats aan de tunnel Amerikalaan (24-NB-2.4). In de tunnel zijn veel problemen met de tegels die zijn aangebracht aan de wanden. Bij koud weer, met name vorst, en de wijze van huidige afwatering wordt het probleem van loszittende tegels snel groter. Door de slechte staat van het tegelwerk is er gevaar voor mensen die fietsend of rijdend door de tunnel gaan. Omwille van de veiligheid zijn alle tegels in 2023 verwijderd. De wanden moeten nu weer voorzien worden van een betere afwerking die goed tegen regen, water en vocht bestand is. Tegelijkertijd worden daarbij ook de afwatering en goten aangepast. Ook worden wegdek, (dilatatie)voegen en relingen hersteld. Dit in afstemming en overleg met betrokken partijen zoals ProRail.

Wat blijven we doen?

Verkeer en vervoer

- Wegen, straten en pleinen onderhouden.
- Verwijderen van afval, schoonhouden van de openbare ruimte (inclusief straatmeubilair) en bestrijden van gladheid.
- Wegen, paden en openbare ruimte voorzien van voldoende licht.
- Beheren en onderhouden van bebordingen en straatnaamborden.
- Beheren en onderhouden verkeersregelinstallaties en veiligheidssystemen om de verkeersveiligheid en doorstroming op minimaal hetzelfde niveau te waarborgen.
- Beleid maken over verkeer en vervoer, voorlichting- en educatieprogramma's aanbieden, verkeersvoorzieningen ontwerpen en verkeersadviezen geven.
- Hengelo is bestuurlijk trekker en penvoerder van 'Twente2050', de samenwerking tussen de 14 Twentse gemeenten (waarvoor Hengelo gastheer is), met de provincie als partner, op het gebied van voor bovenlokale/regionale mobiliteit en bereikbaarheid. Thema's zijn spoorstrategie, o.a. Zwolle-Twente-Münster, de wegen A1/A35 (Azelo-Buren), N35 en N36, F35, vrachtverkeer van de weg (Twentekanal, zero emissie e.d.) enz.
- In het verlengde van deze rol is Hengelo ten behoeve van de brede regio nauw betrokken bij landelijke opgaven als Basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen spoor), Goederencorridor Noordoost Europa en spoorveiligheid.

Parkeren

- Beheren en exploiteren van blauwe zones, het betaald parkeergebied, parkeergarage De Beurs en de bewaakte fietsenstallingen.
- Waar gevraagd uitbreiding van de blauwe zone faciliteren.
- Waar mogelijk verbeteren exploitatieresultaat parkeren.

- Monitoring van de opgestelde parkeerbalans.
- Monitoren van het autobezit in Hart van Zuid en de binnenstad, alsmede parkeerdruk in Hart van Zuid de binnenstad en directe omgeving.
- Eventueel parkeerplaatsen opheffen om de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken of ontwikkelingen mogelijk te maken.
- Adviseren over parkeerbeleid, -beheer en -exploitatie in de diverse binnenstadsprojecten en bij opstellen van nieuw parkeerbeleid.

Havens

- Wij blijven investeren om het Twentekanaal aantrekkelijker te maken voor het bedrijfsleven. Daarmee versterken we de regionale economie en bevorderen we de werkgelegenheid in de regio.
- Wij blijven investeren in de fysieke haveninfrastructuur om daar waar nodig deze infrastructuur aan te passen aan de grotere vaarwegklasse (klasse Va).
- Wij werken aan de uitwerking/realisatie van het concept "Smart Port Twente". Een digitaal platform waarin allerlei informatie beschikbaar komt voor gebruikers, ondernemers, overheden en geïnteresseerden op het gebied van de dienstverlening, verkeersmanagement, milieu en monitoring, assetmanagement en controlesysteem op de scheepsregistratie.

Openbaar vervoer

- Beleid maken voor openbaar vervoer (OV) en onderhouden van OV-systemen (bus-displays en waarschuwingssystemen busbanen).
- We blijven samenwerken met de 14 Twentse gemeenten ten behoeve van de Twentse bereikbaarheid, Europese Ten-T (Trans European Transport Network), en openbaar vervoer.
- Gemeente Hengelo blijft vertegenwoordigd in de landelijke stuurgroep voor het Basisnet. Het Basisnet zorgt ervoor dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nedeland zo veilig mogelijk kan plaatsvinden.
- Gemeente Hengelo blijft zich inzetten voor het versnellen van de totstandkoming van de spoorlijn Zwolle - Twente - Munster.
- We blijven een bijdrage leveren in de keuze voor een goederenrouting over het spoor richting Noost Oost Europa (GNOE).

Wat mag het kosten?

Taakveld	Saldo rekening 2022	Saldo begroting 2023	Lasten begroting 2024	Baten begroting 2024	Saldo begroting 2024	Verschil 2024 - 2023
2.1 Verkeer en vervoer	-7.730	-8.498	10.387	393	-9.994	-1.496
2.2 Parkeren	-1.032	-1.275	1.481	34	-1.447	-172
2.4 Economische havens en waterwegen	-57	-39	768	691	-77	-38
2.5 Openbaar vervoer	-213	-307	411	-	-411	-104
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-9.032	-10.119	13.047	1.118	-11.929	-1.810

Taakveld	Saldo begroting 2024	Saldo begroting 2025	Saldo begroting 2026	Saldo begroting 2027
2.1 Verkeer en vervoer	-9.994	-10.237	-10.508	-10.660
2.2 Parkeren	-1.447	-1.389	-1.251	-1.255
2.4 Economische havens en waterwegen	-77	-77	-77	-77
2.5 Openbaar vervoer	-411	-417	-417	-330
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-11.929	-12.120	-12.253	-12.322

Financiële toelichting

2.1 Verkeer, wegen en water (€ 1.496.000 nadeel)

De kapitaallasten nemen in 2024 toe ten opzichte van het begroot bedrag van 2023 (nadeel € 732.000). Dit verschil wordt overwegend veroorzaakt door het neerwaarts bijstellen van de begrote afschrijvingslasten in 2023 (o.b.v. de werkelijke cijfers, zie Zomernota 23-FP-9.5). Tegelijkertijd zijn er ook nieuw geplande vervangingsinvesteringen

op het gebied van wegen, openbare verlichting, verkeersregelininstallaties en kunstwerken die de kapitaallasten in 2024 verhogen (23-FP-2.9 tot en met 2.13). Zie voor een nadere toelichting de Zomernota paragraaf 10.5 Vervangingsinvesteringen kapitaalgoederen. Vanaf 2024 is door deze investeringen een structurele toename van de kapitaallasten zichtbaar. Meerjarig gezien lopen de kapitaallasten op dit taakveld op van circa € 1,3 miljoen in 2024 naar € 2,6 miljoen in 2028.

De overige budgetten en de toegerekende uren zijn in 2024 ook hoger (€ 945.000 nadeel) o.a. door de toenemende aandacht voor het beheren van onze kapitaalgoederen, de toegepaste indexering, de areaaluitbreiding en het nieuwe beleidsvoornemen "opstellen actieplan fiets 2024-2030" (24-NB-2.2). Door het bestaan van incidentele budgetten in 2023 wordt dit nadeel gereduceerd. Voorbeelden hiervan zijn de in het jaarverslag 2022 vastgestelde budgetoverheveling, de aanpassing van de indexering Gildebor naar 4,7% (23-FP-5.8) en de Wijkontsluiting Woolde (23-NB-2.1). Door de incidentele aard van deze budgetten in 2023 wordt het nadeel in 2024 gereduceerd met € 176.000. Overige kleine verschillen komen voort uit o.a. de indexatie van de inkomsten uit leges.

2.2 Parkeren (€ 172.000 nadeel)

De exploitatiebudgetten zijn in 2024 hoger dan in 2023 (€ 137.000 nadeel). Dit verschil wordt overwegend veroorzaakt doordat rekening is gehouden met meerjarig hogere lasten van bemensing van de nieuwe fietsenstallingen (Zomerbrief 23-NB-2.2). Daarnaast zijn de budgetten geïndexeerd en zijn er voor 2023 en 2024 budgetten beschikbaar gesteld in het kader van nieuw beleid en financieel perspectief (24-NB-2.1 Actualisatie parkeerbeleid, 23-FP-2.4 Participatie schil Hart van Zuid). Het resterend verschil wordt veroorzaakt door een hogere toerekening van uren (nadeel € 36.000). Meerjarig gezien dalen de kapitaallasten met ingang van 2026 met circa € 138.000, omdat investeringen uit het verleden dan afgeschreven zijn en er in afwachting van diverse ontwikkelingen in de binnenstad nog geen nieuwe investeringen zijn gepland.

2.4 Economische havens en waterwegen (€ 38.000 nadeel)

De kapitaallasten nemen in 2024 toe t.o.v. het begroot bedrag van 2023 (nadeel € 73.000). Dit verschil wordt overwegend veroorzaakt door het neerwaarts bijstellen van de begrote afschrijvingslasten in 2023 (o.b.v. de werkelijke cijfers, zie Zomernota 23-FP-9.5). We hebben de begrote haveninkomsten neerwaarts bijgesteld op grond van de werkelijke inkomsten van 2022 (zie 23-FP-2.6). Tegelijkertijd zijn de haveninkomsten voor 2024 conform de begrotingsuitgangspunten geïndexeerd (gebaseerd op de prijs- en loonontwikkelingen). Per saldo verwachten we hogere haveninkomsten dan vorig jaar (voordeel € 57.000). Het resterende verschil is te verklaren door indexering van de reguliere budgetten (€ 22.000 nadeel).

2.5 Openbaar vervoer (€ 104.000 nadeel)

In de Zomernota 2023-2027 zijn nieuwe beleidsvoornemens opgenomen m.b.t. de strategische advisering op het gebied van mobiliteit (24-NB-2.6). De toegerekende uren zijn in 2024 hoger ten opzichte van 2023 (nadeel € 88.000). Het resterende verschil is te verklaren door indexering van de reguliere budgetten (nadeel € 16.000).

Risico's

De gemeente Hengelo heeft grote (beleids) ambities. Er is een grote hoeveelheid aan projecten en ontwikkelingen in de stad. Dit afgezet tegen de beschikbare capaciteit in combinatie met de krapte op de arbeidsmarkt, vormt een risico. Dit kan leiden tot vertraging van ontwikkelingen op dit gebied. Dit geldt ook voor de onzekerheid in de markt w.b. mogelijke prijsstijgingen van materieel en materiaal.

Daarnaast zien we risico's op en rond het spoor. We zien een toename van het goederen vervoer. Deze toename staat op gespannen voet met het personenvervoer. De keuzes hiervoor worden gemaakt door het Rijk, die heeft niet altijd dezelfde belangen als de gemeente. Ook het aantal 'gif treinen' neemt toe, met veiligheidsrisico's die daarbij horen. De milieueisen die het goederenvervoer met zich meebrengt kan het ontwikkelen van het spoorgebied belemmeren.