



Beleids- begroting

2025 - 2028



Gemeente
Hengelo

www.hengelo.nl

5.2.2 Verkeer, vervoer en waterstaat



Aanspreekpunt bestuurlijk

Wethouder Steen

Aanspreekpunt ambtelijk

J-P. Boutkan

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2025?

Verkeer, vervoer en waterstaat

De manier waarop we ons verplaatsen verandert. Technologie ontwikkelt zich, en de stad ontwikkelt zich ook. Bereikbaarheid is cruciaal voor een moderne en duurzame stad, waar mobiliteit een integraal onderdeel vormt van alle ambities. Het is essentieel om aan bereikbaarheid en mobiliteit te werken om de groei van de stad mogelijk te kunnen maken. 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.

Om actief fietsgebruik verder te stimuleren, wordt in 2024 het Actieplan Fiets opgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan fietsveiligheid, fietsparkeren en fietsinfrastructuur. In dit plan wordt de visie uit het Mobiliteitsplan voor het thema fiets verder uitgewerkt tot beleid, acties, maatregelen en projecten. In 2025 gaan we van start met het realiseren van de eerste projecten uit het Actieplan Fiets.

Voor een verbetering van de verkeersveiligheid gaan we, met het vaststellen van het Mobiliteitsplan, het risico gestuurd werken verder ontwikkelen en toepassen.

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 mobiliteitshubs. 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. In 2024 is hiervoor het Plan Publieke Mobiliteit vastgesteld in het college. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar de raadsbrief van 2 juli jl. (zaaknummer: 3760458). In dit plan wordt de visie uit het Mobiliteitsplan vertaald naar concrete acties, maatregelen en projecten. We streven naar een sterk netwerk van openbaar vervoer in de stad, aangevuld met andere vormen van vervoer zoals deelvervoer en flexvervoer. In 2025 starten we met de projecten en acties uit dit plan.

We zien een toename van het goederenvervoer op het spoor. Deze toename staat op gespannen voet met het personenvervoer door beperkte capaciteit op het spoor. Hier blijven we in verschillende landelijke overleggen aandacht voor vragen.

Parkeren

In 2024 is een start gemaakt met het actualiseren van het parkeerbeleid voor Hengelo. Het te actualiseren parkeerbeleid sluit aan op het Mobiliteitsplan 2040. De verwachting is dat dit in 2025 een vervolg krijgt.

In Hart van Zuid worden de komende jaren ruim 1.500 woningen gebouwd. Zoals in 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld, is parkeerregulering een belangrijke voorwaarde om dit mogelijk te maken. Het college heeft dit raadsbesluit uitgewerkt en heeft in 2022 vastgesteld dat in Hart van Zuid, deel ten noorden van het Esrein, bij oplevering van de woningen betaald parkeren wordt ingevoerd. Na een intensief participatietraject heeft het college in 2024 besloten dat de reguleringsvorm in de schil eveneens betaald parkeren wordt. Vanaf 2025 wordt dit geleidelijk ingevoerd. Dit is afhankelijk van de planning van oplevering van woningbouw in Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein).

Relevante beleidsnota's

- [Mobiliteitsplan 2040 Heel Hengelo in beweging \(2023\)](#)
- [Uitvoeringsprogramma binnenhavenvisie 2017-2030 \(2017\)](#)
- [Parkeerplan binnenstad \(2019\)](#)
- [Parkeernormennota binnenstad/Hart van Zuid \(2021\)](#)
- Plan Publieke Mobiliteit (2024)
- Actieplan Fiets (2024)

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:			
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met de auto' (%)	69,8%(2021) 76,4%(2022) 77,7%(2024)	niet opgenomen	69%	70%	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) 77,6%(2024)	niet opgenomen	85%	86%	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) 92,5%(2024)	niet opgenomen	94%	95%	95%	95%	95%
Duur treinreis van station Amsterdam Zuid naar station Hengelo	1uur 51 (2021)	niet opgenomen	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:			
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
Percentage rijbanen, fietspaden en trottoirs in Hengelo dat voldoet aan de CROW*-richtlijn. ¹	85(2022)	niet opgenomen	86%	86%	86%	86%	86%
Aantal verkeersongevallen in Hengelo (aantal)	625(2019)	niet opgenomen	475	445	415	400	400
Aantal verkeersslachtoffers in Hengelo (aantal)	113(2019)	niet opgenomen	87	82	77	72	72
Percentage inwoners dat vindt dat Hengelo verkeersveilig is (%)	39,9%(2021)						
	40,6%(2022)						
	37,1%(2023)						
	49,1%(2024)	37%	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:			
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
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)	65,5%	60%	60%	60%	60%	60%
	58,2%(2024)						

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

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

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
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(2022) 7,9(2023)	8,0	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)	38.600	140.000	90.000	90.000	90.000	90.000

¹ Het gaat om drie stallingen: Markt, de Beurs en Wetplein. Stalling Wetplein is open sinds september 2024.

Stalling Markt is open sinds april 2023. Tot april 2023 was er een bewaakte stalling op het Kloosterhofterrein.

Wat gaan we daarvoor anders doen in 2025?

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

- In 2025 gaan we aan de slag met het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bushaltes. Dit komt voort uit het Plan Publieke Mobiliteit. Haltes worden toegankelijk gemaakt voor mindervaliden en mensen met een visuele beperking. Daarnaast werken we aan de uitbreiding van deelvervoer in de stad door actief in gesprek te gaan met deelvervoeraanbieders.
- Vanuit het Mobiliteitsplan gaan we de bereikbaarheid van de oostzijde van de stad verder onderzoeken, rekening houdend met de ambities en ontwikkelingen van de stad. Dit onderzoek voeren we samen uit met gemeente Enschede. Ook doen we onderzoek naar de verkeerscirculatie rondom het centrum om de binnenstad bereikbaar te houden en meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.
- Duurzame mobiliteit, emissieloos vervoer en elektrisch laden gaan een steeds grotere rol spelen in ons dagelijkse manier van verplaatsen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt in 2025 laadbeleid opgesteld. Als actie uit het Programma Bereikbare Binnenstad wordt in 2025 een selectief toegangsbeleid ingevoerd met camera's in de binnenstad en een aantal fysieke afsluitingen.

- Conform de mobiliteitsagenda in het Mobiliteitsplan, worden vanaf nu jaarlijks in de Zomernota de nieuwe mobiliteitsopgaven ingediend. Voor de aanvraag van 2025, met uitvoering in 2026, is in de mobiliteitsagenda het Actieplan Wandelen gepland.
- Voor de verbetering van de verkeersveiligheid gaan we, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, steeds meer risicogestuurd werken volgens het SPV-principe (SPV = Strategisch Plan Verkeersveiligheid). In de Zomernota zijn verkeersveiligheidsmaatregelen voorgesteld die in 2025 worden uitgevoerd, conform de SPV-werkwijze. Deze maatregelen omvatten de reconstructie van de rijbaan op de Oldenzaalsestraat ter hoogte van de fietsoversteek bij TinQ, de actualisatie van de inrichting van de 30 km/uur-zone op de Noordelijke Esweg en de aanpak van de fietsoversteek bij Kleispoor – Weusthagstraat.
- In 2024 is een inventarisatie gemaakt van het bewegwijzeringsareaal. In 2025 starten we met vervangen van verouderde bewegwijzering in de stad.

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

- In de schil rondom Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein) wordt geleidelijk betaald parkeren ingevoerd. De definitieve grenzen van de schil staan nog niet vast. In het participatietraject met buurtbewoners, dat in 2024 is afgerond, is afgesproken dat de definitieve grenzen op een later moment in samenspraak met de buurt worden vastgelegd. Ook wordt de buurt betrokken bij de inrichting van het betaald parkeren (locatie van parkeerautomaten, parkeervakken, etc.). Deze participatie wordt per zone van de schil uitgevoerd op het moment dat duidelijk is wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd in de betreffende zone. Ook moeten extra parkeerautomaten worden aangeschaft en de bestaande parkeerautomaten moeten eind 2027 worden vervangen.

Wat blijven we doen?

Verkeer en vervoer

- Wegen, straten en pleinen worden onderhouden.
- We verwijderen afval, houden de openbare ruimte schoon en bestrijden gladheid.
- Hoofdwegen en hoofdfietsroutes voorzien we van voldoende verlichting. Wandelpaden, parkachtige omgevingen en wegen in het buitengebied worden niet standaard voorzien van verlichting. Dit vanuit het oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid (energiebesparing, lichthinder, lichtvervuiling en biodiversiteit). We kiezen zoveel mogelijk voor 'slimme verlichting' waarmee verlichting op maat geleverd wordt.
- We beheren en onderhouden bebordingen en straatnaamborden.
- We beheren en onderhouden verkeersregelininstallaties en veiligheidssystemen om de verkeersveiligheid en doorstroming op minimaal hetzelfde niveau te waarborgen.
- We geven (beleids-)advies over verkeer en vervoer, bieden voorlichting- en educatieprogramma's aan en we ontwerpen verkeersvoorzieningen.
- 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, onder andere Zwolle-Twente-Münster, de wegen A1/A35 (Azelo-Buren), N35 en N36, F35, vrachtverkeer van de weg (Twentekanalen, zero emissie en dergelijke).
- 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

- We beheren en exploiteren de blauwe zones, het betaald parkeergebied, parkeergarage De Beurs en de bewaakte fietsenstallingen.
- Waar gevraagd faciliteren we uitbreiding van de blauwe zone.
- Waar mogelijk verbeteren we het exploitatieresultaat parkeren.
- We monitoren de parkeerdruk, de parkeerbalans en het autobezit in de binnenstad en Hart van Zuid.
- We monitoren de parkeerdruk in de zones met betaald parkeren, de blauwe zones en de directe omgeving.
- Waar mogelijk heffen we parkeerplaatsen op om de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken of ontwikkelingen mogelijk te maken.

- We adviseren over parkeerbeleid, -beheer en -exploitatie in de diverse projecten in de binnenstad en stellen nieuw parkeerbeleid op.

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

- De provincie Overijssel is concessiehouder van het openbaar vervoer (OV). De provincie is verantwoordelijk voor het OV in onze stad. Uiteraard zijn wij hierbij betrokken. We blijven (beleids)adviezen geven over openbaar vervoer en het onderhouden van OV-systemen (waarschuwingssystemen busbanen).
- We blijven samenwerken met de 14 Twentse gemeenten ten behoeve van de Twentse bereikbaarheid, Europese Ten-T (Trans European Transport Network) en het openbaar vervoer/publieke mobiliteit.
- Gemeente Hengelo blijft vertegenwoordigd in de landelijke stuurgroep voor het Basisnet. Het Basisnet zorgt ervoor dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland zo veilig mogelijk kan plaatsvinden.
- Gemeente Hengelo blijft zich inzetten voor het versnellen van de totstandkoming van de spoorlijn Zwolle - Twente – Munster en de elektrificering van de spoorlijnen.
- We blijven een bijdrage leveren in de keuze voor een goederenrouting over het spoor richting Noord-Oost Europa (GNOE).

Wat mag het kosten?

Taakveld	Saldo rekening 2023	Saldo begroting 2024	Lasten begroting 2025	Baten begroting 2025	Saldo begroting 2025	Verschil 2025 - 2024
2.1 Verkeer, wegen en water	-8.910	-9.243	11.206	395	-10.811	-1.567
2.2 Parkeren	-1.067	-1.485	1.485	34	-1.451	34
2.4 Economische Havens en waterwegen	-116	-20	745	705	-40	-19
2.5 Openbaar vervoer	-254	-417	341	-	-341	76
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-10.346	-11.166	13.777	1.134	-12.643	-1.477

Taakveld	Saldo begroting 2025	Saldo begroting 2026	Saldo begroting 2027	Saldo begroting 2028
2.1 Verkeer, wegen en water	-10.811	-10.797	-10.942	-11.471
2.2 Parkeren	-1.451	-1.313	-1.317	-1.355
2.4 Economische Havens en waterwegen	-40	-40	-40	-40
2.5 Openbaar vervoer	-341	-351	-351	-351
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-12.643	-12.501	-12.650	-13.216

Financiële toelichting

2.1 Verkeer, wegen en water (€ 1.567.000 nadeel)

In de Zomernota 2024-2028 zijn de afschrijvingslasten in 2024 op basis van niet gereedgekomen investeringen naar beneden bijgesteld (24-FP-9.11). Daardoor hebben we in 2025 hogere lasten van rente en afschrijving ten opzichte van de bijgestelde begroting 2024. Aanvullend zijn nieuwe investeringen opgenomen die in 2025 (en verder) tot hogere kapitaallasten leiden. Zie ook de vervangingsinvesteringen kapitaalgoederen zoals opgenomen in de Zomernota 2023-2027 paragraaf 10.5. Per saldo hebben we in 2025 hogere lasten van rente en afschrijving (€ 968.000 nadeel).

We hebben in 2025 ook een hogere inzet van menskracht, met name op het gebied van verkeersbeleid en strategische mobiliteit (€ 240.000 nadeel). Dit is conform de nieuwe beleidsvoornemens (24-NB-2.6) Strategische advisering Mobiliteit uit de Zomernota 2023-2027 en (25-NB-2.3) Verkeersregulatie centrum en (25-NB-2.1) Bereikbaarheid Hengelo Enschede uit de Zomernota 2024-2028. Ook de overige budgetten zijn hoger ten opzichte van het budget van 2024 (€ 360.000 nadeel). Dit komt onder andere door de toegepaste indexering, hogere kosten van areaaluitbreiding en het nieuwe beleidsvoornemen (25-NB-2.5) Beheernota Infrastructurele kapitaalgoederen. Het resterend verschil wordt veroorzaakt door indexatie van de inkomsten.

Meerjarig gezien lopen de lasten op dit taakveld op. Dit wordt met name veroorzaakt door de lasten van rente en afschrijving van diverse infrastructuurwerken. Deze lopen op van (afgerond) € 1,7 miljoen in 2025 tot € 2,6 miljoen in 2028.

2.5 Openbaar vervoer (€ 76.000 voordeel)

We hebben lagere personele lasten ten opzichte van de bijgestelde begroting 2024 (voordeel € 86.000). In 2024 hebben we op dit taakveld als nieuw beleidsvoornemen een bedrag van € 87.000 opgenomen (24-NB-2.6) Strategische advisering Mobiliteit. Deze aanvullende personele last is in 2025 herverdeeld en grotendeels toegerekend aan het taakveld 2.1. Het resterend verschil wordt veroorzaakt door prijsindexatie en hogere lasten van rente en afschrijving van investeringen uit 2024 (24-NB-2.3 Toegankelijkheid bushaltes).

Risico's

Ook in 2025 geven we verder uitvoering aan het Programma Water en Riolerings 2023-2027. We hebben hoge ambities en we hebben voldoende personeel nodig om dit te realiseren. Naast de ambities op het gebied van afkoppelen van hemelwater op de gemengde riolering en het onderhoud van de kapitaalgoederen, wordt er ook gewerkt aan duurzaamheidsprojecten. Dit vereist het maken van duidelijke keuzes. We zien dat opgaven steeds complexer worden, waarbij de samenwerking en afhankelijkheid van andere partijen, zoals nutsbedrijven, warmtenetwerken en milieudiensten, toeneemt. We zijn vaak in grote mate afhankelijk van deze partijen voor het realiseren van onze doelen. De samenwerking is essentieel maar vraagt ook om zorgvuldige coördinatie en afstemming.

We proberen te voorkomen dat inwoners overlast ervaren van werkzaamheden die we uitvoeren aan straten en wegen. Deze overlast kunnen we niet altijd voorkomen. Dit kan leiden tot overlast en ontevreden inwoners. De implementatie van diverse duurzaamheidsmaatregelen brengt vaak hogere kosten met zich mee, wat de druk op de budgetten verhoogt.

De onzekerheid rondom de budgetten die het Rijk toewijst, brengt aanzienlijke risico's met zich mee. Hierdoor lopen we het gevaar dat we onze gestelde ambities en doelstellingen op het gebied van een gezonde leefomgeving en duurzame ontwikkeling niet kunnen verwezenlijken, simpelweg omdat de benodigde financiering ontbreekt. Verder zien we risico's bij het bereiken van onze doelstelling om Hengelo in 2050 energieneutraal te laten zijn. De uitdagingen zijn groot maar de beschikbare tijd/geld en capaciteit is schaars. Ook zijn wij als gemeente afhankelijk van onze partners om doelstelling te bereiken. Er is sprake van een wederzijdse afhankelijkheid.