



Beleids- begroting

2026 - 2029



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 2026?

Verkeer, vervoer en waterstaat

De manier waarop we ons verplaatsen verandert. Technologie ontwikkelt zich, en de gemeente ontwikkelt zich ook. Bereikbaarheid is cruciaal voor een moderne en duurzame stad, waar mobiliteit een integraal onderdeel vormt van alle opgaven. 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. Het Mobiliteitsplan draagt zo bij aan de strategische opgaven die we voor onze stad gesteld hebben.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren, is in 2025 het Deelprogramma Fiets vastgesteld door het college. Hierin is de visie uit het Mobiliteitsplan uitgewerkt naar concreet beleid, acties en projecten. Het deelprogramma richt zich op veilige fietsinfrastructuur, goede fietsparkeervoorzieningen en het stimuleren van veilig fietsgebruik. In 2026 zetten we de uitvoering van de maatregelen en projecten voort.

In het Mobiliteitsplan wordt niet alleen over openbaar vervoer gesproken. Het gaat hier breder over publieke mobiliteit: een samenhangend systeem van openbaar vervoer (zoals bus en flexbus), deelfervoer (zoals deelauto's, deelscooters en deelfietsen) en mobiliteitshubs. Deze samenhang is essentieel voor een duurzaam, flexibel en toegankelijk netwerk. In 2025 is het Deelprogramma Publieke Mobiliteit vastgesteld door het college. Dit deelprogramma vertaalt de visie uit het Mobiliteitsplan naar acties en projecten. In 2026 gaan we verder met de uitvoering hiervan, met als doel een sterk OV-netwerk, aangevuld met slimme vormen van deel- en flexvervoer.

Een belangrijk uitgangspunt in het Mobiliteitsplan 2040 is het risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid, volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dit betekent: niet alleen reageren op ongevallen, maar gericht inzetten op locaties en gedragingen met een verhoogd risico. In 2026 zetten we hierin concrete stappen met gerichte maatregelen en projecten.

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

In april 2025 zijn we gestart met het opstellen van een Beheernota Infrastructurele Kapitaalgoederen (BIK). De BIK beschrijft alle activiteiten en middelen die nodig zijn om de assets in de openbare ruimte op het gewenste kwaliteitsniveau te houden en zo de kwaliteit te waarborgen voor de toekomst. We hebben daarbij ook aandacht voor het gevoel van veiligheid van inwoners in hun wijk waar dit een relatie heeft met de openbare ruimte, met name rondom tunnels en bruggen. Hierbij is het langjarig vooruitkijken van belang voor zowel de planning en financiële voorspelbaarheid. Door op tijd in te grijpen kunnen in de toekomst kosten worden bespaard.

Parkeren

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 in 2022 vastgesteld dat in Hart van Zuid (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. Dit wordt geleidelijk ingevoerd en is afhankelijk van de planning van oplevering van woningbouw in Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein). In 2025 zijn de voorbereidingen voor invoering van betaald parkeren begonnen. Naar verwachting wordt in 2026 in de eerste gebieden betaald parkeren ingevoerd.

In 2025 heeft het college de eerste actualisatie in het parkeerbeleid voor het betaald parkeren doorgevoerd. Hiermee gaan we in 2026 verder. Daarnaast gaan we in 2026 beginnen met het opstellen van een strategische en tactische visie op het parkeerbeleid voor de hele stad, waarmee de verouderde parkeernota zal komen te vervallen.

Relevante beleidsnota's

- [Mobiliteitsplan 2040 Heel Hengelo in beweging](https://www.hengelo.nl/bestanden/documenten/projecten%20en%20plannen/mobiliteitsvisie/Mobiliteitsplan%202040%20-%20Definitief%20-%20LR.pdf) (2023) <https://www.hengelo.nl/bestanden/documenten/projecten%20en%20plannen/mobiliteitsvisie/Mobiliteitsplan%202040%20-%20Definitief%20-%20LR.pdf>
- Deelprogramma Publieke Mobiliteit (2025)
- Deelprogramma Fiets (2025) <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR664432>
- [Uitvoeringsprogramma binnenhavenvisie 2017-2030](#) (2017)
- Programma Bereikbare Binnenstad (2019)
- [Parkeernormennota binnenstad/Hart van Zuid](#) (2021)

Verbonden partijen

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:			
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
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) 80,7%(2025)	77,7%	70%	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) 79,6%(2025)	77,6%	86%	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) 91,1%(2025)	92,5%	95%	95%	95%	95%	95%

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:			
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Aantal verkeersongevallen in Hengelo (aantal)	625(2019)	549	445	445	415	400	400
Aantal verkeersslachtoffers in Hengelo (aantal)	113(2019)	157	82	82	77	72	72
Percentage inwoners dat vindt dat Hengelo verkeersveilig is (%)	39,9%(2021)						
	40,6%(2022)						
	37,1%(2023)						
	49,1%(2024)						
	46,6%(2025)	49,1%	42%	42%	42%	42%	42%

2.2.2 De openbare ruimte in Hengelo is schoon

Beleidsindicatoren	Peilwaarde (jaar):	Jaarstukken		Streefwaarden begroting:			
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
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)						
	58,2%(2024)						
	48,6%(2025)	58,2%	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:			
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
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(2024)	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)	16.200	90.000	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 2026?

- In het Deelprogramma Fiets is een uitvoeringsagenda vastgesteld met acties en maatregelen om fietsen in Hengelo te stimuleren. In 2026 starten we met het fietsvriendelijker inrichten van straten, de aanleg van nieuwe fietspaden en de planvorming van de centrumfietsring. Ook zetten we in op het verminderen van overlast van fietsen in de stad, onder andere met gedragscampagnes en gerichte maatregelen voor het fietsparkeren op drukke dagen. Samen met de Provincie Overijssel willen we een tracéstudie starten voor de doorfietsroute tussen Hengelo en Oldenzaal.
- In 2026 gaan we verder met de uitvoering van het Deelprogramma Publieke Mobiliteit. Samen met de Provincie Overijssel verkennen we de mogelijkheden voor nieuwe vormen van openbaar vervoer en slimme combinaties met doelgroepenvervoer. Ook willen we verkennen of hier slimme combinaties met het doelgroepenvervoer zijn te maken. Daarnaast onderzoeken we hoe het OV tussen Hengelo en Enschede verder verbeterd kan worden, in samenhang met stedelijke ontwikkelingen. Ook starten we met het opstellen van een integrale toekomstvisie voor het station en werken we aan de uitbreiding van deelvervoer door in gesprek te gaan met aanbieders.
- Vanuit het Mobiliteitsplan zijn studies uitgevoerd naar de bereikbaarheid in relatie tot de groei van de stad en de verkeerscirculatie rond het centrum. In 2026 starten we met vervolgstappen, waaronder het verder uitwerken van kansrijke oplossingsrichtingen en het betrekken van stakeholders bij de planvorming.

- 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, is in 2025 laadbeleid opgesteld en vastgesteld door college ; in 2026 wordt gestart met de eerste acties en maatregelen uit dit plan.
- 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 waarmee in 2026 wordt gestart, conform de SPV-werkwijze. Deze maatregelen omvatten onder andere de aanpak van het kruispunt Mozartlaan – Beethovenlaan, het kruispunt Bornsestraat – Europalaan, het kruispunt Westelijke Esweg – Hasselerbaan, de rotondes op de Beneluxlaan, het verbeteren van de fietsoversteek Kleispoor en het verwijderen van overbodige fietspaaltjes. Ook gaan we aan de slag met het opwaarderen van wegen van 50 km/h naar 30 km/h om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.
- In 2025 is een inventarisatie gemaakt van het bewegwijzeringsareaal. In 2026 starten we met de vervanging van de verouderde bewegwijzering in de stad.
- Naar verwachting wordt in 2026 in de eerste gebieden van Hart van Zuid en de schil daaromheen betaald parkeren ingevoerd. Voorafgaand aan de invoering wordt de buurt betrokken bij de definitieve begrenzing en de inrichting van het gebied met betaald parkeren.

Wat blijven we doen?

Verkeer en vervoer

- We blijven wegen, straten en pleinen onderhouden.
- We blijven kunstwerken onderhouden op basis van meldingen.
- 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, bewegwijzering en straatnaamborden.
- We beheren en onderhouden verkeersregelinstallaties 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 (Twentekanal, 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, Shop & Go parkeerplaatsen, 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, het onderhouden van OV-systemen (waarschuwingssystemen busbanen) en het waarborgen van de toegankelijkheid.
- 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 het elektrificeren van 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 2024	Saldo begroting 2025	Lasten begroting 2026	Baten begroting 2026	Saldo begroting 2026	Verschil 2026 - 2025
2.1 Verkeer en vervoer	-9.788	-9.923	10.843	452	-10.391	-468
2.2 Parkeren	-1.091	-1.554	1.457	47	-1.410	144
2.4 Economische havens en waterwegen	-47	34	768	734	-35	-69
2.5 Openbaar vervoer	-375	-313	378	-	-378	-65
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-11.301	-11.755	13.447	1.233	-12.214	-458

Taakveld	Saldo begroting 2026	Saldo begroting 2027	Saldo begroting 2028	Saldo begroting 2029
2.1 Verkeer en vervoer	-10.391	-10.802	-11.129	-11.818
2.2 Parkeren	-1.410	-1.434	-1.452	-1.452
2.4 Economische havens en waterwegen	-35	-35	-34	-34
2.5 Openbaar vervoer	-378	-378	-378	-378
Totaal 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-12.214	-12.648	-12.993	-13.682

Financiële toelichting

2.1 Verkeer, wegen en water (€ 468.000 nadeel)

We hebben in 2026 hogere rente- en afschrijvingslasten (€ 532.000 nadeel). Dit komt met name door de incidentele neerwaartse bijstelling van de kapitaallasten in 2025 (25-FP-9.14). Daarnaast hebben we op dit taakveld een lagere ambtelijke inzet ten opzichte van 2025. Door de toenemende aandacht voor mobiliteit en groen is er een verschuiving van de ambtelijke inzet naar de taakvelden 2.5 Openbaar Vervoer respectievelijk 5.7 onderdeel Groen.

Meerjarig gezien verwachten we hogere kapitaallasten. Er zijn in de Zomernota ook nieuwe investeringen vastgesteld, waarvan de kapitaallasten in latere jaren zullen ontstaan (25-FP-2.6 Meerjareninvesteringsplan mobiliteit en 25-FP-2.5 Vervangingsinvesteringen kapitaalgoederen).

Op dit moment lopen de kapitaallasten op van € 1,2 miljoen in 2026 tot € 3 miljoen in 2030. Het één en ander is nog in afwachting van de uitkomsten van de Beheernota Infrastructurele kapitaalgoederen.

2.2 Parkeren (€ 144.000 voordeel)

Op dit taakveld is er een voordeel in 2026 ten opzichte van 2025. Dit voordeel wordt grotendeels verklaard door de lagere rente- en afschrijvingslasten in 2026. Per 2026 is het actief "terrein Kloosterhof" volledig afgeschreven.

2.4 Economische havens en waterwegen (€ 69.000 nadeel)

In 2026 is zijn er hogere rente- en afschrijvingslasten dan in 2025. Dit komt door de incidentele neerwaartse bijstelling van de kapitaallasten in 2025 (25-FP-9.14).

2.5 Openbaar vervoer (€ 65.000 nadeel)

De ambtelijke inzet in 2026 is hoger geraamd dan in 2025. Door de toenemende aandacht voor mobiliteit en openbaar vervoer is er een verschuiving van de ambtelijke inzet naar dit taakveld. Overige kleine verschillen hebben te maken met hogere lasten van rente en afschrijving van ov-gerelateerde investeringen (24-NB-2.3 Toegankelijkheid bushaltes en 25-FP-2.4 Nieuwe bushaltes), de prijsindexatie en het neerwaarts bijgestelde budget als bijdrage aan het project Toegangsbeleid Binnenstad (zaaknummer: 3753825).

Risico's

De gemeente Hengelo wil dat mensen en goederen de stad beter kunnen bereiken, dat inwoners zich veilig kunnen verplaatsen in een schone openbare ruimte, en dat de binnenstad goed bereikbaar is voor iedereen.

Bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling

Een belangrijk risico ligt bij de bereikbaarheid van Hengelo in het licht van de verwachte groei van Hengelo. Als de bereikbaarheid niet meegroeit met de ruimtelijke ontwikkeling, kan dit leiden tot knelpunten in verkeer en vervoer. Dit vraagt om tijdige investeringen in infrastructuur. Zonder deze investeringen kan de ontwikkeling vastlopen.

Spanningsveld tussen bereikbaarheid en autoluw beleid

Er is spanning tussen de wens om de binnenstad aantrekkelijk en bereikbaar te houden, en de noodzaak om het autoverkeer te verminderen. Veel inwoners en ondernemers vinden het belangrijk dat je met de auto dichtbij winkels kunt parkeren. De infrastructuur is vooral nog gericht op de auto, terwijl de koers juist vraagt om meer ruimte voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De toekomst vraagt om een andere manier van denken, volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Dit vraagt om het maken van duidelijke keuzes. Als dit niet gebeurt, blijven oude patronen bestaan en wordt de gewenste verandering niet bereikt. Het risico bestaat dat we onvoldoende in staat zijn om het beleid te vertalen naar de praktijk.

Regionale spoorontwikkelingen

Ook op regionaal niveau zijn er risico's. De ontwikkelingen op het spoor zijn van groot belang voor Hengelo, maar er is nog onvoldoende zicht op wat deze betekenen voor de stad. Zonder goede regionale samenwerking en afstemming kan Hengelo kansen missen. Het is daarom belangrijk om actief deel te nemen aan regionale overleggen en de belangen van Hengelo daar stevig te vertegenwoordigen.

Van visie naar uitvoering

Tot slot is er het risico dat plannen blijven hangen in ambities en visies, zonder dat er echt iets verandert op straat. Er is lef nodig om keuzes te maken, ook als die in het begin weerstand oproepen. Zonder 'harde' keuzes blijft het beleid vrijblijvend. De gemeente kan dit risico beperken door te experimenteren, te monitoren en te leren van andere steden, waar al stappen zijn gezet in deze richting. Samenvattend vraagt het realiseren van de mobiliteitsdoelen in Hengelo om duidelijke keuzes, politieke durf, samenwerking en een integrale blik. Alleen dan kunnen we zorgen voor een bereikbare, veilige en leefbare stad.