



Jaarstukken 2024



Gemeente
Hengelo

5.2.2 Verkeer, vervoer en waterstaat



Aanspreekpunt bestuurlijk

Wethouder Steen

Aanspreekpunt ambtelijk

J-P. Boutkan en L. de Vries

Welke belangrijke ontwikkelingen zagen we in 2024?

Mobiliteit wordt een steeds belangrijker thema. Zonder slimme keuzes nu, loopt Hengelo in de toekomst vast. Mobiliteit is dan ook geen doel op zich, maar een middel om onze stad leefbaar, bereikbaar en toekomstbestendig te houden. Het heeft impact op economie, wonen, duurzaamheid, gezondheid en ruimtegebruik. De groei van de stad brengt uitdagingen met zich mee, zoals meer inwoners, woningen en voorzieningen, wat vraagt om een slimme en duurzame aanpak van mobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2040 vormt hierbij de leidraad, legt de strategische koers vast en is een bouwsteen van de omgevingsvisie.

Begin 2024 is een tijdelijke verhoging van HCH gemeten in het Twentekanaal op basis van de Kader Richtlijn Water. Deze tijdelijke piek is ontstaan door werkzaamheden in het kanaal door Rijkswaterstaat en daaropvolgend de gemeente Hengelo zelf in 2023. Door deze piek in het voorjaar van het jaar zijn er door Rijkswaterstaat en het Waterschap maatregelen getroffen om deze piek op te lossen en niet verder het achterland in te verspreiden. HCH komt al langere tijd voor in het Twentekanaal door de verontreiniging onder het voormalige Stork-Chemie terrein. Er wordt nu onderzoek gedaan naar eventueel te nemen lange termijn maatregelen om de instroom van HCH vanuit deze verontreiniging in de toekomst verder te kunnen beperken. Ook kijkt Rijkswaterstaat naar korte termijn maatregelen voor de zomer van 2025.

Relevante beleidsnota's

- [Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012-2020](#) (2013)
- Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' (2023)
- [Nota Autoparkeren](#) (2008-2012)
- [Evaluatie parkeerbeleid](#) (2010)
- Parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) (2021)
- [Uitvoeringsprogramma binnenhavenvisie 2017-2030](#) (2017)
- [Rapportage Bereikbare Binnenstad \(2020\)](#)
- Actieplan Fietsen 2015 – 2018 (2015)
- Binnenhavenvisie Twentekanalen 2017-2030

Verbonden partijen

Recreatieschap Twente

Het recreatieschap draagt bij aan het programma door het beheer en onderhoud van de recreatieparken en het bevorderen van recreatie en toerisme.

Gildebor

Gildebor voert het beheer en onderhoud van de openbare ruimte uit.

Gemeentelijk Belastingkantoor Twente

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

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

Het havenbedrijf is een samenwerking tussen de gemeenten met een haven aan het Twentekanaal. De binnenhavens van Lochem, Hof van Twente, Hengelo, Almelo en Enschede.

Overige partijen waarmee we Samenwerken

Provincie Overijssel

De provincie verleent subsidies voor infrastructurele en verkeersveiligheidsprojecten. Daarnaast zijn zij concessiehouder voor het openbaar vervoer in de stad en regio.

Arriva

Arriva verzorgt het openbaar vervoer binnen de stad en regio.

Wat hebben we bereikt

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

2.1.1 In 2024 is Hengelo beter bereikbaar met de fiets, de auto en het openbaar vervoer

Beleidsindicatoren	Werkelijk 2023	Begroting 2024	Werkelijk 2024
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met de auto' (%)	N.v.t.	69,0%	77,7%
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met het openbaar vervoer' (%)	N.v.t.	85,0%	77,6%
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Hengelo is goed bereikbaar met de fiets' (%)	N.v.t.	94,0%	92,5%
Duur treinreis van station Amsterdam Zuid naar station Hengelo	N.v.t.	1 uur 50	1 uur 49

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

2.2.1 In 2024 zijn de wegen en fietspaden in Hengelo heel en veilig

Beleidsindicatoren	Werkelijk 2023	Begroting 2024	Werkelijk 2024
Percentage rijbanen, fietspaden en trottoirs in Hengelo dat voldoet aan de CROW*-richtlijn. ¹	N.v.t.	86,0%	N.v.t.
Aantal verkeersongevallen in Hengelo (aantal)	N.v.t.	475	549
Aantal verkeersslachtoffers in Hengelo (aantal)	N.v.t.	87	157
Percentage inwoners dat vindt dat Hengelo verkeersveilig is (%)	37,0%	42,0%	49,1%

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

2.2.2 In 2024 is de openbare ruimte in Hengelo schoon

Beleidsindicatoren	Werkelijk 2023	Begroting 2024	Werkelijk 2024
Percentage inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling 'Mijn buurt is schoon' (%)	65,5%	60,0%	58,2%

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

2.3.1 In 2024 kunnen fietsers hun fiets makkelijker en veiliger stallen in de binnenstad

Beleidsindicatoren	Werkelijk 2023	Begroting 2024	Werkelijk 2024
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)	7,9	8,0	8,0
Aantal keren dat een fiets is gestald in een bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad van Hengelo (aantal)	38.600	90.000	16.200 ¹

¹ Beek, Ralf ter:

*Het gaat om drie stallingen: Kloosterhofterrein (tot 12 april 2023), Markt (vanaf 12 april 2023) de Beurs en Wetplein (vanaf 2 sept 2024).

Wat hebben we daarvoor gedaan

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

De inhoud van het Mobiliteitsplan is gestructureerd rond vier centrale thema's: leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Daarnaast bevat het een uitvoeringsagenda waarin de opgaven en programmering zijn opgenomen. In deze uitvoeringsagenda zijn verschillende deelprogramma's opgenomen, die op termijn

worden geïntegreerd in het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Door de integratie van de deelprogramma's in het Omgevingsprogramma Mobiliteit, ontstaat een samenhangende aanpak waarin alle aspecten van mobiliteit worden meegenomen. Hiermee ontstaat een integraal maatregelenpakket en investeringsprogramma, waarmee structurele verbeteringen in mobiliteit worden geborgd. Dit waarborgt de samenhang tussen de verschillende thema's en draagt bij aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor Hengelo en de regio. Inmiddels is de ontwikkeling van de volgende themagerichte deelprogramma's in 2024 gestart:

- Het Deelprogramma Fiets richt zich op fietsveiligheid, infrastructuur, parkeren en het stimuleren van fietsgebruik. Dit programma volgt het eerdere Actieplan Fietsen 2015-2018 op en vormt de basis voor verdere verbeteringen in het fietsbeleid. Door te investeren in betere fietsvoorzieningen en het stimuleren van fietsgedrag, wordt fietsen aantrekkelijker en aangenamer, wat bijdraagt aan leefbaarheid, gezondheid en bereikbaarheid. Naar verwachting wordt het plan in het voorjaar van 2025 opgeleverd.
- Het Deelprogramma Publieke Mobiliteit is in concept gereed gemaakt in 2024. Dit plan focust op openbaar vervoer, deelvervoer en mobiliteitshubs. In het Mobiliteitsplan zijn beleidskeuzes vastgesteld voor openbaar vervoer, deelvervoer en mobiliteitshubs. Het deelprogramma Publieke Mobiliteit werkt de beleidskeuzes voor de genoemde aspecten uit tot concrete acties en maatregelen. Het bevat acties en maatregelen op het gebied van mobiliteitshubs, openbaar vervoer, deelvervoer en andere vormen van vervoer zoals flexvervoer en meerijddiensten.
- De Bereikbaarheidsstudie Hengelo Oost is verbreed tot een integrale Mobiliteitsstrategie Hengelo-Enschede, die in samenwerking met de gemeente Enschede wordt ontwikkeld. Deze strategie speelt in op de groeiambities van beide steden tot 2050 en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsuitdagingen. Gezamenlijke zetten we in op verduurzaming en een leefbare, toegankelijke stedelijke omgeving. Zo worden heldere en richtinggevende mobiliteitskeuzes gemaakt. In samenwerking met een adviesbureau wordt een breed gedragen en goed onderbouwde mobiliteitsstrategie ontwikkeld voor alle vervoerwijzen, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit moet ervoor zorgen dat de regio zowel in aantal inwoners als in kwaliteit van leven kan doorgroeien tot een duurzaam bereikbare topregio op de lange termijn.

Naast de ontwikkeling van verschillende themagerichte deelprogramma's is in 2024 verder gegaan met de uitvoering van het Strategisch Programma Verkeersveiligheid. Het college en de raad zijn geïnformeerd over het uitvoeringsprogramma voor 2025. In 2024 zijn de herinrichting van de Bankastraat en de aanleg van de rotonde Laan van Driene – P.C. Hooftlaan afgerond. In de Bankastraat is de F35 fietssnelweg gerealiseerd en is de snelheid verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur, waardoor de straat veiliger is geworden en de leefbaarheid is vergroot. Om meer woonstraten in Hengelo verder aan te passen naar 30 km/h-zones, zijn in overleg met bewoners extra verkeersmaatregelen getroffen (bijvoorbeeld drempels). In 2024 is het ontwerp en participatie van de reconstructie van de Breemarsweg gestart. Hierin worden vrijliggende fietspaden in het ontwerp opgenomen wat de verkeersveiligheid bevordert.

Eind 2023 nam Arriva de concessie voor het openbaar vervoer in Twente over. Aan het begin van 2024 vielen er bussen uit door verschillende operationele problemen. We blijven in nauw overleg met de provincie en Arriva om het openbaar vervoer goed en betrouwbaar te laten verlopen. Inmiddels zijn de problemen grotendeels verholpen. Daarnaast is in 2024 door Arriva en de provincie Overijssel onderzoek gedaan naar de verbetering van de stadslijnen, waarbij de gemeente heeft meegekeken en geadviseerd. Eind 2024 zijn de stadslijnen verbeterd om het reizigersgemak en toekomstbestendigheid van deze lijnen te waarborgen. De nieuwe routes maken de verbinding tussen de haltes van lijn 10 en 12 en het station sneller en robuuster. Tegelijkertijd blijven zoveel mogelijk lokale en maatschappelijke voorzieningen toegankelijk. Op deze manier worden verschillende groepen reizigers zo optimaal mogelijk bediend. In de avonduren en tijdens het weekend zijn extra ritten toegevoegd.

Bij de start van de nieuwe dienstregeling zijn volledig toegankelijke haltes aangelegd. Daarmee is de toegankelijkheid van de bushaltes verbeterd. Ook is gestart met het verbeteren van de toegankelijkheid van bestaande haltes. Denk hierbij aan het toevoegen van voetpaden en fietsvoorzieningen, het bieden van een gelijkvloerse instap en het plaatsen van geleidelijnen. Tegelijkertijd wordt samen met de provincie gewerkt aan het vervangen van digitale informatieschermen. Door problemen met de leverancier is dit project vertraagd en is de uitvoering ervan verschoven naar 2025.

In 2024 zijn elf verkeersregelininstallaties (VRI's) op de hoofdwegen vervangen door intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's). Deze iVRI's verbeteren niet alleen de verkeersdoorstroming op de belangrijkste routes, maar maken het systeem ook klaar voor toekomstige digitale ontwikkelingen, zoals Talking Traffic en Smart Mobility. Door deze innovatie kunnen verkeerslichten beter inspelen op realtime verkeersgegevens, wat bijdraagt

aan een efficiëntere en duurzamere mobiliteit. Deze stap is onderdeel van de strategie om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig en slimmer te maken.

Voor de opvolging van de Motie Woolde 'Wijkbrede ontsluiting' is in zomer 2024 een bewonersrapportage opgeleverd. Ook is in 2024 voortgang geboekt met de invoering van het toegangsbeleid voor de binnenstad. De plannen zijn verder uitgewerkt, en de uitvoering start in 2025.

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

De openbare ruimte voldeed in 2024 aan de kwaliteitsnormen zoals die zijn afgesproken. Door middel van schouwen en toezicht is het kwaliteitsniveau continu beoordeeld. Waar nodig zijn optimalisaties doorgevoerd. Dat is goed verlopen. Wel was het aantal meldingen van inwoners over netheid extreem hoog. Het verwijderen van de bovengrondse containers leidde tot veel afvaldumpingen en veel zwerfafval.

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

In september hebben we een definitief besluit genomen over parkeerregulering in de schil van Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. We hebben een zorgvuldig participatietraject doorlopen. Dit heeft meer tijd en inzet gekost dan verwacht. Daardoor hebben we het actualiseren van het parkeerbeleid naar achteren verschoven. Het beschikbare budget hiervoor is overgeheveld naar 2025.

In afwachting van nieuw parkeerbeleid zijn de Shop en Go parkeerplaatsen in de binnenstad tijdelijk omgezet naar blauwe zone parkeerplaatsen. Bij het actualiseren van het parkeerbeleid wordt onderzocht hoe ultrakort parkeren, als alternatief voor Shop & Go, op een andere manier gefaciliteerd kan worden.

We zijn verder gegaan 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. Op het Wetplein is in september een bewaakte fietsenstalling in gebruik genomen. De gemeente Hengelo heeft nu drie bewaakte fietsenstallingen: Markt, Wetplein en De Beurs.

Wat zijn we blijven doen

Verkeer

- Om de verkeersveiligheid en doorstroming op minimaal hetzelfde niveau te waarborgen blijven we de verkeersregelinstallaties en veiligheidssystemen beheren en onderhouden.
- We bleven werken aan de maatregelen uit het programma Bereikbare Binnenstad ter verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en leefbaarheid in de binnenstad.
- We geven uitvoering aan het Mobiliteitsplan 2040 om ervoor te zorgen dat de stad nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar, veilig en toegankelijk blijft voor alle modaliteiten.
- We verbeteren de verkeersveiligheid door steeds meer risicogestuurd te werken volgens de SPV-methodiek (Strategisch Plan Verkeersveiligheid).
- Ter verbetering van de verkeersveiligheid hebben we ook in 2024 ingezet op educatie en voorlichtingsprojecten op basisscholen en het voortgezet onderwijs. Dit deden we samen met onze partners zoals VVN Hengelo en de ANWB. Voor de kwetsbare doelgroep ouderen in het verkeer zetten we in op voorlichtingsprojecten zoals de succesvolle rijvaardigheidstrainingen voor ouderen en chauffeurs, die jaarlijks in oktober worden georganiseerd. Voor veel projecten maken we gebruik van subsidieregelingen van Provincie Overijssel.

Parkeren

- We beheren en exploiteren het betaald parkeergebied, de blauwe zones en de shop & Go parkeerplaatsen, parkeergarage De Beurs en de bewaakte fietsenstallingen. Daarnaast geven we kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen uit en adviseren over parkeerbeleid, -beheer en -exploitatie in de diverse projecten in de binnenstad en Hart van Zuid.
- We hebben het jaarlijkse parkeeronderzoek laten uitvoeren in en rond de binnenstad en Hart van Zuid. Dit geeft ons inzichten die we kunnen gebruiken bij het uitvoeren en actualiseren van het parkeerbeleid.

Netheid

- De openbare ruimte is schoon gehouden, wegen, straten en pleinen zijn onderhouden en afval is verwijderd.
- We zijn bewoners blijven faciliteren bij het opruimen van zwerfafval (onder andere door uitgeven van materialen als hesjes en knijpers).
- We hebben meegedaan met de Landelijke opschoondag.
- We bleven werken aan de maatregelen uit het programma Bereikbare Binnenstad ter verbetering van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte in de binnenstad.

Openbare Verlichting

- We bleven ons inzetten om de stad te voorzien van voldoende licht. Voldoende licht betekent niet overal licht, maar verantwoorde verlichting voor mens en dier. Dit betekent dat het op bepaalde plekken ook donker mag blijven.

Wat heeft het gekost

2 Verkeer, vervoer en waterstaat	Begroting 2024 primitief	Begroting 2024 gewijzigd	Rekening 2024	Vershil
Baten	393	393	503	110
Lasten	10.387	9.945	10.292	-347
2.1 Verkeer en vervoer	-9.994	-9.552	-9.789	-237
Baten	34	34	50	16
Lasten	1.481	1.404	1.140	264
2.2 Parkeren	-1.447	-1.370	-1.090	280
Baten	691	691	679	-12
Lasten	768	711	726	-15
2.4 Economische havens en waterwegen	-77	-20	-47	-27
Baten	-	-	42	42
Lasten	411	417	417	-
2.5 Openbaar vervoer	-411	-417	-375	42
Saldo 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	-11.929	-11.359	-11.301	58

Financiële toelichting

2.1 Verkeer en Vervoer (€ 237.000 nadeel)

Wij hebben op dit taakveld hogere verbruikslasten/exploitatielasten op onder andere elektra, energie-en overige belastingen. Deze lasten leiden tot een nadeel van € 275.000. Zoals reeds toegelicht in de Zomernota 2024-2028 is geconstateerd dat een totaaloverzicht van ons energieverbruik ontbreekt (24-FP-2.3). Daarnaast hebben wij hogere inkomsten ontvangen met name vanuit schadevergoedingen ten behoeve van openbare verlichting (€ 110.000 voordeel). Door de toenemende aandacht op het gebied van Wegen (assetmanagement) en diverse onvoorziene calamiteiten (brand, vandalisme, blow-out als gevolg van boorwerkzaamheden) is de personele inzet hoger dan begroot (€ 124.000 nadeel), maar dit wordt grotendeels opgevangen door hogere inkomsten en een onderbesteding op uitbestede werkzaamheden. Voor de kosten die gemoeid zijn met het herstellen van de schades van de blow-out, is de veroorzaker TenneT aansprakelijk gesteld. Op dit moment zijn de gesprekken met de verzekeraars nog gaande, waardoor op dit moment nog geen inschatting gemaakt kan worden van deze kosten.

2.2 Parkeren (€ 280.000 voordeel)

Ook in 2024 hebben op dit taakveld lagere personeelslasten vanwege moeilijk vervulbare vacatures en verschuiving van werkzaamheden naar andere taakvelden. We hebben ook lagere lasten van uitbestede werkzaamheden en verbruikslasten (€ 86.000). De volgende oorzaken liggen daaraan ten grondslag:

- De bezetting (het beheer) van de fietsenstallingen Wetplein en Markt is lager dan we eerder hadden voorzien. De fietsenstalling aan het Wetplein is in september geopend in plaats van in januari, zoals oorspronkelijk gepland was. Daarnaast is door beperkte capaciteit bij de SWB de stalling nog niet volledig geopend.

- Door werkzaamheden in de binnenstad staan er tijdelijk minder parkeerautomaten op straat en daardoor vallen de service en onderhoudskosten lager uit.
- De inrichting van de parkeerplaatsen wordt vaak meegenomen als onderdeel van verschillende projecten.
- Er zijn lagere onderhoudskosten voor de parkeergarage (onderhoud gebouw), in werkelijkheid is er minder schade en onderhoud dan waar rekening mee werd gehouden.

2.4 Economische havens en waterwegen (€ 27.000 nadeel)

Dit taakveld kent geen noemenswaardige afwijkingen.

2.5 Openbaar vervoer (€ 42.000 voordeel)

Dit taakveld kent geen noemenswaardige afwijkingen.

Risico's

De gemeentelijke ambities en beschikbare capaciteit

In 2024 hebben we onze communicatiestrategie hernieuwd. We streven ernaar een aantrekkelijke werkgever te zijn en willen daarom creatieve strategieën gebruiken om zowel jong talent als zij-instromers aan te trekken, terwijl we tegelijkertijd investeren in het behoud van onze huidige medewerkers.

Risico's op en rond het spoor

De inhoud van het Mobiliteitsplan is gestructureerd rond vier centrale thema's: leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Daarnaast bevat het een uitvoeringsagenda waarin de opgaven en programmering zijn opgenomen. In deze uitvoeringsagenda zijn verschillende deelprogramma's opgenomen, die op termijn worden geïntegreerd in het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Door de integratie van de deelprogramma's in het Omgevingsprogramma Mobiliteit, ontstaat een samenhangende aanpak waarin alle aspecten van mobiliteit worden meegenomen. Hiermee ontstaat een integraal maatregelenpakket en investeringsprogramma, waarmee structurele verbeteringen in mobiliteit worden geborgd. Dit waarborgt de samenhang tussen de verschillende thema's en draagt bij aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor Hengelo en de regio.