

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp
Vaststelling Deelprogramma
Publieke Mobiliteit

Zaaknummer
3912132

Uw kenmerk

Datum
1 juli 2025

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de vaststelling van het Deelprogramma Publieke Mobiliteit 'In Beweging naar Publieke Mobiliteit'. Dit programma vormt de uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 voor het thema Publieke Mobiliteit. In het Mobiliteitsplan zijn beleidskeuzes gemaakt voor openbaar vervoer, deelfervoer en mobiliteitshubs. Het Deelprogramma Publieke Mobiliteit biedt een integrale aanpak van deze onderdelen en vertaalt de beleidskeuzes naar concrete acties en maatregelen. In onze brief van 2 juli 2024 hebben wij u hier geïnformeerd over de verdere inhoud van het plan.

Aanpassingen naar aanleiding van Politieke Markt 1 april

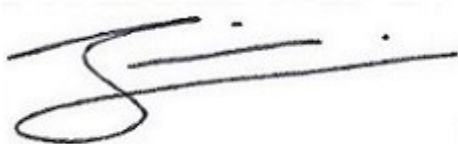
Tijdens de politieke markt op 1 april jl. is het concept deelprogramma met u besproken, samen met het Deelprogramma Fiets. Tijdens deze bijeenkomst zijn de plannen toegelicht en is vooruitgeblikt op de voorgenomen maatregelen. Wij danken u hartelijk voor de waardevolle feedback die u daarbij heeft gedeeld. Ook is het concept besproken met de Provincie Overijssel, een belangrijke partner binnen dit thema. De ontvangen suggesties zijn verwerkt in de definitieve versie.

Vervolgstappen en uitvoering

De maatregelen in het uitvoeringsplan van het Deelprogramma Publieke Mobiliteit zijn ambitieus en vragen om investeringen. Zonder middelen kan er niet worden overgegaan tot uitvoering. De benodigde financiering is in de zomernota opgenomen.

Als bijlage sturen we u het definitief vastgestelde Deelprogramma Publieke Mobiliteit ter informatie.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris, de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G Schelberg

Bijlagen: 1. Deelprogramma Publieke Mobiliteit 'In Beweging naar Publieke Mobiliteit'

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074



In Beweging naar Publieke Mobiliteit

Omgevingsprogramma Mobiliteit
Deelprogramma Publieke
Mobiliteit

Definitief

1 juli 2025

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo

Voorwoord

Beste lezer,

In mei 2023 stelde de gemeenteraad het Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' vast. Een plan om Hengelo leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden én nog duurzamer te maken. We willen toe naar een openbare ruimte die aansluit bij de behoeften van morgen. Dat is voor de Hengeloërs van nu én die van de komende generaties. Niet de auto langer centraal maar we zetten in op het STOMP-principe. De basis van STOMP is mensen stimuleren om vaker te lopen, te fietsen of het ov te nemen. Die O en de M vormen samen de basis voor het deelprogramma Publieke mobiliteit.

Publieke mobiliteit, leg eens uit?!

Ik hoor het u denken. Want het concept publieke mobiliteit is relatief nieuw. Het is een systeem waarbij samen reizen makkelijker, slimmer en groener wordt gemaakt. Zodat je niet per se je eigen auto nodig hebt. Naast het 'traditionele' openbaar vervoer gaat het bij publieke mobiliteit ook om andere (nieuwere) vormen. Denk aan: deelvervoer, flexvervoer en meerijddiensten. Publieke mobiliteit biedt duurzame, efficiënte en inclusieve vervoersmogelijkheden. Dit bevordert niet alleen de mobiliteit, maar ook de leefbaarheid en duurzaamheid van gemeente Hengelo. Want ga maar eens na hoeveel ruimte een personenauto op dit moment inneemt in de openbare ruimte...

Kansen benutten

Het STOMP-principe is best wel baanbrekend. Publieke mobiliteit neemt minder ruimte in dan de auto. Het delen van voertuigen vermindert ook nog eens het aantal benodigde auto's: minder luchtvervuiling en geluidsoverlast. Daarnaast ook nog eens een stad die beter bereikbaar is én toegankelijk is voor iedereen. Naast de onzekerheden die de ontwikkelingen met zich meebrengen bieden ze ook kansen. Denk aan innovaties die publieke mobiliteit versterken zoals mobiliteit als een service (MaaS), realtime reisinformatie, slimme sturing en ga zo maar door. Bovendien zien we voor nachttreinverbindingen vanuit Hengelo, als duurzaam alternatief voor vliegreizen. Zo kunnen we het internationale knooppunt versterken.

En hoe ziet dat er dan concreet uit?

In het uitvoeringsplan staan nog vele acties opgesomd. Een greep daaruit: voor de korte termijn kunt u denken aan het verder integreren van deelvervoer met het openbaar vervoer. Het aanbrengen van verhoogde instapplatforms en geleidelijnen bij alle bushaltes. En op plekken waar deeltweewielers voor overlast zorgen worden (virtuele) deelvervoerhubs ingesteld om overlast te beperken. Op lange termijn kunt u denken aan het verbeteren van de ov-verbinding Hengelo – Enschede, treinverbinding Zwolle - Twente - Münster en het uitwerken van een strategie voor de toepassing van deelvervoer binnen gebiedsontwikkelingen.

Genoeg te doen dus om Hengelo klaar te maken voor de toekomst. Zo komt heel Hengelo in beweging!

Groet,

Hanneke Steen

Wethouder mobiliteit, verkeer en vervoer
Gemeente Hengelo





Inhoudsopgave

Inleiding	6
Aanleiding	6
Totstandkoming en proces	6
Leeswijzer	7
1. Beleid, Ambitie en Doelstellingen	8
Beleidsraakvlakken	8
Actuele ontwikkelingen	10
Doelstellingen	10
2. Aanpak	12
Multimodaal bereikbaar	12
Een veilige woonstad	14
Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad	15
Voor iedereen toegankelijk en verbonden	17
3. Uitvoeringsplan	18
Direct uitvoerbare acties	18
Strategische opgaven	19
Participatie	20
Financiering	20
Bijlagen	21
1. Huidige situatie	21

Inleiding

Aanleiding

Hengelo is het knooppunt van Twente. Het is een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken en is volop in ontwikkeling. In de toekomst groeit de stad qua inwoners en bedrijvigheid. Voor het jaar 2040 wordt ingezet op een stedelijke schaa sprong met een groei van het aantal inwoners. Als centrumstad kent het ook een grote verwevenheid met Enschede – samen vormen de steden het logistieke, economische en culturele hart van Twente.

In het Mobiliteitsplan 2040 ‘Heel Hengelo in Beweging’ is de visie vastgesteld voor mobiliteit in de periode tot en met 2040. Deze visie is bepaald aan de hand van vier centrale thema’s: leefbaar, bereikbaar, duurzaam en veilig. In het Mobiliteitsplan zijn beleidskeuzes vastgesteld voor openbaar vervoer, deelfervoer en mobiliteitshubs. Dit plan werkt de beleidskeuzes uit voor de genoemde thema’s. Het beschrijft de actuele ontwikkelingen, ambitie, doelstellingen en maatregelen voor de komende jaren.

Totstandkoming & Proces

Het Deelprogramma Publieke Mobiliteit is in een zorgvuldig proces tot stand gekomen (zie figuur 1). Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 ‘Heel Hengelo in Beweging’ zijn de ambities en doelstellingen uitgewerkt en verder aangescherpt. Bij het opstellen van het plan is geparticipeerd met de Provincie Overijssel en buurgemeenten. De provincie, als concessiehouder voor openbaar vervoer, is een van de belangrijkste

Het doel van dit Deelprogramma Publieke Mobiliteit

Hengelo heeft een stevige ambitie om het openbaar vervoer, deelfervoer en de ontwikkeling van mobiliteitshubs te stimuleren. In het Mobiliteitsplan 2040 is als doel geformuleerd een uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit te ontwikkelen. Dit programma zorgt voor samenhang tussen de verschillende vervoersvormen, een aanbod dat aansluit bij de vraag en een betere bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers van Hengelo

Dit Deelprogramma Publieke Mobiliteit geeft verder vorm aan deze doelstellingen, door het beleid verder te concretiseren en actiepunten te bepalen waar de komende jaren aan gewerkt gaat worden. Zo komt heel Hengelo in beweging!

Het Deelprogramma Publieke Mobiliteit is een dynamisch document. De beleidsuitgangspunten kennen een doorlooptijd richting 2040. Het uitvoeringsplan kent korte termijn maatregelen tot 2030 en lange termijn maatregelen voor na 2030.

Waarom Publieke Mobiliteit?

Het concept van publieke mobiliteit is relatief nieuw en legt de nadruk op een benadering die zich richt op bereikbaarheid, waarbij de reizigers centraal staan. Naast het ‘traditionele’ openbaar vervoer omvat publieke mobiliteit diverse andere vormen, zoals deelfervoer, flexvervoer en meerrijddiensten. Publieke mobiliteit biedt duurzame, efficiënte en inclusieve vervoersmogelijkheden die niet alleen de mobiliteit bevorderen, maar ook de leefbaarheid en duurzaamheid van de stad verbeteren.

Stedelijke bereikbaarheid gaat verder dan alleen het aantal beschikbare bussen; het draait om het creëren van een toegankelijk en integraal systeem dat goed aansluit op de behoeften van de inwoners. De focus op bereikbaarheid in deze aanpak zorgt ervoor dat het systeem beter inspeelt op de behoeften van inwoners, wat leidt tot een verbeterde bereikbaarheid. Hierbij draait het niet enkel om het aanbieden van vervoer, maar ook om het begrijpen van de vraag en specifieke behoeften van zowel inwoners als bezoekers. Daarom is publieke mobiliteit dynamisch en flexibel.

Met ‘publieke mobiliteit’ worden mobiliteitsvormen bedoeld die voor iedereen toegankelijk zijn en gedeeld kunnen worden. Soms delen mensen hetzelfde vervoermiddel op hetzelfde moment, zoals bij bussen of treinen. Op andere momenten delen mensen hetzelfde vervoermiddel op verschillende tijdstippen, zoals bij deelauto’s, deelfietsen en deelscooters. Deze term, publieke mobiliteit, wordt steeds frequenter gebruikt.

Het kennisplatform CROW, Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben een praatplaat ontwikkeld over publieke mobiliteit, deze is weergegeven in de visualisatie op pagina 6.

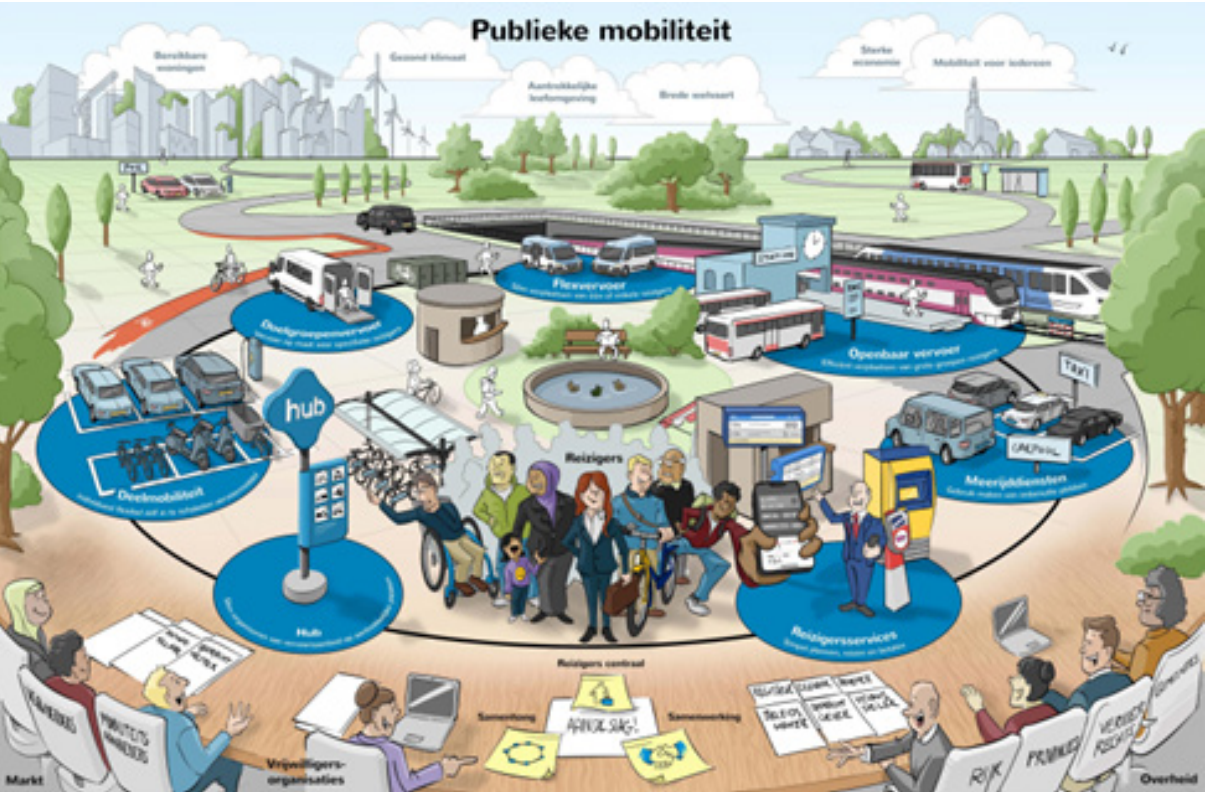
samenwerkingspartners op het gebied van publieke mobiliteit. Daarnaast is het plan besproken met buurgemeenten om gezamenlijke uitdagingen te identificeren en samen oplossingen te ontwikkelen.

Verder is het plan besproken met de gemeenteraad in een politieke markt. Hieruit zijn enkele aandachtspunten naar voren gekomen die zijn verwerkt in het plan, onder andere over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, vervoersarmoede en deelfervoer.

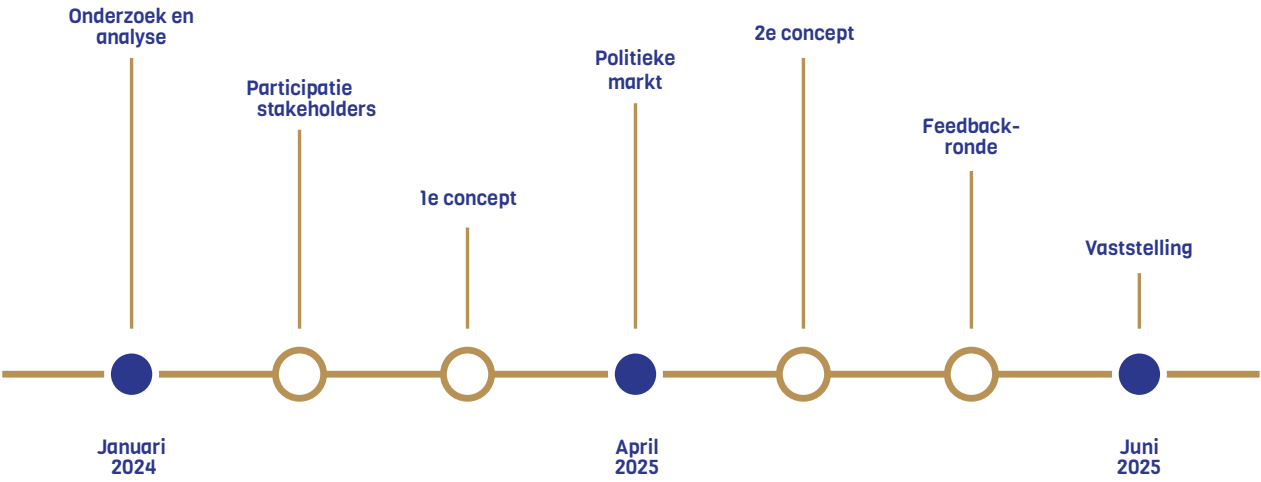
Bij de planvorming en uitvoering van de plannen participeren we volgens het Denkkader Participatie. We werken hierbij nauw samen met provincie, buurgemeenten, overheden, vervoersbedrijven, reizigersorganisaties, inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden om de plannen te implementeren. Er zijn diverse acties, afspraken en voorbereidingen nodig om de plannen te realiseren. Dit plan dient als kader in de overleggen met de stakeholders en geeft richting voor de toekomstige ontwikkelingen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn de beleidsraakvlakken met ander lokaal, regionaal en nationaal beleid uitgewerkt. Ook wordt ingegaan op de actuele ontwikkelingen, ambities en doelstellingen. In hoofdstuk 2 is de aanpak beschreven in een uitvoeringsplan, waarin een tabel met concrete maatregelen is opgenomen.



Praatplaat Publieke Mobiliteit (CROW)



Figuur 1. Proces Deelprogramma Publieke Mobiliteit

1. Beleid, ambitie en doelstellingen

Beleidsraakvlakken

Het thema publieke mobiliteit kent raakvlakken met ander beleid, zoals de Hengelose Omgevingsvisie, Mobiliteitsplan 2040, regionaal beleid maar ook landelijk beleid zoals het Toekomstbeeld OV 2040. Verder komen er verschillende uitdagingen en ontwikkelingen op ons af, op het gebied van de stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Naast de onzekerheden die de ontwikkelingen met zich meebrengen bieden ze ook kansen. In dit hoofdstuk worden de beleidsraakvlakken en ontwikkelingen toegelicht.

Omgevingsvisie

De Hengelose omgevingsvisie beschrijft de opgaven van de stad richting 2040. De omgevingsvisies voor Hart van Hengelo en Hengeloos Buiten zijn respectievelijk in 2022 en 2020 vastgesteld en de omgevingsvisie voor het Stedelijk gebied Hengelo is in 2025 vastgesteld. De omgevingsvisie Hart van Hengelo beschrijft de stedelijke schaa sprong om een aantrekkelijke stad en regio te blijven. In de Omgevingsvisie 'Hart van Hengelo' stellen we dat alles wat je nodig hebt bereikbaar is met de fiets, het openbaar voer of soms een deelauto. Samen met de fiets vormt het openbaar vervoer het belangrijkste vervoersmiddel om vanuit andere delen van de stad en de regio naar het Hart van Hengelo te reizen. Het station vormt de centrale openbaar vervoer halte voor de regio en is een internationaal (spoor)knooppunt. Voor de regionale en (inter)nationale verplaatsingen wordt ingezet op een sterke verbetering van het openbaar vervoer als vervoersmiddel. Voor de omgevingsvisie Stedelijk Gebied is het Mobiliteitsplan 2040 als bouwsteen gebruikt.

Mobiliteitsplan 2040

In het Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' is de visie vastgesteld voor mobiliteit en bereikbaarheid in de periode tot en met 2040. Het Mobiliteitsplan behandelt

mobiliteit op een integrale manier, door steeds het verband te leggen met andere maatschappelijke opgaven. Het doel van deze integrale benadering is om duidelijk te maken welke bijdrage mobiliteit kan leveren aan de opgaven en ambities op die thema's. Het plan schetst het beeld hoe verplaatsingen in het toekomstige Hengelo worden gemaakt met de verschillende modaliteiten. Centraal hierin staat een mobiliteitstransitie, waarbij sterk ingezet wordt op actieve en duurzame manieren van verplaatsen. In het Mobiliteitsplan 2040 zijn ook al de eerste keuzes gemaakt voor de thema's openbaar vervoer, deelvervoer en mobiliteitshubs die de basis vormen van Publieke Mobiliteit. De benoemde ambities en doelstellingen vormen de basis voor de uitwerking van het Deelprogramma Publieke Mobiliteit.

In het Mobiliteitsplan is het STOMP-principe een belangrijke doelstelling. We zetten in op het zo duurzaam mogelijk vormgeven van de groeiende verplaatsingsbehoefte met dit principe. Bij het STOMP-principe staat de auto niet langer centraal, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietsers (Trappen), Openbaar Vervoer en MaaS (Mobility as a Service). Als laatste volgt de privéauto.

In het ov-netwerk speelt station Hengelo een centrale rol, evenals de twee andere treinstations en de hoogwaardige (HOV) busverbindingen. In het plan is vastgesteld dat vanaf het treinstation van Hengelo zijn niet alleen belangrijke bestemmingen in de regio, maar ook over de grens gemakkelijk bereikbaar, waardoor duurzaam reizen over langere afstanden aantrekkelijk wordt. In het Hoofdlijnenakkoord (mei 2024) genoemd als toekomstig station op het internationale HSL-netwerk. Deze nationale erkenning geeft het strategische belang van Hengelo aan als schakel in het internationale mobiliteitsnetwerk.



Bushalte Deurningerstraat

De Reiziger Centraal

Binnen het concept van publieke mobiliteit is geen standaard reiziger vast te stellen. Elke reiziger kent een andere behoefte, start- en eindpunt en een eigen motief om te reizen. Wel zijn enkele standaard reispatronen vast te stellen:

- **Forenzen (woon- werkverkeer):** De forens, een **regelmatige reiziger met een vast patroon, pendelt tussen huis en werk op vaste tijden en routes.** Deze groep heeft behoefte aan een korte en betrouwbare reistijd.
- **Scholieren en studenten:** Studenten zijn **gebonden aan lestijden, pendelen tussen huis en onderwijslocatie verspreid over de dag.** Door de studentenkaart gebruiken studenten openbaar vervoer ook vaker voor recreatieve ritten.
- **Recreatieve reizigers:** Deze groep kent een **veelzijdig reispatroon door verschillende doeleinden, zoals bezoek aan familie, winkels, sporten, culturele activiteiten en evenementen.** Er zijn geen vaste tijden op de dag of week.
- **Specifieke doelgroepen:** Deze groep bestaat uit mensen met **fysieke, mentale of sociale beperkingen die hen belemmeren in hun zelfredzaamheid en mobiliteit.** Het zijn reizigers die naar de dagbesteding of (speciaal) onderwijs reizen en vaak gebruik maken van (collectief) WMO-vervoer. Het reispatroon kan zowel regelmatig zijn op vaste tijdstippen, als verspreid over de dag bij bijvoorbeeld recreatieve ritten.



Station Hengelo - Industrieplein

Koers 2040 en regionale ontwikkelingen

Hengelo heeft de ambitie om in 2040 een aangename en aantrekkelijke stad te zijn om te wonen, werken en te leven. De stad heeft een stedelijke schaa sprong gemaakt waarbij het inwoneraantal is gegroeid. Innovatieve, hightech maakindustrie is de motor van de sociaaleconomische ontwikkeling. In 2040 behoort Hengelo tot de top-3 technologische regio's van Nederland. De stedelijke dynamiek en cultuur zijn geëvolueerd, wat heeft geleid tot een boost aan innovaties en initiatieven. Dit heeft geresulteerd in het aantrekken van kenniswerkers, creatieve professionals, jonge talenten en vakmensen naar onze stad.

In de Regionale Stedelijke Investeringsagenda (RSIA) zijn de ambities voor de toekomstige inrichting van de steden Almelo, Hengelo en Enschede. De RSIA is onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategie (ROS) waarbij alle veertien Twentse gemeenten onderdeel zijn. Mobiliteit is een belangrijk aspect binnen de verstedelijkingsstrategieën. Bij de schaa sprong in verstedelijking is een versterking van (inter)nationale bereikbaarheid van belang om de bereikbaarheid te garanderen. In de RSIA en ROS is een intraregionaal mobiliteits- en openbaarvervoersysteem opgenomen.

Tegelijkertijd is het solide fundament van onze stad versterkt, wat van groot belang is voor de maakindustrie. Zowel het aanbod van woningen als voorzieningen is zowel in omvang als in diversiteit gegroeid, waardoor we een breed scala aan bevolkingsgroepen aantrekken. Deze diverse groepen zijn werkzaam in sectoren die essentieel zijn voor de maakindustrie. De belangrijkste gebieden die worden ontwikkeld zijn de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) en Hart van Zuid. In deze gebieden zullen woningen worden gebouwd om de schaa sprong te faciliteren. De schaa sprong leidt tot meer mensen, bedrijven en dus meer verplaatsingen. Zonder een goede bereikbaarheid en mobiliteit is de stad onaantrekkelijk voor nieuwe bewoners. Het streven is dat verbindingen via weg, water en spoor heel goed zijn en worden verbeterd als dat nodig is.

Toekomstbeeld OV2040

Het landelijke Toekomstbeeld OV 2040 is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, decentrale overheden en vervoerders en beschrijft de gezamenlijke ambities voor een aantrekkelijk, duurzaam en inclusief openbaar vervoer in Nederland. Het doel is om in 2040 te beschikken over een goed verbonden, efficiënt en betrouwbaar ov-systeem dat aansluit op ruimtelijke ontwikkelingen, economische knooppunten en maatschappelijke opgaven zoals klimaat, inclusie en woningbouw. In het Toekomstbeeld OV 2040 wordt sterk ingezet op het verbeteren van ketenmobiliteit, waarbij OV, fiets, deelvervoer en wandelen goed op elkaar aansluiten. Belangrijke elementen zijn het versterken van de netwerkstructuur, het realiseren van hoogfrequente verbindingen op drukke corridors, en het verbeteren van de toegang tot stations en haltes. Voor Hengelo betekent dit onder andere het benutten van het station als internationaal en regionaal knooppunt, het optimaliseren van overstappunten (mobiliteitshubs), en het faciliteren van overstappen tussen trein, bus, fiets en deelvervoer.

Actuele ontwikkelingen

In de toekomst zal mobiliteit veranderen. In stedelijke gebieden neemt de druk op de openbare ruimte toe, waardoor we keuzes moeten maken tussen infrastructuur, groen en ruimte voor ontspanning. Deze ontwikkelingen vereisen een aanpassing van het mobiliteitssysteem, wat we de mobiliteitstransitie noemen. Als we vooruitkijken, staan diverse ontwikkelingen en uitdagingen op het gebied van mobiliteit voor ons. De ontwikkelingen worden hieronder toegelicht.

Duurzame Mobiliteit

Het verminderen van de afhankelijkheid van individuele auto's is een belangrijke uitdaging. Om dit te realiseren wordt ingezet op het bevorderen van duurzaam vervoer met het STOMP-principe. Binnen dit principe staat niet langer de auto centraal maar duurzame vormen van mobiliteit zoals wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Het ontwikkelen van duurzaam vervoer, zoals fietsvriendelijke infrastructuur en een robuust en uitgebreid ov-netwerk zijn van belang om de autoafhankelijkheid te verminderen. Hierdoor wordt de CO2-uitstoot verlaagd en ook wordt de leefbaarheid in de stad verbeterd.

Multimodaliteit

Om de bereikbaarheid van de stad op peil te houden en files te verminderen, wordt de aandacht gericht op een brede mix aan mobiliteit. Niet langer staat de auto centraal, maar worden verschillende vormen van vervoer benut zoals openbaar vervoer, fietsen, wandelen en deelvervoer. toekomst waarin mobiliteit geen beperking vormt, maar een kans biedt voor alle inwoners van onze stad. We zetten ons in voor een duurzamere, efficiëntere en inclusievere mobiliteit die bijdraagt aan een verbeterde leefbaarheid en economische groei in Hengelo. In 2040 moeten naadloze overstappen mogelijk zijn tussen verschillende vormen van vervoer. Dit maakt duurzaam reizen aantrekkelijk en maakt het mogelijk om de afhankelijkheid van de auto te verminderen.

Toegankelijkheid en inclusiviteit

Inclusieve mobiliteit houdt in dat iedereen, ongeacht hun persoonlijke omstandigheden, volledig kan profiteren van nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het draagt bij aan een duurzame en leefbare stad en het voorkomen van vervoersarmoede. In 2040 zijn verschillende vormen van vervoer fysiek toegankelijk voor iedereen. Daarnaast is mobiliteit beschikbaar voor iedereen, ongeacht het inkomen. Ook worden diverse vormen van vervoerswijzen aangeboden, zodat mensen keuzemogelijkheden hebben en de mobiliteitsoplossing kunnen kiezen die het beste past bij hun behoeften en voorkeuren. Ook zijn digitale oplossingen, zoals reisapps, beschikbaar en begrijpelijk voor iedereen.

Digitalisering en technologische innovaties

Dankzij digitale innovatie en de bevordering van toegankelijke openbare mobiliteitssystemen wordt gestreefd naar het bevorderen van inclusiviteit van mobiliteit. In een aantrekkelijke stad moet mobiliteit naadloos en inclusief geïntegreerd zijn in het dagelijks leven, terwijl tegelijkertijd bijgedragen wordt aan een duurzamere toekomst. Digitale platforms en mobiliteitsapps geven real-time informatie over routeplanning, waardoor reizen eenvoudiger en efficiënter wordt. Er wordt ingezet op technologische innovaties om mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken. In Twente is geëxperimenteerd met Mobility as a Service (MaaS), zoals de Goan-app, maar deze was uiteindelijk niet succesvol. Voor de toekomst ligt de focus op beter werkende en toegankelijke MaaS-oplossingen die publieke mobiliteit versterken.

Doelstellingen

Het doel van dit plan is om de mobiliteit in Hengelo te verbeteren, duurzaam vervoer te bevorderen en de bereikbaarheid voor zowel inwoners als bezoekers te vergroten. Dit plan streeft ernaar een geïntegreerd publiek mobiliteitssysteem te creëren waarin openbaar vervoer, mobiliteitshubs en deelvervoer elkaar versterken. In figuur hieronder zijn de doelstellingen voor dit systeem toegelicht.

VERMINDEREN VERKEERSCONGESTIE

Publieke mobiliteit neemt minder ruimte in dan auto's, terwijl het delen van voertuigen ook het aantal benodigde auto's vermindert.

Dit houdt de stad in de toekomst bereikbaar en toegankelijk voor iedereen.

VERBETEREN LEEFBAARHEID

Publieke mobiliteit verbetert de leefbaarheid door het verminderen van individuele auto's op de weg, wat resulteert in minder luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Dit creëert ook meer ruimte voor fietsen, wandelen en het toevoegen van groen in de openbare ruimte.

BEVORDEREN DUURZAME VERVOERSWIJZEN

Publieke mobiliteit moedigt efficiënter gebruik van voertuigen aan en biedt toegang tot duurzame vervoerswijzen voor alle inwoners.

STIMULEREN VAN ECONOMISCHE GROEI

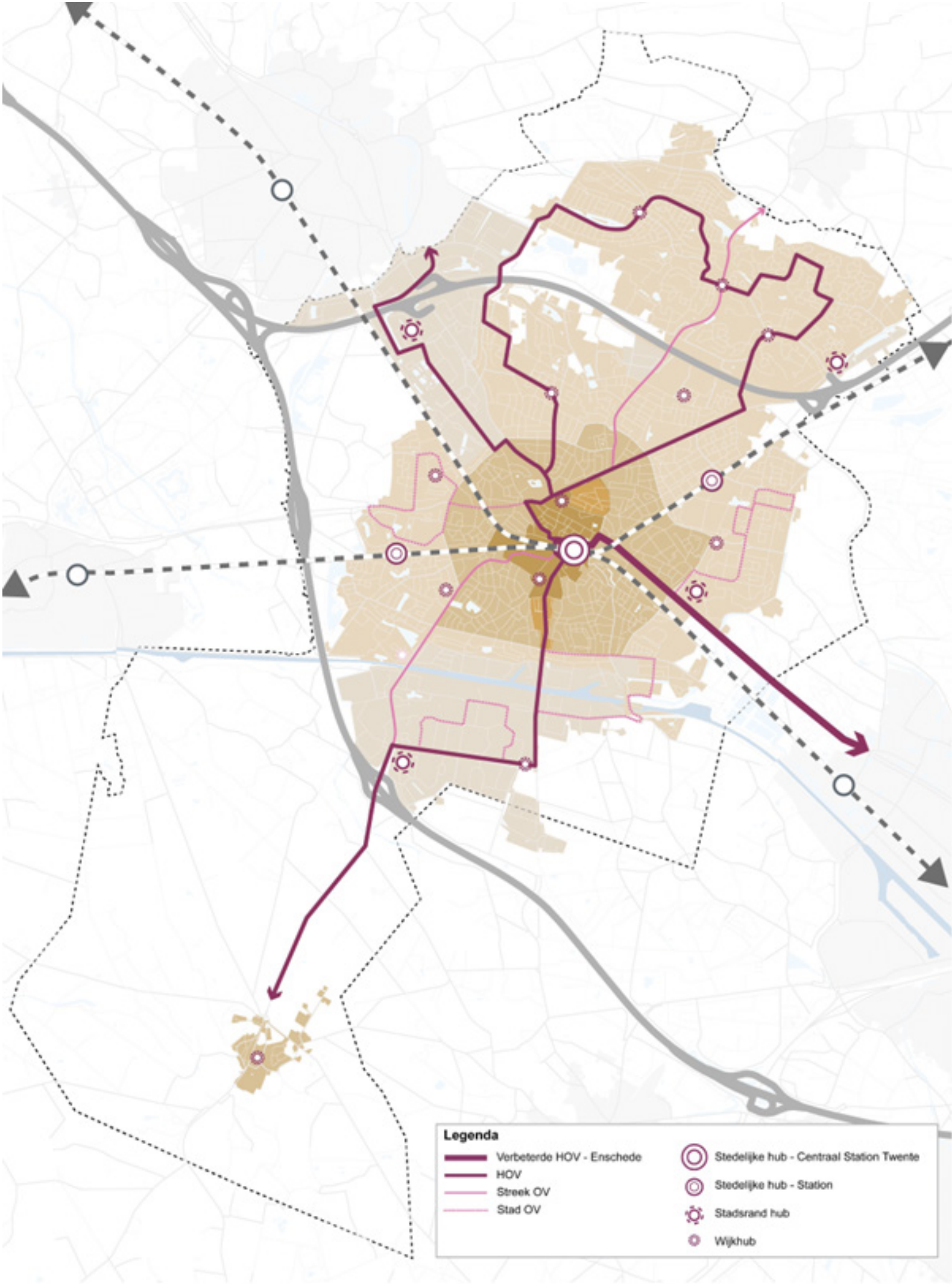
Publieke mobiliteit stimuleert economische groei door toegang tot werklocaties te verbeteren, waardoor de werkgelegenheid en productiviteit toenemen.

Een goede bereikbaarheid trekt bedrijven aan waarmee de lokale economie wordt versterkt.

MOGELIJK MAKEN VAN VERVOER VOOR IEDEREEN

Publieke mobiliteit bestrijdt vervoersarmoede door betaalbare, toegankelijke opties te bieden, waardoor mensen met beperkte financiële middelen deel kunnen nemen aan werk, onderwijs en andere maatschappelijke activiteiten, wat hun mobiliteitskansen vergroot.

Doelstellingen Publieke Mobiliteit



2. Aanpak

Hengelo zet in op een toekomstbestendige, inclusieve en duurzame mobiliteit waarbij de bereikbaarheid van mensen en voorzieningen centraal staat. Bijlage 1 geeft een overzicht van de huidige situatie op de verschillende thema's van publieke mobiliteit. Dit vormt het vertrekpunt voor het formuleren van de beleidsuitgangspunten en gewenste ontwikkelrichting. In dit hoofdstuk wordt de aanpak geschetst met de verschillende maatregelen, geclusterd op basis van de vier strategische thema's van het Mobiliteitsplan.

Voor elke maatregel is daarom gekeken hoe deze bijdraagt aan het verbeteren van de reis van de verschillende type reizigers:

- Forenzen: Behoeft aan snelle, betrouwbare verbindingen met soepele overstappen. Een goed en snel aanbod van HOV-verbindingen zijn voor deze groep van belang.
- Scholieren en studenten: Behoeft aan betrouwbare verbindingen, een goed deelvervoeraanbod en flexibele reismogelijkheden, voor studie en vrije tijd.
- Recreatieve reizigers: Flexibiliteit, comfort en duidelijke reisinformatie zijn van belang. Een aantrekkelijk netwerk met goede verbindingen en gunstige tarieven vergroot de toegankelijkheid van het systeem.
- Specifieke doelgroepen: Deze doelgroep heeft belang bij een drempelloze overstap, laagdrempelig vervoer en persoonlijke begeleiding, via bijvoorbeeld ov-ambassadeurs of een vervoersinitiatief zoals ANWB-automaatje.

De maatregelen zijn gericht op het versterken van een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem, dat aansluit op de uiteenlopende behoeften van inwoners en bezoekers. Daarmee wordt gewerkt aan een publieke mobiliteit die voor iedereen functioneel, begrijpelijk en bereikbaar is. De maatregelen zijn onderverdeeld in twee typen: direct uitvoerbare acties en strategische opgaven. De direct uitvoerbare acties betreffen maatregelen die relatief snel te realiseren zijn tot 2030. De strategische opgaven vragen om een langere voorbereidingstijd, afhankelijkheden van andere stakeholders, meerjarige investeringen of samenhang met bredere gebiedsontwikkelingen. Binnen beide categorieën is een onderverdeling gemaakt naar de vier hoofdthema's uit het Mobiliteitsplan 2040: Multimodaal Bereikbaar, Een Veilige Woonstad, Duurzaam, Aantrekkelijke en Bruisende (Woon)stad en Voor Iedereen Toegankelijk en Verbonden.

Multimodaal Bereikbaar Spoorverbindingen als schakel in (inter) nationaal netwerk

De ambitie is om de internationale positie op het spoor te versterken door het station en de omliggende omgeving te ontwikkelen tot Twente Centraal: een hub van zowel

nationaal als internationaal belang. Het doel is om tegen 2032 rechtstreekse treinverbindingen tot stand te brengen tussen Zwolle en Münster, evenals tussen Hengelo en Dortmund (Ruhrgebied). Op de lange termijn streven ze naar twee rechtstreekse verbindingen per uur tussen Zwolle, Twente en Münster, en één rechtstreekse verbinding tussen Hengelo en Dortmund. Bovendien worden kansen gezien voor nachttreinverbindingen vanuit Hengelo, die als duurzaam alternatief voor vliegvluchten kunnen dienen, en hiermee het internationale knooppunt versterken.

Met de spoorverbinding tussen Zwolle, Twente en Münster wordt niet alleen de internationale verbinding versterkt, maar biedt het ook kansen om de bereikbaarheid binnen de provincie te vergroten. Om de provinciale bereikbaarheid verder te vergroten moet de sprinter Apeldoorn - Hengelo - Enschede de hele dag rijden, in plaats van alleen tijdens de spits. Daarnaast zou een rechtstreekse verbinding tussen Arnhem en Hengelo via Zutphen de bereikbaarheid van de regio verder versterken.

Het station vervult nu al een centrale rol als stedelijke mobiliteitshub, maar we willen dit verder uitbouwen tot een modern, toekomstgericht knooppunt onder de naam Twente Centraal. Tegelijkertijd krijgt de stationsomgeving een nieuwe impuls als levendig stadsdeel, waarin mobiliteit, wonen en verblijven op een aantrekkelijke manier samenkomen. De verbinding tussen de Binnenstad en Hart van Zuid wordt hierbij versterkt, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en kwalitatieve openbare ruimte.

Om deze ambities te realiseren, gaan we aan de slag met een toekomstbeeld voor station Hengelo en de directe omgeving. Deze visie vormt de basis voor samenwerking, investeringen en besluitvorming en verbindt thema's als duurzame mobiliteit, woningbouw, economische ontwikkeling en leefkwaliteit. Het toekomstbeeld sluit aan op eerdere verbeteringen in het gebied én op bredere regionale ambities, waaronder de Regionale Ontwikkelstrategie (ROS), de Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) en het Mobiliteitsplan 2040. Zo bereiden we station Hengelo niet alleen voor op groeiende reizigersstromen, maar maken we het tot een krachtige motor voor een aantrekkelijke, bereikbare en toekomstgerichte stad.

Hoogwaardige OV-corridors ondersteunen de stedelijke ontwikkeling

De regionale spoorverbindingen en HOV-buslijnen vormen samen een netwerk dat de belangrijkste bestemmingen en ov-knooppunten binnen de regio en stad met elkaar verbindt. Deze verbindingen verplaatsen efficiënt grote groepen reizigers. Om een volwaardig alternatief te zijn voor de auto, is het belangrijk dat deze verbindingen frequent rijden en soepel doorstromen in de stad. Verdere ontwikkeling en verdichting langs de HOV-lijnen is essentieel om duurzame mobiliteit te versterken, woningbouwopgaven te ondersteunen en stedelijke voorzieningen beter bereikbaar te maken. Door slimme koppeling van ruimtelijke

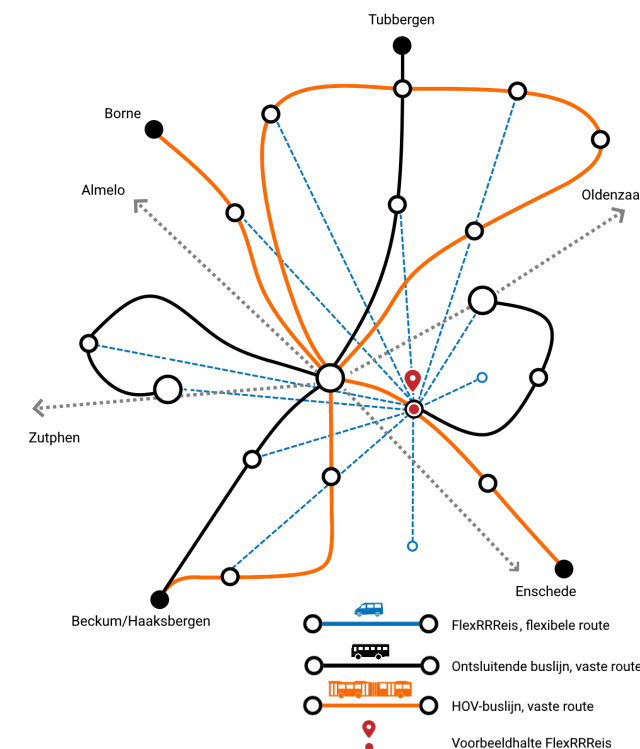
ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een leefbare, toekomstbestendige stad waar bewoners en reizigers profiteren van korte afstanden, goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Op pagina 11 is een kaart opgenomen van het HOV-netwerk.

Samen met de provincie Overijssel en de gemeente Enschede werkt Hengelo aan de verbetering van de HOV-verbinding tussen beide steden. De spoorlijn Hengelo-Enschede en de HOV-lijn via Kennispark en Universiteit Twente vormen samen de twee centrale assen. Voor de toekomstige ontwikkeling van de Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) en de stedelijke schaa sprong is een snelle, betrouwbare en toekomstbestendige HOV-verbinding essentieel. Er wordt daarom onderzoek gedaan naar een HOV+ verbinding, zoals Bus Rapid Transit (BRT) of lightrail, met een hoge frequentie. Ook wordt daarbij gekeken naar uitbreiding van de dienstregeling in de late avond en vroege ochtend, als opmaat naar toekomstige 24/7-verbinding.

Ook buiten Hengelo zorgen we voor een goed HOV-aanbod. We trekken regionaal samen op om alle kernen bereikbaar te houden met trein en HOV-bus (bijvoorbeeld Borne, Delden, Haaksbergen, Oldenzaal). Via actief concessiebeheer, in overleg met provincie en vervoerder, zorgen we dat wensen en verbeterpunten besproken worden. In het Mobiliteitsplan is vastgelegd dat we streven naar minimaal vier bussen per uur op HOV-verbindingen overdag. Ook zetten we in op volwaardige verbindingen naar bedrijventerreinen, om het OV-gebruik van werknemers op het bedrijventerrein te stimuleren.

Ontsluitende buslijnen en flexibel vervoer ter ondersteuning van de HOV-corridors

Als aanvulling op het HOV-netwerk zetten we in op ontsluitende buslijnen en FlexRRReis. Een principeschets is weergegeven in onderstaande figuur. Deze vormen van vervoer dienen als 'voeding' voor de HOV-lijnen: ze zorgen ervoor dat reizigers uit omliggende wijken snel en eenvoudig aansluiting vinden op het HOV.



Principeschets Publieke Mobiliteit

Zo versterken we het netwerk en verbeteren we de bereikbaarheid van de regio. Vaste buslijnen kunnen worden ingezet op momenten en locaties met voldoende vervoersvraag. Uit ervaringen blijkt dat op sommige locaties de vraag zo groot is dat FlexRRReis alleen niet toereikend is. We streven naar slimme combinaties van verschillende vervoersvormen. In gebieden of op momenten waar die vraag ontbreekt wordt FlexRRReis aangeboden.

De inzet van FlexRRReis is dynamisch en wordt afgestemd op het moment van de dag en de specifieke vervoersbehoefte, zodat altijd de meest passende vorm van vervoer wordt geboden. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat hier goed over wordt gecommuniceerd aan reizigers. Daarnaast willen we verkennen hoe we FlexRRReis kunnen integreren met het doelgroepenvervoer. Door deze systemen beter op elkaar af te stemmen, ontstaat één efficiënte en toegankelijke vervoersoplossing die duidelijk en gebruiksvriendelijk is voor alle reizigers. Voorwaarde is dat het boeken van ritten eenvoudig blijft, zodat het systeem laagdrempelig is. We gaan in gesprek met vervoerder en provincie om te onderzoeken hoe we samen een goed ontsluitend netwerk kunnen realiseren. Het doel is een evenwichtig systeem dat snel, flexibel én ontsluitend is. We gaan in gesprek met de provincie en zoeken samenwerking op met Borne en Enschede, aangezien zij eenzelfde systeem willen implementeren.

Doelgroepenvervoer als onderdeel van één publiek mobiliteitssysteem

Doelgroepenvervoer biedt vervoer voor inwoners met een Wmo-indicatie, leerlingenvervoer en anderen met specifieke vervoersbehoeften. We willen dit vervoer beter integreren in het publieke mobiliteitssysteem. Daarbij stimuleren we zelfstandig reizen met regulier ov, door bewustwording en ondersteuning via vervoerders als Arriva.

Hoewel bussen en treinen inmiddels grotendeels zijn aangepast voor mensen met een beperking, is deze doelgroep hier nog niet altijd mee bekend. Veel mensen maken daardoor gebruik van taxi's of taxibusjes, ook als zelfstandig reizen een reëel alternatief is. Het stimuleren van zelfstandig reizen draagt niet alleen bij aan de zelfredzaamheid en eigenwaarde van deze inwoners, maar helpt ook om publieke mobiliteit toegankelijker en betaalbaarder te maken.

We zien kansen voor combinaties van doelgroepenvervoer en FlexRRReis, zoals het bundelen van ritten of efficiënter inzetten van voertuigen. Dit draagt bij aan een toegankelijke, klantvriendelijke en betaalbare mobiliteitsoplossing. Deze vervoersvormen kunnen elkaar versterken, bijvoorbeeld door ritten te bundelen of voertuigen efficiënter in te zetten. We willen de komende periode onderzoeken hoe deze integratie in de praktijk kan worden vormgegeven, met oog voor toegankelijkheid, efficiëntie en klanttevredenheid. Hierbij wordt onder andere een data-analyse gemaakt van de ritten om slimme combinaties te verkennen.

Deelvervoer als alternatief en aanvulling op het OV-netwerk

Deelvervoer vormt een belangrijk onderdeel van het publieke mobiliteitssysteem. Het biedt bewoners de mogelijkheid om voertuigen – zoals fietsen, scooters, auto's en bakfietsen – te gebruiken zonder deze zelf te bezitten. In tegenstelling tot het openbaar vervoer is deelvervoer op individuele basis

beschikbaar en op elk moment inzetbaar. Daarmee versterkt het systeem zowel de bereikbaarheid als de duurzaamheid van de stad en draagt het bij aan efficiënt ruimtegebruik. We onderscheiden twee hoofdvormen van deelvervoer, elk met een eigen rol en aanpak:

1. Deeltweewielers: aanvulling op het openbaar vervoer

Deelfietsen, deelscooters en – in de toekomst mogelijk – deelsteps en deelscootmobielen (LEV), maken het eenvoudiger om de 'first en last mile' van ov-reizen te overbruggen. Ze bieden een oplossing op momenten of locaties waar regulier ov minder beschikbaar is, zoals in de avonduren of in buitenwijken. Deze voertuigen moeten veilig en gebruiksvriendelijk zijn, en zonder overlast in de openbare ruimte kunnen worden ingezet. Waar nodig realiseren we (virtuele) deelvervoerhubs om overlast te beperken en het gebruik te structureren. Dit doen we ook in overleg met buurgemeenten zoals Beckum, waar we deelvervoer buiten het stedelijk gebied willen ontsluiten.

Samen met de provincie verkennen we hoe deeltweewielers optimaal kunnen worden geïntegreerd in het ov-netwerk, zowel digitaal (bijvoorbeeld via mobiliteitsapps) als fysiek via mobiliteitshubs.

2. Deelauto's en deelbakfietsen: alternatief voor de privéauto

Grotere deelvoertuigen, zoals auto's en bakfietsen, bieden een duurzaam alternatief voor het bezit van een (tweede) auto. Dit is vooral relevant in stedelijke gebieden met hoge parkeerdruk en beperkte ruimte. Deelvervoer wordt hier bewust ingezet als vervanging van privébezit, met positieve effecten op ruimtegebruik, leefbaarheid en zelfredzaamheid.

We werken aan een strategie voor de inzet van deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen, waarbij zero-emissie voertuigen de norm zijn. Samen met deelautobedrijven zorgen we voor uitbreiding van het aanbod en streven we naar voldoende beschikbaarheid op straat. Ook onderzoeken we hoe bedrijven kunnen bijdragen aan een sluitende businesscase, onder meer door het beschikbaar stellen van deelvervoer op

bedrijventerreinen. Hierdoor wordt ook de bereikbaarheid van werkplekken zonder eigen auto versterkt. Ook gaan we in gesprek met NS om het aanbod ov-fietsen in Hengelo uit te breiden.

Kleinschalige mobiliteitsinitiatieven voor bereikbaarheid op maat

Initiatieven zoals ANWB Automaatje bieden maatwerkvervoer aan minder mobiele inwoners. Deze systemen worden uitgevoerd door vrijwilligers en bieden een waardevolle aanvulling op het reguliere ov en FlexRRReis. We maken deze initiatieven beter bekend bij inwoners via heldere communicatie. Er wordt een overzicht gemaakt van alle lokale initiatieven en meerijddiensten die momenteel beschikbaar zijn. Dit wordt op een duidelijke en overzichtelijke manier gecommuniceerd aan inwoners, omdat deze initiatieven maatwerkvervoer mogelijk maken. Hierdoor wordt het voor mensen die minder mobiel zijn en moeite hebben om te reizen met het openbaar vervoer eenvoudiger om andere vervoersmogelijkheden te vinden en te gebruiken.

Een veilige woonstad Verkeersveiligheid en leefbaarheid als uitgangspunt bij de routekeuze van lijnen

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woonwijken te verbeteren, streven we ernaar om grotere lijnbussen zoveel mogelijke via hoofdwegen en invalswegen te laten rijden. Het bundelen van lijnen op de invalswegen heeft naast de verkeersveiligheid andere voordelen. Door de stad ontstaan ov-assen met een hogere frequentie, omdat verschillende lijnen van dezelfde corridors gebruik maken, zonder het aanbod van bussen uit te breiden. Het ov-netwerk wordt hierdoor efficiënter, sneller en aantrekkelijker en brengt inwoners snel en frequent naar de belangrijkste plekken in de stad. Waar mogelijk worden busbanen of –stroken toegepast en bij kruispunten wordt gezorgd voor een soepele doorstroming van het openbaar vervoer. Ander verkeer is op vrijliggende busbanen niet toegestaan.

Het optimaliseren van buslijnen betekent voor een groot deel van de reizigers een snellere verbinding, dankzij de verbeterde doorstroming. Voor een beperkte groep



ANWB-Automaatje (ANWB)



Voorbeeld Mobiliteitshub

reizigers kan dit leiden tot een iets grotere afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte. Bij aanpassingen in het lijnennet wordt hierover zorgvuldig en tijdig gecommuniceerd. Voor inwoners die hierdoor moeite hebben met het bereiken van een halte, worden passende oplossingen aangeboden. Denk hierbij aan bestaande maatwerkvoorzieningen zoals ANWB Automaatje en het Wmo-vervoer.

Daarnaast kan FlexRRReis hierin een waardevolle rol vervullen. Als flexibel vervoersaanbod op afroep maakt het mogelijk om wijken en buurten zonder directe ov-aansluiting toch bereikbaar te houden. Op die manier blijft het openbaar vervoer beschikbaar en toegankelijk voor iedereen, ook waar vaste lijnen worden verlegd.

Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad

Mobiliteitshubs als schakels in het systeem

Mobiliteitshubs vormen de centrale overstappunten waar openbaar vervoer, deelvervoer, FlexRRReis en andere modaliteiten samenkomen. In Hengelo geven we deze hubs een bredere betekenis dan alleen overstappen. Ze zijn plekken om te verblijven, elkaar te ontmoeten en gebruik te maken van wijkvoorzieningen. De invulling is flexibel en sluit aan op de behoeften van de wijk en haar bewoners. Hubs zorgen ervoor dat reizigers eenvoudig kunnen overstappen tussen verschillende vervoersvormen. Zo is FlexRRReis op veel hubs beschikbaar als voor- of natransport van het HOV, waarmee ook gebieden met een lagere vervoersvraag goed worden ontsloten. Door deze koppeling ontstaat een fijnmazig en samenhangend netwerk, waarin buslijnen en flexibel vervoer elkaar aanvullen.

In lijn met de Hengelose Omgevingsvisie ontwikkelen we hubs tot (t)huiskamers van de openbare ruimte: herkenbare plekken met verblijfskwaliteit, identiteit en verbinding met de wijk. Ze vormen een logische schakel in het mobiliteitsnetwerk én in het dagelijks leven van bewoners. Een voorbeeld van een hub is weergegeven in de illustratie hierboven. We stellen hiervoor een handboek op waarin de eisen en randvoorwaarden voor ov-haltes en mobiliteitshubs worden vastgelegd. Hierin beschrijven we welke haltes

worden getransformeerd tot hub, welke voorzieningen worden toegevoegd en welke ontwerpprincipes gelden. De locaties sluiten aan op het netwerk zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan.

Wijkhubs: centrale punten in de wijken

Een specifiek type mobiliteitshub zijn de wijkhubs. Deze hubs bevinden zich op strategische locaties, zoals bij drukbezochte ov-haltes in woonwijken, nabij wijkwinkelcentra, aan de randen van de binnenstad en bij voorstadstations. Hier komen verschillende vervoersvormen samen – openbaar vervoer, deelvervoer, fietsen en FlexRRReis – waardoor reizigers eenvoudig kunnen overstappen tussen verschillende vormen van vervoer.

Door wijkhubs bewust te positioneren nabij bestaande knooppunten, verbeteren we niet alleen de bereikbaarheid van wijken, maar versterken we ook de rol van voorstadstations in het netwerk. Station Hengelo Oost is hiervan een voorbeeld. In samenhang met de ontwikkeling van Campus Driene werken we aan een integrale gebiedsaanpak waarbij het station wordt opgewaardeerd tot een volwaardig overstappunt binnen het mobiliteitsnetwerk. Daarbij wordt gekeken naar het beter koppelen van het station aan ander ov-aanbod, zoals buslijnen en FlexRRReis, om de bereikbaarheid van het station te verbeteren.

Wijkhubs dragen bij aan de leefkwaliteit van de stad. Naast mobiliteit bieden ze ruimte aan wijkvoorzieningen, pakketkluizen, parkeervoorzieningen en ontmoetingsplekken. Op deze manier combineren wijkhubs mobiliteit met stedelijke voorzieningen en versterken ze de sociale en functionele samenhang in de wijken.

Stadsrandhubs: overstappen aan de rand van de stad

In het Mobiliteitsplan is ook ruimte voor stadsrandhubs: grotere overstappunten aan de rand van de stad, strategisch gelegen aan de invalswegen. Hier kunnen voertuigen worden geparkeerd, waarna de reis wordt voortgezet met het ov of deelvervoer.

Om deze overstap aantrekkelijk te maken is flankerend beleid nodig, bijvoorbeeld door het aanpassen van

parkeertarieven in het centrum. Het moet aantrekkelijker zijn om op een hub over te stappen dan door te rijden naar de binnenstad of het gebied binnen de wijk. Voor de langere termijn worden geschikte locaties onderzocht, met als ambitie om bestaande parkeerinfrastructuur slim te benutten. In samenwerking met buurgemeenten worden locaties bekeken die ook voor hen interessant kunnen zijn, zoals bedrijventerrein Westermaat of De Veldkamp. Zo benutten we de beschikbare ruimte optimaal en versterken we de regionale samenwerking.

Toegankelijke en toekomstbestendige haltes

We streven ernaar om elke ov-halte in Hengelo aantrekkelijk, goed toegankelijk, veilig en comfortabel te maken. Haltes liggen op logische plekken langs ov-lijnen. Vanuit woon- en werkgebieden moet een HOV-halte of treinstation binnen vijf minuten fietsen of tien minuten wandelen bereikbaar zijn – zoals vastgesteld in het Mobiliteitsplan. Toegankelijkheid is de norm: alle haltes worden in 2025 rolstoeltoegankelijk gemaakt en voorzien van geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking, in lijn met landelijke richtlijnen. Daarnaast zorgen we voor veilige en comfortabele loop- en fietsroutes van en naar de haltes, zodat de hele reis – van deur tot halte – aantrekkelijk en drempelloos is.

Om het comfort te verhogen, krijgen haltes met meer dan vijf instappers per dag een overdekte wachtruimte. Bij drukke haltes worden extra voorzieningen gerealiseerd, zoals fietsparkeerplekken en actuele reisinformatie via digitale schermen. Nieuwe wachtruimtes worden duurzaam ontworpen, bijvoorbeeld met een sedumdak, zonnepanelen of circulaire materialen. Waar mogelijk vergroenen we de omgeving van haltes met verticaal groen of kleine groenzones, wat bijdraagt aan klimaatadaptatie en een prettig verblijfsklimaat.

Specifiek bij de haltes van HOV-lijnen willen we in overleg met de vervoerder en de provincie aanvullende maatregelen treffen om deze lijnen beter zichtbaar en herkenbaar te

maken voor reizigers. Hierbij moet gedacht worden aan extra reisinformatie, duidelijke bebording, routevisualisaties en herkenbare branding. Zo vergroten we de bekendheid en het gebruik van deze hoogwaardige verbindingen en versterken we hun rol in het regionale mobiliteitsnetwerk.

Taxistandplaats voor avond- en nachtreizigers

Veel bezoekers aan de binnenstad maken gebruik van taxi's, omdat het openbaar vervoer in de late avonduren en nacht beperkt of niet meer rijdt. Tijdens uitgaansavonden is er behoefte aan een duidelijke taxistandplaats, die op uitgaansavonden en tijdens evenementen in de binnenstad altijd bereikbaar is.

We zoeken een centrale locatie die zowel goed toegankelijk is voor reizigers als praktisch werkbaar voor taxibedrijven. De standplaats moet veilig, overzichtelijk en goed aangegeven zijn, met ruimte om comfortabel in en uit te stappen. De locatie moet aansluiten bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum, zodat de taxistandplaats ook op de langere termijn een vaste en functionele plek behoudt binnen de binnenstad.

Sturen op innovatie en digitalisering binnen publieke mobiliteit

We zetten in op innovatie en digitalisering om publieke mobiliteit gebruiksvriendelijker, efficiënter en toekomstbestendig te maken. Het streven is dat alle vormen van publieke mobiliteit herkenbaar en toegankelijk zijn via één digitale omgeving. Reizigers moeten hun reis eenvoudig kunnen plannen, boeken en betalen via één app – ongeacht het vervoermiddel. De gemeente ontwikkelt deze app niet zelf, maar sluit aan bij bestaande provinciale of landelijke platforms. Zo voorkomen we versnippering en blijft het systeem overzichtelijk en betrouwbaar voor reizigers.

Daarnaast zoeken we actief aansluiting bij kansrijke innovaties die publieke mobiliteit versterken. Denk aan technologische ontwikkelingen op het gebied van integratie tussen vervoersvormen (Mobility as a Service), realtime

reisinformatie, slimme sturing van vraagafhankelijk vervoer en het gebruik van data om knelpunten in het netwerk te signaleren en op te lossen. We werken hiervoor samen met marktpartijen, kennisinstellingen en overheden, en staan open voor pilots die bijdragen aan een slimmer, inclusiever en beter functionerend mobiliteitssysteem voor iedereen.

Voor iedereen toegankelijk en verbonden

Om de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer te waarborgen, willen we samen met de vervoerder onderzoek doen naar speciale tarieven voor leeftijdsgroepen, zoals kinderen, en inwoners met een laag inkomen. Door deze gedifferentieerde tarieven willen we openbaar vervoer toegankelijk maken voor iedereen. Hierdoor wordt niet alleen de mobiliteit vergroot, maar wordt ook bijgedragen aan gelijke kansen voor alle burgers, ongeacht hun financiële situatie. We volgen de landelijke ontwikkelingen op het gebied van ov-tarieven en sociale toegankelijkheid nauwlettend en sluiten waar mogelijk aan bij bredere beleidslijnen of pilots.

We blijven ov-ambassadeurs actief ondersteunen om het publieke mobiliteitssysteem voor iedereen toegankelijk te maken. Door hun inzet nemen we drempels weg bij reizigers door goede informatievoorziening en proefreizen. We willen de activiteiten van ov-ambassadeurs stimuleren, zodat zij in de gehele stad campagnes en voorlichtingsmomenten kunnen organiseren. Ook wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer van mensen die nu nog gebruik maken van doelgroepenvervoer. Door hen op maat te begeleiden naar zelfstandig ov-gebruik, versterken we hun zelfredzaamheid en verlagen we de druk op maatwerkvoorzieningen.

Ook zetten we in op het actief stimuleren van ov-gebruik bij evenementen en bijzondere gelegenheden, bijvoorbeeld door kortingsacties of gratis vervoer bij grote publieksevenementen in de binnenstad. Hiermee verlagen we de drempel om het ov te gebruiken, verminderen we verkeersdruk en dragen we bij aan een schonere,

bereikbare en levendige stad. Samen met vervoerders, binnenstadspartners en andere relevante partners verkennen we mogelijkheden om dergelijke promotionele acties structureel in te bedden. Dit kan variëren van tijdelijke kortingscampagnes tot structurele samenwerkingen rondom evenementen, onderwijsinstellingen of werkgevers.



Deelvervoerhub Beursstraat



Station Hengelo - Twente Centraal



Stationshal

3. Uitvoeringsplan

Toelichting indicatie planning:
Korte termijn: (KT): tot 2030
Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:
€: tot 150.000,-
€€: 150.000,- tot 500.000,-
€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-
€€€€: meer dan 1.000.000,-
PM: nader te bepalen

Direct Uitvoerbare Acties (tot en met 2030)

A1. Direct uitvoerbare acties - Thema Multimodaal Bereikbaar		
A1.1 Actief in overleg met concessiebeheerder en vervoerder	LT €€€	Actief in overleg met concessiebeheerder en vervoerder over verbeteringen en optimalisaties van het publieke mobiliteitsnetwerk.
A1.2 Integratie deelvervoer met openbaar vervoer	KT €	Verkennen van de mogelijkheden, in samenwerking met provincie en deelvervoeraanbieders om deelvervoer verder te integreren met het openbaar vervoer, zowel fysiek als digitaal.
A1.3 Business case deelvervoer	KT €	Onderzoek uitvoeren naar optimalisatie business case van deelvervoer door subsidies of bijdragen van bedrijven, in samenwerking met bedrijven en Provincie.
A1.4 Aanbod OV-fietsen uitbreiden	KT €	In overleg met NS het aanbod van ov-fietsen uitbreiden in Hengelo op drukke locaties.
A1.5 (Virtuele) deelvervoerhubs instellen	KT €	Op plekken waar deeltweewielers tot overlast leiden worden (virtuele) deelvervoerhubs ingesteld om overlast te beperken. Dit wordt gedaan in samenwerking met de aanbieders van deeltweewielers.
A2. Direct uitvoerbare acties - Thema Een Veilige Woonstad		
A2.1 Buslijnen via hoofdwegen	KT -	Zoveel mogelijk gaan buslijnen via hoofdwegen, om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Per situatie maken we een afweging, waarbij de effecten voor reizigers zorgvuldig worden meegenomen.
A3. Direct uitvoerbare acties - Thema Duurzaam, Aantrekkelijke en Bruisende (woon)stad		
A3.1 Toegankelijkheid bushaltes	KT -	Alle bushaltes fysiek en visueel toegankelijk maken door het aanbrengen van verhoogde instapplatforms en geleidelijnen. Hiermee verbeteren we de toegankelijkheid voor alle reizigers.
A3.2 Handboek Hubs & OV-haltes	KT €	In samenwerking met relevante stakeholders een handboek opstellen met eisen en randvoorwaarden voor de inrichting van haltes en mobiliteitshubs, als basis voor een uniforme en toekomstbestendige uitvoering.
A3.3 Taxistandplaats Binnenstad	KT €	Onderzoeken en het realiseren van een vaste taxistandplaats in het centrum voor gebruik tijdens nachthoreca en evenementen.
A4. Direct uitvoerbare acties - Thema Voor Iedereen Toegankelijk en Verbonden		
A4.1 Overzicht en communicatie (lokale) vervoersinitiatieven	KT €	Inzichtelijk maken van (lokale) vervoersinitiatieven en hier actief over communiceren, zoals bijvoorbeeld ANWB-Automaatje.
A4.2 Verlaagde tarieven voor bepaalde leeftijdsgroepen en inkomens	KT €	In gesprek gaan met de vervoerder over het invoeren van speciale ov-tarieven voor specifieke leeftijdsgroepen en inwoners met een laag inkomen.
A4.3 OV-ambassadeurs faciliteren	KT/ LT €	Het (blijven) faciliteren van ov-ambassadeurs die helpen om drempels voor ov-gebruik weg te nemen, met speciale aandacht voor doelgroepen die minder vanzelfsprekend gebruikmaken van het ov.
A4.4 Stimuleren OV-gebruik	KT €	Stimuleren van ov-gebruik door gerichte acties, bijvoorbeeld tijdens evenementen of publiekscampagnes.

Toelichting indicatie planning:
Korte termijn: (KT): tot 2030
Lange termijn (LT): na 2030

Toelichting indicatie kosten:
€: tot 150.000,-
€€: 150.000,- tot 500.000,-
€€€: 500.000,- tot 1.000.000,-
€€€€: meer dan 1.000.000,-
PM: nader te bepalen

Strategische Opgaven (na 2030)

S1. Strategische opgaven - Thema Multimodaal Bereikbaar		
S1.1 Rechtstreekse treinverbinding Zwolle – Twente/Hengelo – Münster	LT -	Instellen van een rechtstreekse Intercityverbinding tussen Zwolle – Twente/ Hengelo en Münster.
S1.2 Rechtstreekse treinverbinding Hengelo – Ruhrgebied	LT -	Instellen van een rechtstreekse treinverbinding tussen Hengelo en Dortmund.
S1.3 Uitbreiding regionale treinverbindingen	LT -	In gesprek met Rijk, Provincie, ProRail en vervoerders over uitbreiding van treinverbindingen in de regio.
S1.4 Verbetering HOV-verbinding Hengelo – Enschede	KT/ LT €€€	Onderzoek naar een HOV+ verbinding tussen Hengelo en Enschede in samenhang met de ontwikkeling Spoorzone Hengelo Enschede. In samenwerking met provincie en vervoerder.
S1.5 Deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen	KT/ LT €€	Het uitwerken van een strategie voor de toepassing van deelvervoer binnen gebiedsontwikkelingen.
S2. Strategische opgaven - Thema Een Veilige Woonstad		
S2.1 Effecten 30 km/h op OV	KT/ LT -	In overleg met de vervoerder en provincie de effecten van een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de wijkring in kaart brengen en mogelijke maatregelen verkennen. Deze effecten worden meegenomen in het wegcategoriseringsplan.
S3. Strategische opgaven - Thema Duurzaam, Aantrekkelijke en Bruisende (woon)stad		
S3.1 Opstellen uitvoeringsprogramma verbeteren haltes	KT €€	Opstellen van een uitvoeringsprogramma voor bushaltes, gericht op het verbeteren van comfort, actuele reisinformatie en voorzieningen voor fietsers. Dit omvat ook het realiseren van overdekte (groene) wachtruimtes en goede wandel- en fietsverbindingen naar de halte.
S3.2 Opstellen uitvoeringsprogramma hubs	LT €€€	Opstellen van een uitvoeringsprogramma voor (mobiliteits)hubs, in samenhang met andere stedelijke ontwikkelingen.
S3.3 Integrale mobiliteitsapp	LT PM	Aansluiten bij landelijke initiatieven voor één geïntegreerde app met pilot in Hengelo, zodat reizigers via één platform toegang hebben tot informatie, planning, boeking en betaling van verschillende vormen van mobiliteit.
S4. Strategische opgaven - Thema Voor Iedereen Toegankelijk en Verbonden		
S4.1 Instellen FlexRRReis	KT €€	In samenwerking met Provincie en vervoerder FlexRRReis instellen, als aanvulling op het openbaar vervoer en op plekken waar geen openbaar vervoer rijdt.
S4.2 Integratie doelgroepenvervoer met FlexRRReis	KT/ LT €€	Verkennen van de mogelijkheden om het doelgroepenvervoer te integreren met FlexRRReis, met als doel een efficiëntere inzet van vervoer en een breder aanbod voor reizigers.

Participatie
Bij het verder uitwerken van de plannen werken we samen met de Hengeloërs en maatschappelijke partners. De betrokkenheid van partijen wordt bepaald op basis van het Denkkader Participatie.

We zorgen ervoor dat inwoners actief geïnformeerd blijven over de voortgang van de fietsgerelateerde projecten, door duidelijk te communiceren over nieuwe maatregelen, plannen en oplossingen. Door zowel bewoners als partners te betrekken en transparant te communiceren, zorgen we ervoor dat de plannen goed aansluiten bij de wensen en behoeften van de inwoners en bezoekers van Hengelo.

Financiering
De verbeteringen in het Uitvoeringsplan zijn ambitieus en vragen om investeringen. In de komende periode wordt een gedetailleerde kostenraming opgesteld en een integraal meerjarenplan ontwikkeld. Dit plan sluit aan op ontwikkelingen binnen mobiliteit, groen, klimaatadaptatie, beheer en onderhoud en stedelijke ontwikkeling, waarbij optimaal werk met werk wordt gecombineerd.

De benodigde financiering wordt via de P&C-cyclus aan de gemeenteraad aangevraagd. Daarnaast worden alternatieve financieringsbronnen onderzocht, waaronder provinciale, landelijke en Europese subsidies, evenals mogelijkheden vanuit gebiedsontwikkelingen.



HOV-verbinding Slangenbeek



Station Hengelo Gezondheidspark

Bijlagen

Bijlage 1: Huidige situatie

De basis van het huidige openbaar vervoernetwerk is het centraal station in het centrum. De trein maakt regionale, nationale en internationale verbindingen mogelijk. Het busnetwerk zorgt voor binnenstedelijke en regionale verbindingen. Een deel van de lijnen zijn ingericht als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op deels vrijliggende busbanen. Ook zijn er enkele ontsluitende stadslijnen die andere delen van Hengelo aandoen. Hieronder wordt het huidige openbaar vervoer in Hengelo verder toegelicht.

Treinverbindingen

Hengelo kent drie stations: het centrale station in de binnenstad, station Gezondheidspark en station Oost. Het centrale station wordt aangedaan door verschillende verbindingen, zoals te zien in de tabel hieronder.

Vervoerder	Type	Verbinding
NS	Internationaal	Amsterdam - Hengelo - Berlijn
	Intercity	Randstad - Hengelo - Enschede
	Sprinter	Apeldoorn - Hengelo - Enschede (spits)
Keolis Blauwnet	Intercity Sprinter	Zwolle - Hengelo - Enschede
Arriva Blauwnet	Sprinter	Zutphen - Hengelo - Oldenzaal
Eurobahn	Sprinter	Hengelo - Osnabrück - Bielefeld

Daarnaast kent Hengelo twee voorstadshaltes. Station Gezondheidspark is gelegen aan de westkant van de stad, ter hoogte van het ziekenhuis. Station Oost is gelegen aan de oostkant van de stad, tussen de wijken Klein Driene en Groot Driene. Beide stations worden bediend door de regionale lijn Zutphen – Hengelo – Oldenzaal.

Busverbindingen

De buslijnen in Twente behoren tot de Concessie Twente van de Provincie Overijssel. Dit betreft een multimodale concessie waar zowel de treinverbinding Zutphen – Hengelo – Oldenzaal als het busnetwerk in Twente onderdeel van is. De concessie regelt de voorwaarden en verantwoordelijkheden voor het aanbieden van openbaar vervoer binnen een bepaald gebied gedurende een bepaalde periode. Het doel van een concessie is om ervoor te zorgen dat de dienstverlening van het openbaar vervoer efficiënt, betrouwbaar en toegankelijk is voor de reizigers, terwijl de overheid grip heeft op de kwaliteit en dekking van het vervoersnetwerk. Binnen de huidige concessie spelen de volgende partijen een rol:

- Provincie Overijssel:** De provincie heeft een overkoepelende rol bij het openbaar vervoer. De provincie stelt een programma van eisen op voor de concessie en leidt de aanbesteding voor de selectie

van een vervoerder. Een concessie bevat eisen over verschillende aspecten zoals tarieven, duurzaamheid, kwaliteit van dienstverlening en innovatie binnen het openbaar vervoer. Verder verstrekken ze financiering voor het openbaar vervoer.

- Vervoerder Arriva:** Vanaf 10 december 2023 is Arriva de nieuwe vervoerder voor de concessie tot en met 2027. Arriva is verantwoordelijk voor het aanbieden van het openbaar vervoer binnen de concessie. Hun taken omvatten onder andere het plannen van routes, het beheren van voertuigen en personeel, en het zorgen voor een betrouwbare en efficiënte dienstverlening aan de reizigers.
- Gemeente Hengelo:** De gemeente is verantwoordelijk voor de infrastructuur van het openbaar vervoer binnen de gemeentegrenzen, zoals bushaltes en busbanen. De gemeente speelt een rol bij het definiëren van de vereisten voor het openbaar vervoer binnen de concessie, zoals dekking van routes, frequentie van diensten, tarieven en andere voorwaarden.

Een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerend openbaar vervoerssysteem is de samenwerking tussen de drie partijen. De vervoerder zorgt voor de operationele uitvoering van de diensten, terwijl de gemeente en provincie toezicht houden, beleid ontwikkelen en de belangen van de reizigers behartigen. Het busnetwerk van Hengelo bestaat uit negen buslijnen (dienstregeling 2025): zes stadslijnen en drie streeklijnen. Alle buslijnen gaan van of naar het station/centrum. Een overzicht van de buslijnen en kenmerken is te vinden in de kaart hieronder.



OV-netwerk Hengelo 2025

HOV-lijnen: Snelle directe lijnen door de stad
Een deel van de lijnen in Hengelo zijn hoogwaardige openbaar vervoer (afgekort: HOV) lijnen. Hiervoor zijn de afgelopen jaren verschillende HOV-assen ontwikkeld die snel busvervoer binnen (een deel) van de stad mogelijk maken. Richting de noordelijke wijken Hasseler Es en Slangenbeek loopt de noordelijke HOV-as, waar lijnen 11 en 13 gebruik van maken. Deze verbinding bestaat gedeeltelijk uit vrijliggende busbanen.

Richting Plein Westermaat en Borne is de westelijke HOV-as gesitueerd, waar lijn 51 gebruik van maakt. Ook deze verbinding bestaat gedeeltelijk uit vrijliggende busbanen. Richting de Universiteit Twente en Enschede loopt de oostelijke HOV-as, waar lijn 9 rijdt. Deze verbinding kent een hoge frequentie en bestaat buiten de bebouwde kom van Hengelo uit een vrijliggende busbaan.

Richting de zuidelijke wijken en het bedrijventerrein Twentekanaal is de zuidelijke HOV-as gesitueerd. Deze as wordt in de huidige situatie niet door een doorgaande buslijn bediend sinds het verdwijnen van lijn 59 op deze verbinding in 2021. Lijn 10 heeft gedeeltelijk de verbinding overgenomen op de zuidelijke HOV-as. De inzet van een volwaardige tweerichtingsbuslijn op de as station – Hart van Zuid – Bedrijventerrein Twentekanaal biedt potentie voor de verdichting van Hart van Zuid en het stimuleren van ov-gebruik door werknemers.

Naast de HOV-lijnen bestaat het netwerk uit enkele streeklijnen. Lijnen 53 en 65 zijn onderdeel van het streeknetwerk en zijn noord-zuidassen binnen Twente en vormen de verbinding naar respectievelijk Beckum/ Haaksbergen/Eibergen en Tubbergen. Lijn 53 behoort op het traject Hengelo – Haaksbergen tot de concessie Twente, de rest van de lijn valt onder de concessie Achterhoek van de provincie Gelderland. De ritten van lijn 53 worden ook uitgevoerd door Arriva.

Ontsluitende lijnen
De zuidkant van Hengelo wordt ontsloten door lijn 10. De lijn combineert de bediening van Berflo Es en Veldwijk met het bedrijventerrein Twentekanaal. Per december 2024 is de route van de lijn gewijzigd via de Laan Hart van Zuid en Breemarsweg. In december 2024 is de route van lijn 12 geoptimaliseerd en is de nieuwe lijn 14 geïntroduceerd. Lijn 12 zorgt voor de bediening van Groot Driene. De westelijke kant van de stad wordt ontsloten door lijn 14, die Gezondheidspark en Woolder Es aandoet.

In de avonduren en weekend is er op dit moment geen vaste busdienst op lijn 10 en 14 en wordt gebruik gemaakt van een flexibele ov-oplossing in de vorm van ‘reserveerRRReis’. ReserveerRRReis biedt twee keer per uur een vertrekmogelijkheid en staat op vaste tijden klaar op station Hengelo. Wie vanaf een andere halte wenst te reizen, kan zijn rit reserveren. ReserveerRRReis rijdt de route zoals die in de dienstregeling en op de lijnennetkaart is aangegeven. Als er geen instappers zijn op het station en geen reservering vanaf een andere halte, rijdt de rit niet.

Instappers per halte
De bushaltes in Hengelo variëren qua aantal instappers. Sommige haltes worden veelvuldig gebruikt terwijl andere haltes nauwelijks instappers hebben. In de tabel

hieronder staan de top-10 drukste haltes aangegeven, gebaseerd op het gemiddeld aantal reizigers per werkdag in mei 2023.

Halte	Lijn	Toelichting
Centraal Station	Alle	Centraal Knooppunt
Thiemsbrug	11, 13, 51, 65	Binnenstad
Winkelcentrum Slangenbeek	13	Wijkwinkelcentrum
Het Broek	13	
Haverweg	9, 12	HOV richting Universiteit Twente & Enschede
Bovenhoek	11	
Winkelcentrum Hengelse Es	13	Wijkwinkelcentrum
Lansinkesweg	53	ROC van Twente
Bruninkshoek	11	
Grundellaan	9, 12	HOV richting Universiteit Twente & Enschede

Kosten openbaar vervoer
De kosten die de reiziger moet betalen, zijn afhankelijk van de tarieven die gelden voor de busreis. Deze tarieven bestaan uit een vast basistarief en een prijs per afgelegde afstand. Het basistarief wordt nationaal vastgesteld, in 2025 is dit € 1,12. De provincie Overijssel, als concessieverlener, bepaalt de prijs per kilometer voor het reizen met de bus. In 2025 is deze prijs € 0,223 per kilometer. Er zijn verschillende soorten kaarten beschikbaar, zoals kinderkaarten, losse ritten, dagkaarten en regionale abonnementen.

Elke gemeente kan met de vervoerder afspraken maken over afwijkende tarieven. Deze afspraken kunnen betrekking hebben op bepaalde leeftijdsgroepen of inwoners met een laag inkomen. De gemeente bepaalt wie in aanmerking komt voor zo’n kaart of regeling, het tarief en de voorwaarden. De vergoeding die de gemeente aan de vervoerder betaalt, wordt in onderhandeling tussen beide partijen vastgesteld. Binnen de Gemeente Hengelo is er een speciale regeling voor 65-plussers om gratis met de bus te reizen.

Doelgroepenvervoer
Vervoer op maat wordt geboden aan specifieke doelgroepen, zoals WMO-geïndiceerden en mensen met een beperking, door het doelgroepenvervoer. Dit type vervoer is bedoeld voor inwoners die vanwege een mobiliteitsbeperking niet kunnen gebruikmaken van het reguliere openbaar vervoer. Momenteel zijn er verschillende regelingen van kracht, waarbij de verantwoordelijkheid voor deze regelingen verdeeld is over diverse partijen.

Voor inwoners met een Wmo-indicatie (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) wordt het vervoer verzorgd door middel van een rolstoeltoegankelijke Regiotaxi, die wordt uitgevoerd door de Wmo-vervoerder. Om van deze dienst gebruik te kunnen maken, dienen inwoners te beschikken over een regiotaxipas. De toegangsdrempel tot het verkrijgen van een regiotaxipas en de eigen bijdrage zijn relatief laag, waardoor het Wmo-vervoer concurreert met het reguliere openbaar vervoer.

Deelvervoer
Het aanbod van deelvervoer in Hengelo is op dit moment al divers, maar nog wel redelijk beperkt qua omvang. Binnen het loket Deelmobiliteit Overijssel wordt provinciaal samengewerkt om deelvervoer te stimuleren, zodat het volwaardig onderdeel wordt van het mobiliteitssysteem.

Het huidige aanbod van deelauto’s is nog relatief beperkt. Op dit moment hebben twee bedrijven, Greenwheels en MyWheels, deelauto’s geïntroduceerd in de stad. Deze deelauto’s zijn op vaste plaatsen in de gemeente te vinden, wat ervoor zorgt dat ze gemakkelijk vindbaar zijn voor gebruikers. Ook zijn particuliere deelauto’s beschikbaar van SnappCar. Daarnaast zijn er deelfietsen beschikbaar bij station Hengelo en station Hengelo Gezondheidspark, waaronder ov-fietsen en elektrische fietsen van Bolt.

In 2023 is een vergunningsstelsel ontwikkeld voor deelscooters en deelfietsen, in samenwerking met Enschede. Het vergunningsstelsel is gelijktijdig ontwikkeld met de gemeente Enschede om het aantrekkelijk te maken voor aanbieders om regionaal deelvervoer aan te bieden. Het vergunningstelsel is bedoeld om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen en de wildgroei van deelvervoeraanbieders te voorkomen. In de praktijk blijkt dat de Hengelse schaal op dit moment, met de huidige vorm van deeltweewielers, onvoldoende aantrekkelijk is voor aanbieders. De afgelopen tijd hebben de meeste bedrijven die deeltweewielers aanbieden zich teruggetrokken uit Hengelo vanwege de hoge kosten en het te lage gebruik.

Mobiliteitshubs
De huidige treinstations in onze stad fungeren als mobiliteitshubs waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. De stations zijn uitgerust met diverse faciliteiten, waaronder fietsenstallingen, reisinformatie en comfortabele wachtgelegenheden. Dit zorgt ervoor dat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen, zoals de trein, bus, fiets en deelvervoer. De bushaltes langs de HOV-assen bieden meer faciliteiten in vergelijking met de haltes van de overige buslijnen. De HOV-haltes fungeren als light-mobiliteitshubs, omdat ze al over verschillende voorzieningen beschikken, zoals fietsenstallingen, overdekte wachtruimtes en actuele reisinformatie. Daarentegen hebben de haltes langs de overige lijnen een lager kwaliteitsniveau. Sommige haltes hebben een sobere wachtruimte, maar de meeste haltes bieden geen enkele voorziening, waardoor ze niet aantrekkelijk zijn voor reizigers. Ook zijn meerdere haltes niet geschikt voor mindervaliden, vanwege het ontbreken van een gelijkvloerse instap.

Daarnaast is in 2023 een pilot uitgevoerd met deelvervoerhubs rondom het centrum van de stad. Deze verplichte parkeervakken in de openbare ruimte zijn speciaal ontworpen voor het ophalen en inleveren van deeltweewielers, zoals elektrische scooters en fietsen. Met behulp van een virtueel systeem wordt een niet-parkeren zone ingesteld in de apps van de deelvervoeraanbieders, waardoor het stallen van deeltweewielers alleen is toegestaan binnen de aangewezen vakken. Hiermee wordt verrommeling van de openbare ruimte voorkomen en overlast van foutgeparkeerde deelvoertuigen geminimaliseerd. De resultaten van de pilot van deelvervoerhubs worden meegenomen in dit plan om een strategie te ontwikkelen hoe deeltweewielers in de stad te reguleren en stimuleren.



HOV-halte Het Broek

**Bezoekadres stadhuis Burgemeester
van der Dussenplein 1**

Postadres

Postbus 18, 7550 AA Hengelo

Telefoonnummer
14-074

E-mail
Gemeente@hengelo.nl

www.hengelo.nl



**Gemeente
Hengelo**