

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Informerende brief Plan Publieke Mobiliteit	3760458		2 juli 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In mei 2023 is het Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging' door u vastgesteld. 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. Het Mobiliteitsplan bevat een uitvoeringsagenda waarin de opgaven en programmering zijn vastgelegd. Onderdeel van de uitvoeringsagenda is het plan Publieke Mobiliteit. In het Mobiliteitsplan zijn beleidskeuzes gemaakt voor openbaar vervoer, deelfervoer en mobiliteitshubs. Het plan Publieke Mobiliteit biedt een integrale benadering van deze onderdelen en vertaalt de beleidskeuzes naar concrete acties en maatregelen. Met deze brief informeren wij u over het plan.

Wat is 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 die geen beschikking heeft of wil reizen met een eigen vorm van vervoer. Publieke mobiliteit draagt bij aan een duurzamer, efficiënter en inclusiever vervoersnetwerk, waarbij de reiziger centraal staat. Naast het 'traditionele' openbaar vervoer (trein, bus) omvat publieke mobiliteit diverse andere vormen, zoals deelfervoer, flexvervoer en meerijddiensten. Door de verschillende onderdelen integraal te benaderen, is het doel een voor iedereen toegankelijk, geïntegreerd systeem te bieden dat inspeelt op de diverse mobiliteitsbehoeften van onze inwoners.

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.

Het streven naar publieke mobiliteit en de verschuiving naar een bereikbaarheidsgerichte aanpak zijn stappen naar een 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.

Samenwerking en stakeholders

Het realiseren van de plannen vereist nauwe samenwerking met verschillende partners. We werken samen met de provincie Overijssel, omliggende gemeenten, vervoersbedrijven zoals NS en Arriva, reizigersorganisaties en private partijen zoals deelfervoeraanbieders. Deze samenwerkingen zijn van belang om een samenhangend en efficiënt mobiliteitssysteem te ontwikkelen en te

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

onderhouden. Daarnaast betrekken we ook inwoners en bedrijven in Hengelo bij het proces en verdere uitwerking van de projecten en plannen.

Kernpunten van het Plan

Spoorverbindingen

We werken aan de verbetering en uitbreiding van internationale en regionale treinverbindingen: we zetten in op treinverbindingen tussen Zwolle en Münster en tussen Hengelo en Dortmund. Ook willen we graag de verbinding Apeldoorn – Hengelo – Enschede in plaats van enkel de spits, de hele dag laten rijden. Cruciaal hierbij is het waarborgen van voldoende spoorcapaciteit op het station om een soepele doorstroming van treinen te garanderen en vertragingen te minimaliseren. Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de stad en versterkt de regio als een aantrekkelijk en dynamisch vervoersknooppunt.

(Hoogwaardige) Openbaar Vervoerverbindingen

We verbeteren de HOV-verbinding tussen Hengelo en Enschede door een robuuste en frequente verbinding te realiseren die ook in de avonduren en nacht beter bereikbaar is. Daarnaast onderzoeken we samen met Enschede de mogelijkheden voor HOV+ voor de verbinding tussen Hengelo – Universiteit Twente / Kennispark – Enschede, zoals bijvoorbeeld Bus Rapid Transit of lightrail. We voeren actief concessiebeheer en overleg met vervoerders om het OV-netwerk te verbeteren. Het doel is om de frequentie op HOV-lijnen binnen de stad te verhogen tot minimaal 4x per uur. Aanvullende (buurt)buslijnen en flexibele OV-oplossingen worden ingezet in gebieden zonder HOV-lijnen om een uitgebreid en efficiënt vervoersnetwerk te garanderen.

Gedeelde Mobiliteitsoplossingen

De ambitie is om deelvervoer verder uit te bouwen om de first en last mile van een OV-reis aantrekkelijker te maken. Ook worden (virtuele) deelvervoerhubs gerealiseerd op plekken waar deelvervoer voor overlast zorgt. Door samen te werken met deelautobedrijven breiden we het aanbod van zero-emissie deelauto's uit. Bij de verdichtingsopgave van de woningbouw draagt deelvervoer bij aan het verlagen van het autobezit. Daarnaast willen we FlexRRReis in de stad introduceren om dekking van het OV-netwerk tot in de 'haarvaten' te verbeteren. Het systeem bestaat uit 8-persoons busjes, wat per stadsdeel wordt uitgerold. Hierover gaan we in gesprek met de provincie en zoeken we de samenwerking op met buurgemeenten. Ook maken we een overzicht van alle lokale initiatieven en meerijddiensten (zoals ANWB Automaatje) die momenteel in de stad aanwezig zijn.

Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast van trillingen in smalle woonstraten te verminderen, worden lijnbussen zoveel mogelijk via invalswegen, busstroken en vrijliggende busbanen geleid. Door lijnen te bundelen op invalswegen resulteert dit in een hogere frequentie van de busdiensten waardoor robuuste OV-assen door de stad ontstaan. Dit maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en betrouwbaarder voor reizigers omdat de treinaansluitingen op het station zo gegarandeerd worden. Voor sommige reizigers betekent dit dat een halte wat verder lopen is. Voor die reizigers zijn ook alternatieven beschikbaar zoals meerijddiensten, deelvervoer, WMO-vervoer en in de toekomst FlexRRReis.

OV-haltes & Mobiliteitshubs

We streven naar aantrekkelijke, goed toegankelijke, veilige en comfortabele OV-haltes die logischerwijs langs OV-lijnen liggen, binnen 5 minuten fietsen of 10 minuten wandelen vanaf woon- en werkplekken. Elke halte wordt rolstoeltoegankelijk en voorzien van geleidelijnen voor visueel gehandicapten, met goede loop- en fietsroutes. Zeer rustige haltes (<1 instapper per dag) worden gesloten, terwijl drukke haltes worden voorzien van overdekte wachtruimtes, fietsparkeervoorzieningen en actuele reisinformatie. We gaan haltes in de stad vergroenen, bijvoorbeeld door sedumdaken toe te passen op wachtruimtes. We ontwikkelen wijkhubs voor gemakkelijke overstap tussen vervoerswijzen, die strategisch geplaatst zijn nabij OV-haltes en belangrijke knooppunten. Voor de lange termijn ontwikkelen we strategische stadsrandhubs met

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

P+R-locaties aan de rand van de stad. Voor uitgaansavonden en evenementen wordt een duidelijke en bereikbare taxistandplaats in het centrum gecreëerd.

Betaalbaarheid & Toegankelijkheid

Om de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer te garanderen, willen we samen met de vervoerder speciale tarieven voor leeftijdsgroepen zoals kinderen en inwoners met een laag inkomen onderzoeken, vergelijkbaar met de huidige OV-regeling voor 65-plussers. Dit maakt openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en vergroot mobiliteit en gelijke kansen, ongeacht financiële situatie. We faciliteren OV-ambassadeurs die drempels bij reizigers wegnemen door goede informatievoorziening en proefreizen, en stimuleren hun activiteiten in de hele stad. Daarnaast moedigen we het gebruik van openbaar vervoer aan, bijvoorbeeld door gereduceerde tarieven bij speciale evenementen in de binnenstad om verkeersdruk te verminderen en de toegankelijkheid te vergroten. Samen met partners verkennen we kortingsacties en promoties om openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

Het plan Publieke Mobiliteit biedt een routekaart voor de toekomst van openbaar vervoer, gedeelde vervoersoplossingen en mobiliteitshubs in Hengelo. Door de geïntegreerde benadering met Publieke Mobiliteit streven we naar een duurzame, efficiënte en inclusieve mobiliteit die bijdraagt aan de leefbaarheid en economische groei van onze stad. Bij de verdere planvorming en uitvoering van de plannen zoeken we de verbinding met de inwoners en andere relevante partners, zoals vervoerders, buurtgemeenten en de Provincie Overijssel. We hanteren het gemeentelijk Denkkader Participatie om zorgvuldig te bepalen op welke momenten en op welke manieren inwoners en partners worden betrokken.

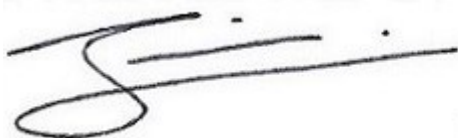
Samen met u willen wij een werksessie organiseren om het concept van publieke mobiliteit en het bijbehorende plan verder toe te lichten. Tijdens deze werksessie krijgt u de kans om inhoudelijke verbeterpunten of aanvullende punten mee te geven voor dit plan. Op basis van uw input zal het definitieve plan worden vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hengelo,

de secretaris,

de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G. Schelberg

Bijlagen: Plan Publieke Mobiliteit (Concept)

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



Gemeente
Hengelo

Plan Publieke Mobiliteit

In beweging naar Publieke Mobiliteit



Concept

Juli 2024



Gemeente
Hengelo

Inhoud

Inleiding.....	2
Achtergrond en context.....	2
Doelstellingen.....	2
Waarom Publieke Mobiliteit?.....	2
De Reiziger Centraal.....	3
Samenwerking en stakeholders	4
1. Huidige Situatie.....	5
1.1 Openbaar Vervoer	5
1.2 Doelgroepenvervoer	7
1.3 Deelvervoer	7
1.4 Mobiliteitshubs.....	7
2. Ontwikkelingen.....	9
2.1 Stedelijke Ontwikkeling	9
2.2 Mobiliteitstransitie	9
2.3 Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging'	10
3. Ambitie	12
3.1 (Inter)nationale en Provinciale Bereikbaarheid.....	12
3.2 Regionale en Stedelijke Bereikbaarheid.....	12
4. Aanpak	16
4.1 Multimodaal Bereikbaar.....	16
4.2 Een veilige woonstad	19
4.3 Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad	19
4.4 Voor iedereen toegankelijk en verbonden	21
Bijlage 1 – Analyse huidige busnetwerk Hengelo	22
Bijlage 2 – Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit.....	24
Bronnen.....	26

Inleiding

Achtergrond en context

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 modaliteiten. Het beschrijft de huidige situatie, de ontwikkelingen, ambitie en maatregelen voor de komende jaren.

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 deelfervoer elkaar versterken. In onderstaande figuur 1 zijn de doelstellingen voor dit systeem toegelicht:



Figuur 1. Doelstellingen Publieke Mobiliteit Hengelo

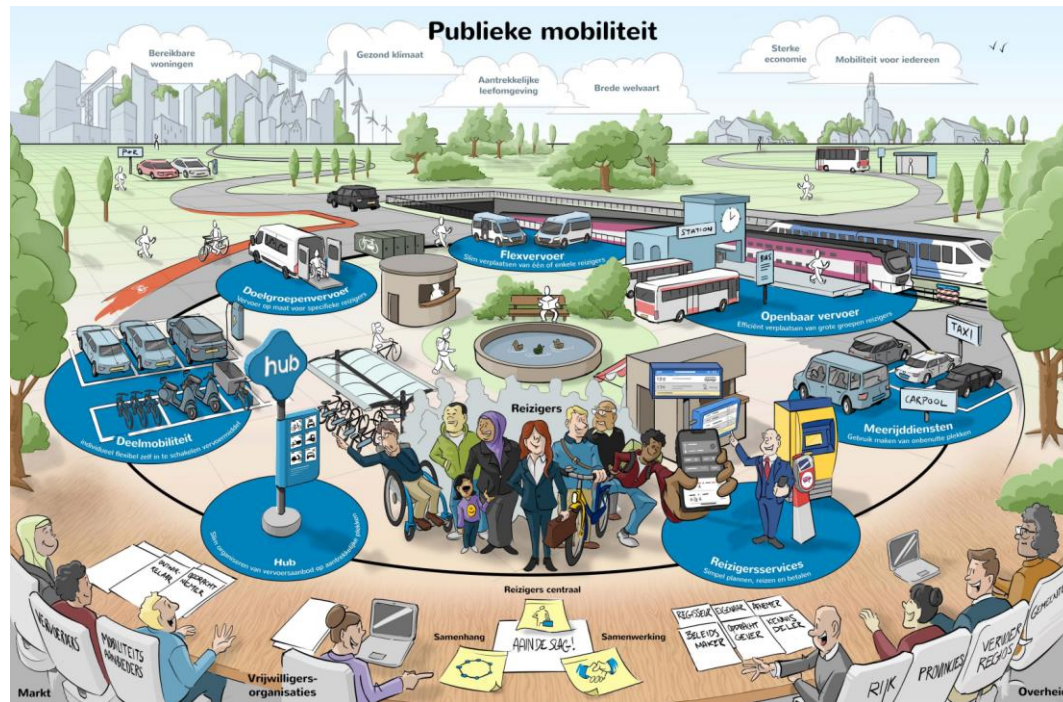
Waarom Publieke Mobiliteit?

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 meerijddiensten. 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. Soms delen ze hetzelfde vervoermiddel op verschillende tijdstippen, zoals bij deelauto's, deelfietsen en deelscooters. Deze term, publieke mobiliteit, wordt steeds frequenter gebruikt.

Het CROW, DOVA en IPO hebben een praatplaat ontwikkeld over publieke mobiliteit, deze is weergegeven in de figuur hieronder:



Figuur 2. Praatplaat Publieke Mobiliteit (DOVA, 2023)

Het streven naar publieke mobiliteit en de verschuiving naar een bereikbaarheidsgerichte aanpak zijn stappen naar een 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.

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.

Samenwerking en stakeholders

De uitvoering van de plannen doen we niet alleen. We werken hierbij nauw samen met provincie, buurtgemeenten, 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, het vormt daarin een toekomstperspectief.

Bij verdere uitvoering van de plannen zoeken we de verbinding met de inwoners en andere relevante partners. We hanteren het gemeentelijk Denkkader Participatie om zorgvuldig te bepalen op welke momenten en op welke manieren inwoners en partners worden betrokken.



Figuur 3.

1. Huidige Situatie

1.1 Openbaar Vervoer

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.

Trein

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.

Tabel 1. Overzicht treinverbindingen Hengelo

Vervoerder	Type	Treinverbinding	Opmerkingen
NS	Internationaal	Amsterdam – Hengelo – Berlijn	
	Intercity	Randstad – Hengelo – Enschede	
	Sprinter	Apeldoorn – Hengelo – Enschede	<i>Alleen in de spits</i>
Keolis Blauwnet	Intercity	Zwolle – Hengelo – Enschede	
	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.

Bus

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

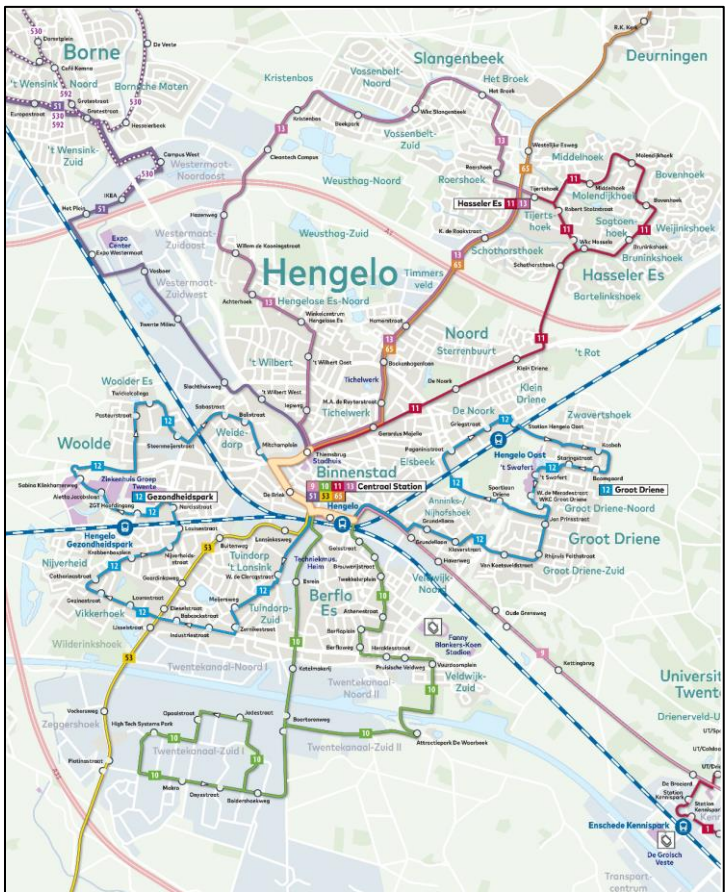
van de vereisten voor het openbaar vervoer binnen de concessie, zoals dekking van routes, frequentie van diensten, tarieven en andere voorwaarden.

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 acht buslijnen (dienstregeling 2024): vijf 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 tabel en figuur hieronder. Een analyse van het huidige busnetwerk is te vinden in bijlage 1.

Tabel 2. Overzicht busverbindingen Hengelo

Lijn	Van - Naar	Gebied	Type	Opmerkingen
9	Station – Universiteit – Enschede	Stad	HOV ¹	
10	Station – Veldwijk – Twentekanaal	Stad	Ontsluitend	Eénrichting lijn, afhankelijk van ochtend-/avondspits
11	Station – Hasseler Es	Stad	HOV	
12 ²	Station – Ziekenhuis – Station	Stad	Ontsluitend	Eénrichting
12 ²	Station – Groot Driene – Station	Stad	Ontsluitend	Deels éénrichting
13	Station – Slangenbeek	Stad	HOV	
51	Station – Almelo	Streek	Streek	HOV binnen Hengelo
53	Station – Eibergen	Streek	Streek	
65	Station – Tubbergen	Streek	Streek	



Figuur 4. Overzicht ov-netwerk Hengelo 2024

¹ HOV: Hoogwaardig openbaar vervoer: hogere frequentie, snellere reistijd, haltes met meer voorzieningen, grotere halteafstand, (deels) vrijliggende busbanen.

² Lijn 12 bestaat uit twee gedeelten en vormt grotendeels een eenrichtingslijn door de stad.

1.2 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.

1.3 Deelvervoer

Het aanbod van deelvervoer in Hengelo is op dit moment al divers en biedt inwoners en bezoekers verschillende mogelijkheden om zich op een duurzame en flexibele manier door de stad te verplaatsen. De beschikbaarheid van deelauto's, deelfietsen en deelscooters die vrijwel de hele week en de hele dag kunnen worden gebruikt, maakt het vervoersaanbod toegankelijk en geschikt voor verschillende reisbehoeften. Binnen het loket Deelmobiliteit Overijssel wordt provinciaal samengewerkt om deelvervoer te stimuleren, zodat het volwaardig onderdeel wordt van het mobiliteitssysteem.

Op dit moment hebben twee bedrijven, Greenwheels en MyWheels, deelauto's geïntroduceerd in de stad. Deze deelauto's zijn op vaste plaatsen in de stad 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 wordt 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. De aanvragers moeten een vergunning aanvragen om in Hengelo te mogen opereren, en de nadere regels stellen specifieke eisen waaraan deelvoeraanbieders moeten voldoen om de vergunning te verkrijgen.

Belangrijke aspecten die in de nadere regels zijn uitgewerkt, zijn onder meer de kwaliteit en duurzaamheid van de aangeboden voertuigen, het aantal vergunningen dat wordt verleend en de selectiecriteria voor de aanbieders. Het vergunningsstelsel is een belangrijke stap om een evenwichtige en geordende uitbreiding van deelvervoerdiensten te garanderen, terwijl tegelijkertijd wordt gestreefd naar duurzame, toegankelijke en efficiënte mobiliteit voor iedereen die in Hengelo woont en reist.

1.4 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 (zie figuur 5 ter illustratie). 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.



Figuur 5. Deelvervoerhub Beursstraat

2. Ontwikkelingen

De komende jaren komen 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 ontwikkelingen toegelicht.

2.1 Stedelijke Ontwikkeling

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.

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.

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.

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.

2.2 Mobiliteitstransitie

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 deelfervoer. 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 & Inclusiviteit

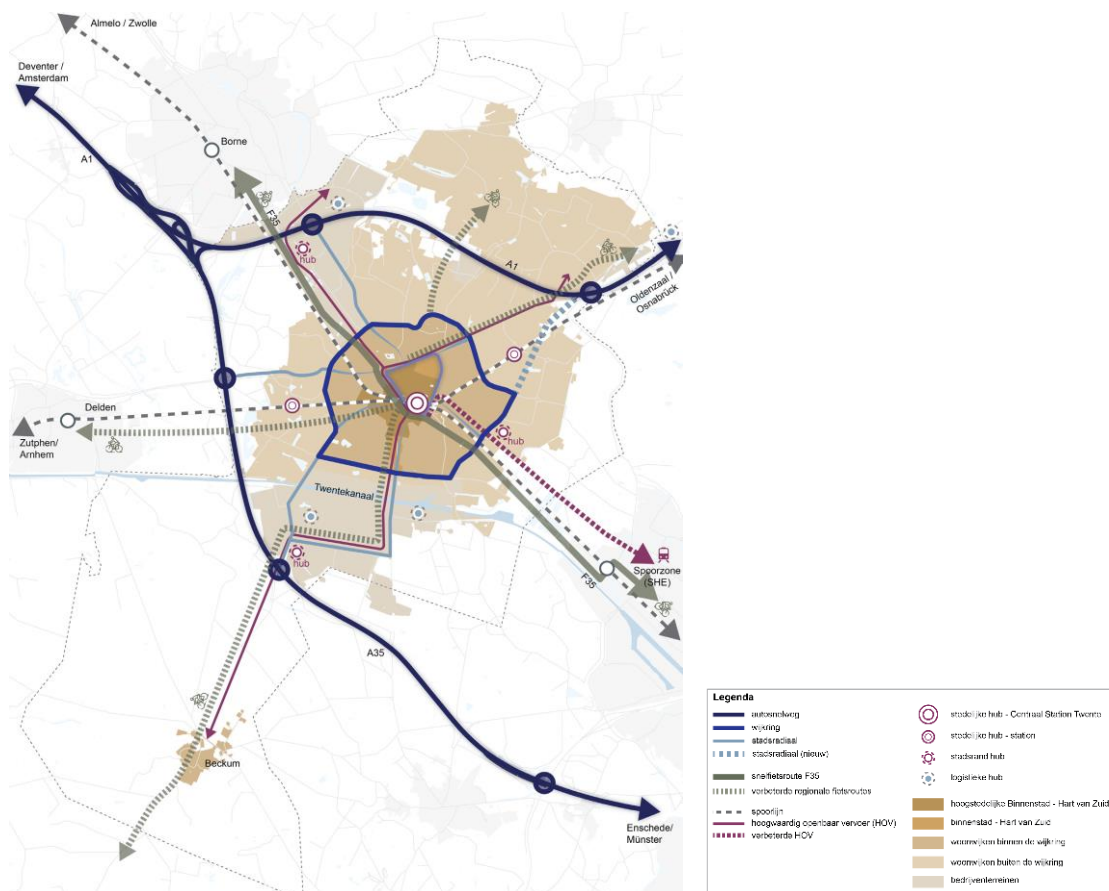
Inclusieve mobiliteit houdt in dat iedereen, ongeacht hun persoonlijke omstandigheden, volledig kan profiteren van nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het draagt bij aan een duurzame en leefbare stad. In 2040 zijn verschillende vormen van vervoer fysiek toegankelijk voor iedereen. Daarnaast is mobiliteit 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, bijvoorbeeld 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.

2.3 Mobiliteitsplan 2040 'Heel Hengelo in Beweging'

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.



Figuur 6. Integraal mobiliteitsnetwerk Hengelo

In het Mobiliteitsplan staan vier thema's centraal:

- Multimodaal bereikbaar
- Veilige (woon)stad
- Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende woonstad
- Voor iedereen toegankelijk en verbonden

Elk thema kent zijn beleidsdoelen en ambities die richting geven aan de ontwikkeling van de netwerken. Het mobiliteitsnetwerk van Hengelo moet robuust zijn en voorbereid op de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de stad, woningbouw en mobiliteit. Op Figuur 6 is de integrale visiekaart weergegeven, hierin zijn de principekeuzes op netwerkniveau weergegeven.

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 HOV-busverbindingen. In het Mobiliteitsplan is vastgesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen hieromheen worden geconcentreerd. Het stads- en streekbusnetwerk kent een meer ontsluitende functie voor de woonwijken en omliggende kernen. In dit plan worden de beleidskeuzes verder uitgewerkt tot maatregelen.



Figuur 7. HOV-busbaan Slangenbeek

3. Ambitie

3.1 (Inter)nationale en Provinciale Bereikbaarheid

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. 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 en Münster, en één rechtstreekse verbinding tussen Hengelo en Dortmund. Bovendien worden kansen gezien voor nachttreinverbindingen vanuit Hengelo, die als duurzaam alternatief voor vliegreizen kunnen dienen, en hiermee het internationale knooppunt versterken.

Met de spoorverbinding tussen Zwolle 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 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.



Figuur 8. Station Hengelo

3.2 Regionale en Stedelijke Bereikbaarheid

In het Mobiliteitsplan zijn de kaders gesteld voor het openbaar vervoer en andere gedeelde mobiliteitsoplossingen. Hierin is gesteld dat de Hoogwaardige ov-lijnen de ruggengraat vormen en dat we het ontsluitend ov op peil houden. Dit laatste kan door nieuwe ontwikkelingen ook een alternatieve ontsluitende vervoersvoorziening zijn.

In samenwerking met de provincie en vervoerders streven we naar de ontwikkeling van publieke mobiliteit, waarbij het openbaar vervoer de ruggengraat van het systeem vormt. Andere (gedeelde) mobiliteitsoplossingen vormen een aanvulling op het openbaar vervoer. Hiermee vormt publieke mobiliteit een aantrekkelijk alternatief voor de auto en is vervoer voor iedereen beschikbaar.

Voor elke inwoner en bezoeker dient het systeem veilig, snel en makkelijk te gebruiken zijn. We zien publieke mobiliteit als de sleutel tot het verminderen van verkeerscongestie, het verbeteren van de luchtkwaliteit, het bevorderen van duurzame vervoerswijzen, het stimuleren van economische groei en het mogelijk maken van vervoer voor iedereen. Het systeem bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV): ruggengraat van het netwerk**

De regionale spoorverbindingen en HOV-buslijnen vormen samen een netwerk dat de belangrijkste bestemmingen en ov-knooppunten binnen de regio en de stad met elkaar verbindt. Deze verbindingen verplaatsen op een efficiënte manier grote groepen reizigers. Om een volwaardig alternatief te zijn voor de auto is het van belang dat de regionale spoorverbindingen frequent rijden. Hetzelfde geldt voor de buslijnen, die daarnaast ook soepel door de stad kunnen doorstromen. Bij verdere groei van de stad hoort ook een groei en ontwikkeling van een robuust HOV-netwerk.

- **Ontsluitende (buurt)buslijnen: aanvulling op trein- en HOV-verbindingen**

Ontsluitende (buurt)buslijnen worden ingezet in gebieden voor vervoersstromen die te laag zijn voor een HOV-verbinding. Bij voorkeur worden vaste (buurt)buslijnen ingesteld met haltes om een laagdrempelige en betrouwbare vorm van vervoer te (blijven) bieden aan inwoners. Zo behoudt de ontsluitende functie van het openbaar vervoer. Als er voldoende enthousiaste vrijwilligers zijn, kan de ontsluitende (buurt)bus door vrijwilligers worden uitgevoerd, hiermee blijft openbaar vervoer betaalbaar.

Op rustige momenten, wanneer de vraag lager is, kan flexibiliteit worden ingebouwd in het systeem. Hiermee wordt gezorgd voor een efficiënter systeem en worden lege voertuigen in de stad voorkomen. De route wordt daarbij bepaald op basis van de geboekte ritten. Een voorwaarde is dat het boeken van ritten voor iedereen mogelijk moet zijn op een zo eenvoudig mogelijke manier.



Figuur 9. Busstation Hengelo

- **Deelvervoer: voor- en natransport & alternatief voor de auto**

Bij deelvervoer worden voertuigen, zoals auto's en fietsen, gedeeld tussen verschillende gebruikers. In tegenstelling tot openbaar vervoer wordt deelvervoer op individuele basis gebruikt en is het altijd beschikbaar. Deelvervoer bestaat uit twee categorieën, elk met een verschillende aanpak:

a) Kleinere voertuigen, als aanvulling op het openbaar vervoer: hieronder vallen deelfietsen en deelscooters, waarmee het eenvoudig is om vanaf een halte naar de bestemming te reizen (de first en last mile). Het biedt ook een handige optie voor reizen op momenten dat het reguliere openbaar vervoer niet beschikbaar is, zoals 's nachts en op locaties waar geen openbaar vervoer rijdt. Deelvervoer is veilig, gebruiksvriendelijk en veroorzaakt geen overlast in de openbare ruimte. In samenwerking met de provincie wordt onderzocht hoe deelfietsen en deelscooters kunnen worden geïntegreerd met het openbaar vervoer.

b) Grotere voertuigen, als alternatief voor individuele autoritten: hieronder vallen deelbakfietsen en deelauto's, die individuele autoritten kunnen vervangen en zo bijdragen aan het verminderen van autobezit. Deze vorm van deelvervoer implementeren we ook bij verdichtingsprojecten in de woningbouw, waardoor er minder parkeerplaatsen nodig zijn in de openbare ruimte. Bij verdichtingsprojecten vormt de deelauto een alternatief voor de (tweede) auto van huishoudens.

- **FlexRRReis**

Meerwaarde wordt gezien in een flexibele vorm van vervoer met FlexRRReis, aangezien dit de mobiliteit van mensen vergroot en het bereik van het openbaar vervoer uitbreidt. Dit biedt een praktische oplossing voor reizigers die niet direct toegang hebben tot reguliere vervoersdiensten. Met FlexRRReis is het mogelijk om op aanvraag van een adres naar een hub te reizen of andersom. Vanaf de hub is het mogelijk om de reis te vervolgen met het openbaar vervoer. FlexRRReis is met name bedoeld om reizigers te vervoeren die niet per fiets of te voet naar de dichtstbijzijnde hub kunnen reizen. Het is daarmee aanvullend op de reguliere buslijnen.

- **Doelgroepenvervoer/(WMO-)taxi: vervoer voor specifieke doelgroepen**

Doelgroepenvervoer verzorgt vervoer op maat voor specifieke doelgroepen, zoals WMO-geïndiceerden en leerlingen. Voor de langere termijn is de ambitie om dit verder te integreren binnen publieke mobiliteit, om zo tot een integraal en efficiënt systeem te komen.

Bussen en treinen zijn aangepast voor het vervoer van mensen met een beperking, maar hier zijn de specifieke doelgroepen niet altijd mee bekend. Vaak maakt de doelgroep gebruik van het vervoer met taxi's en taxibusjes. Het stimuleren van zelfstandig reizen draagt bij aan het versterken van de eigenwaarde van deze individuen.

We richten ons op het bevorderen van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer door mensen die vallen onder de Wmo. Dit doen we door hen bewust te maken van de voordelen die het openbaar vervoer biedt ten opzichte van het Wmo-vervoer. Het is geen gemeentelijke bevoegdheid om hierin veranderingen aan te brengen. We maken wel gebruik van mogelijkheden die Arriva biedt om specifieke doelgroepen te helpen zelfstandig te reizen.

- **Lokale initiatieven & meerijddiensten: vervoer voor minder mobiele inwoners**

In Hengelo zijn reeds verschillende lokale initiatieven aanwezig, waaronder ANWB Automaatje. Dit is een meerijddienst voor minder mobiele inwoners, uitgevoerd door vrijwilligers. Het streven is om deze systemen bekend te maken en te communiceren naar de inwoners, omdat ze maatwerkvervoer kunnen aanbieden. Hierdoor wordt het voor mensen die minder mobiel zijn eenvoudiger om vervoersmogelijkheden te vinden.

- **Mobiliteitshubs: vormen de schakels van het netwerk**

Mobiliteitshubs zijn de schakels binnen het ov-netwerk. Het vormen knooppunten waar alle vormen van publieke mobiliteit samenkomen. Hubs zorgen ervoor dat reizigers eenvoudig kunnen

overstappen op verschillende vormen van vervoer. Op mobiliteitshubs is bijvoorbeeld deelvervoer beschikbaar, als voor- en natransport van het openbaar vervoer.

Bij deze hubs zijn alle faciliteiten aanwezig om het voor- en natransport te integreren met het publieke systeem en om te wachten op de bus en/of trein. Er zijn voorzieningen aanwezig die bijdragen aan het versterken van de knooppunt functie, zoals een overdekte wachtruimte, reisinformatie en fietsparkeergelegenheid.



Figuur 10. Station Hengelo Gezondheidspark

4. Aanpak

Hieronder wordt de aanpak geschetst met de verschillende maatregelen, geclusterd op basis van de vier centrale thema's van het Mobiliteitsplan. In bijlage 2 zijn de maatregelen weergegeven in de tabel, inclusief de stakeholders en termijn van realisatie.

4.1 Multimodaal Bereikbaar

Spoorverbindingen

We zetten ons met relevante partners in om het aanbod aan internationale treinverbindingen te behouden en uit te breiden. Er wordt samen gewerkt met regionale, provinciale en Duitse partners om rechtstreekse treinverbinding tot stand te brengen tussen Zwolle en Münster en tussen Hengelo en Dortmund. Verder ontwikkelen we Station Hengelo verder tot een modern multimodaal vervoersknooppunt, onder de naam 'Twente Centraal'.

We gaan in gesprek met de relevante partners om regionale treinverbindingen uit te breiden om zo de bereikbaarheid van de stad en regio te versterken. Zo willen we graag de verbinding Apeldoorn – Hengelo – Enschede in plaats van enkel de spits, de hele dag laten rijden. Bij de uitbreiding van de treinverbindingen is het van belang om ervoor te zorgen dat er voldoende spoorcapaciteit op het station beschikbaar is. Dit zorgt voor een soepele doorstroming van treinen en minimaliseert vertragingen. We zullen dit punt onder de aandacht blijven brengen bij de relevante belanghebbenden.

Het station is de stedelijke mobiliteitshub van de stad, wat een aantrekkelijk, bruisend en levende plek moet zijn. Rondom de stationsomgeving wordt een bruisend stadsdeel met een aantrekkelijk (hoog)stedelijk woonmilieu ontwikkeld en levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbare top-technologische regio. Het station is uitstekend te bereiken en kent volwaardige voetganger- en fietsverbindingen.



Figuur 11. Station Hengelo: Stedelijke Mobiliteitshub.

HOV- & Busverbindingen

Samen met Enschede en de provincie willen we werken aan de verbetering van de HOV-verbinding tussen Hengelo en Enschede. Met het oog op de stedelijke schaa sprong, SHE-ontwikkeling en groei naar een top-technologische regio, is een robuuste, hoogwaardige ov-verbinding en goede bereikbaarheid een randvoorwaarde. Voor de toekomst wordt ingezet op een snelle, robuuste en frequente verbinding, waarbij ook de bereikbaarheid in de avonduren en nacht wordt verbeterd. Er wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een HOV+ verbinding om de bereikbaarheid van het gebied op peil te houden, bijvoorbeeld in de vorm van Bus Rapid Transit (bussysteem met hoge frequentie en snelheid) of lightrail. Daarnaast wordt een proef opgezet om te kijken op welke manier een ov-verbinding tussen Hengelo en Enschede in de nacht mogelijk is.

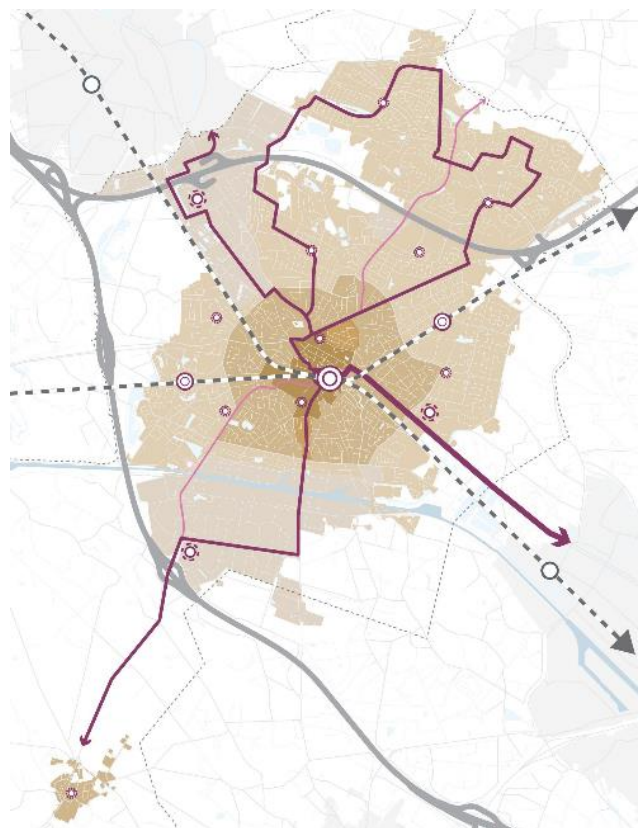
We trekken samen op binnen de regio om een robuust ov-netwerk te hebben, te behouden en eventueel uit te bouwen om alle kernen bereikbaar te houden. Vanaf omliggende plaatsen en kernen zoals Borne, Delden, Haaksbergen en Oldenzaal is Hengelo goed en snel bereikbaar met een HOV-bus en/of trein. We bevorderen actief concessiebeheer door regelmatig als gemeente met vervoerder en concessiehouder om tafel te gaan. Tijdens overleggen met de provincie worden de Hengelose wensen naar voren gebracht. Tijdens deze overleggen wordt gekeken wat er goed gaat en wat er verbeterd kan worden.

In het Mobiliteitsplan zijn de HOV-verbindingen in de stad vastgesteld, zoals weergegeven op Figuur 12. We streven ernaar om op HOV-verbindingen overdag minimaal 4x per uur een bus te rijden. Hiermee wordt gezorgd voor een goed aanbod aan ov, waardoor het een aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto. Ook streven we naar de inzet van een volwaardige tweerichtingsbuslijn op de as station – Hart van Zuid – Bedrijventerrein Twentekanaal. Die lijn biedt de mogelijkheid voor de verdere verdichting van Hart van Zuid en het stimuleren van ov-gebruik door werknemers op het bedrijventerrein.

De ontsluitende (buurt)buslijnen zijn aanvullend op de HOV-lijnen en doen de wijken aan waar geen HOV-lijnen aanwezig zijn. Het uitgangspunt zijn ontsluitende (buurt)buslijnen met vaste routes. Op rustige momenten kan dit ook een flexibele vorm zijn. We gaan in gesprek met vervoerder en provincie om te kijken hoe we een zo goed mogelijk ontsluitend netwerk kunnen aanbieden. Het doel is om een evenwichtig openbaar vervoersysteem te bieden, dat zowel snel, flexibel als ontsluitend is. Op locaties in de stad waar geen ov-lijn in de buurt is zijn andere oplossingen mogelijk, zoals FlexRRreis of meerrijddiensten (zie hieronder).

Gedeelde Mobiliteitsoplossingen

Deelvervoer is onderdeel van het publieke mobiliteitssysteem. Met deelvervoer wordt de first en last mile van de ov-reis aantrekkelijker, waardoor ook het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ook is het mogelijk om deelvervoer te gebruiken als het openbaar vervoer niet rijdt. Deelvervoer is veilig en gemakkelijk te gebruiken en zorgt niet voor overlast in de openbare ruimte. Op plekken waar deelvervoer tot overlast leidt realiseren we (virtuele) deelvervoerhubs om parkeeroverlast van deelvoertuigen te voorkomen. Ook ontwikkelen we (virtuele) hubs buiten het stedelijk gebied zoals in Beckum en in overleg met buurgemeenten om hier ook deelvervoer aan te bieden. Het moet mogelijk zijn om met deelvervoer over de gemeentegrens naar omliggende gemeenten te rijden.



Figuur 12. HOV-lijnen (donker)

Met de provincie gaan we in gesprek om deelvervoer te integreren met het openbaar vervoer. Er wordt gestreefd naar een geïntegreerd systeem waarin deelvervoer en openbaar vervoer goed op elkaar aansluiten. Een voorbeeld hiervan is dat op bedrijventerreinen ook deelvervoer beschikbaar is. Dit maakt het mogelijk om met het openbaar vervoer naar het bedrijventerrein te reizen en de 'last mile' met deelvervoer af te leggen. Samen met de deelvervoerbedrijven zorgen voor voldoende aanbod op straat, zodat het een volwaardig alternatief vormt. We onderzoeken hoe we de business case voor deelvervoer kunnen optimaliseren door subsidies of bijdragen van bedrijven. Ook gaan we in gesprek met NS om het aanbod ov-fietsen in Hengelo uit te breiden.



Figuur 13. Deelfietsen

Er wordt actief samengewerkt met deelautobedrijven om ervoor te zorgen dat hun diensten goed zijn afgestemd op de behoeften van reizigers en dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn in de stad. Hierbij willen we het huidige aanbod van deelauto's uitbreiden, waarbij we inzetten op zero-emissie deelauto's. Bij de verdichtingsopgave van de woningbouw draagt deelvervoer bij aan het verlagen van het autobezit. Er wordt een strategie ontwikkeld over hoe deelvervoer kan worden toegepast bij gebiedsontwikkelingen in de stad.

Op dit moment bestaat het concept van de hubtaxi al in de vorm van de Noaberhopper. Hierin zien we de kans om dit concept uit te breiden in de stad en breder bekend te maken onder de inwoners met FlexRRReis. FlexRRReis biedt een praktische oplossing voor reizigers die niet direct toegang hebben tot het reguliere openbaar vervoer. FlexRRReis vormt tevens een alternatief voor reizigers voor wie het lastig is om te reizen naar een hub om vanaf daar verder te reizen met het openbaar vervoer. Ook breiden we zo de dekking van het openbaar vervoer uit in de randen van de stad. Het systeem bestaat uit 8-persoons busjes, wat per stadsdeel wordt uitgerold. Hierover gaan we in gesprek met de provincie en zoeken we de samenwerking op met Borne en Enschede, aangezien zij eenzelfde systeem willen implementeren.

Er wordt een overzicht gemaakt van alle lokale initiatieven en meerrijddiensten (zoals ANWB Automaatje) 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.

4.2 Een veilige woonstad

Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd door grotere lijnbussen bij voorkeur niet door smalle woonstraten te laten rijden. Voorbeelden van smalle woonstraten waarover nu een bus rijdt zijn de Woltersweg en Industriestraat. Bussen rijden zoveel mogelijk via de invalswegen, busstroken en vrijliggende busbanen. Op vrijliggende busbanen rijden bussen zonder andere verkeer, waardoor de bussen snel en vlot doorstromen. Ander verkeer is op vrijliggende busbanen niet toegestaan.

Op dit moment is het beperkt mogelijk om in woonstraten met buslijnen snelheidsremmende maatregelen te nemen door geluidsoverlast en trillingenoverlast van bussen die hierbij ontstaat. Door buslijnen meer via hoofdwegen te laten rijden wordt het mogelijk om in deze woonstraten snelheidsremmende maatregelen te nemen waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid sterk wordt verbeterd. Samen met de vervoerder wordt onderzocht hoe en welke buslijnen door smalle woonstraten kunnen worden omgeleid naar doorgaande wegen, waarbij we rekening houden met de behoeften van reizigers.

Het bundelen van lijnen op de invalswegen heeft naast de verkeersveiligheid andere voordelen. Door de stad ontstaan ov-assen met een hogere frequentie dan nu, 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.

Het niet meer rijden over de woonstraten leidt voor een grote groep reizigers tot een versnelling van de reistijd omdat de buslijn sneller doorstroomt door de stad. Tevens wordt voor de inwoners van de woonstraten de leefbaarheid en verkeersveiligheid vergroot. Voor een klein groep reizigers zal een ov-halte verder gelegen zijn. Bij de omlegging van lijnen wordt hier duidelijk over gecommuniceerd. Voor reizigers voor wie dit een uitdaging is zijn er alternatieven beschikbaar in de vorm van maatwerkvervoer, zoals ANWB Automaatje, de hubtaxi of het WMO-vervoer.

30 km/h binnen de Wijkring

In het Mobiliteitsplan 2040 wordt ingezet op het upgraden van wegen naar 30 km/h binnen de wijkring voor de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit heeft effect op de buslijnen in de stad, aangezien die lijnen vaak naar het station gaan. De vervoerder en provincie worden in een vroeg stadium betrokken om de effecten en maatregelen inzichtelijk te maken.

4.3 Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad

Ov-haltes

We streven ernaar om elke halte aantrekkelijk, goed toegankelijk, veilig en comfortabel te maken. Ov-haltes liggen op logische locaties langs de ov-lijnen. Vanaf de woon- en werkplekken in een gebied is er op 5 minuten fietsen of 10 minuten wandelen een HOV-halte of treinstation, zoals vastgesteld in het Mobiliteitsplan.

Elke ov-halte maken we rolstoeltoegankelijk en worden voorzien van geleidelijnen voor visueel gehandicapten, in overeenstemming met de landelijke richtlijnen. Daarnaast zorgen we voor goede loop- en fietsroutes naar de haltes, waardoor ze gemakkelijk bereikbaar zijn vanuit de omgeving. Zeer rustige haltes met minder dan 1 instapper per dag sluiten we, waardoor onnodige investeringen in de toekomst worden vermeden die slechts een zeer beperkte groep ten goede zouden komen (ca. 7 haltes).

Haltes met meer dan vijf instappers per dag worden voorzien van overdekte wachtruimtes. Nieuwe wachtruimtes zullen duurzame maatregelen bevatten, zoals een sedumdak of zonnepanelen. Ook worden bij drukke haltes fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd en wordt actuele reisinformatie geboden aan reizigers. Waar mogelijk gaan we haltes vergroenen, bijvoorbeeld met verticaal groen.



Figuur 14. HOV-halte langs de Busbaan Het Broek

Wijkhubs

Een ander aspect is de ontwikkeling van mobiliteitshubs op drukke ov-haltes, zogenaamde wijkhubs. Dit zijn centraal gelegen locaties; locaties gelegen bij wijkwinkelcentra, de voorstadshaltes en rond de binnenstad. Deze hubs zijn centrale punten waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. Hier zullen diverse vormen van deelfervoer beschikbaar zijn, waardoor reizigers kunnen overstappen tussen verschillende vormen van vervoer.

Door deze hubs strategisch te plaatsen nabij ov-haltes en andere belangrijke knooppunten, verbeteren we de toegankelijkheid en efficiëntie van het systeem. Station Oost maakt hier deel van uit, waarbij we de omgeving en uitstraling van het station willen verbeteren met de ontwikkeling van Campus Driene. De mobiliteitshubs fungeren als schakels in het netwerk en zijn aantrekkelijke overstappunten die bijdragen aan een levendige en dynamische stad. Daarnaast bieden deze hubs de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingen te centreren of parkeeroplossingen voor een wijk te integreren.

We stellen een handboek op waarin we de eisen en randvoorwaarden voor ov-haltes en mobiliteitshubs opnemen. Hierin werken we uit welke maatregelen per halte worden getroffen en welke haltes worden getransformeerd tot mobiliteitshubs. We hanteren hierbij als vertrekpunt de locaties van hubs zoals vastgesteld in het Mobiliteitsplan. We streven naar een duidelijke vormgeving van hubs die consistent wordt toegepast in het hele systeem.

Strategische stadsrandhubs

In het Mobiliteitsplan zijn plannen voor stadsrandhubs opgenomen, P+R-locaties aan de rand van de stad, strategisch gelegen aan de invalswegen. Op deze hubs kunnen voertuigen worden geparkeerd, waarna de reis wordt voortgezet met een andere vorm van vervoer, zoals het openbaar vervoer. Om de stadsrandhub te laten slagen is flankerend beleid nodig. Het moet aantrekkelijker zijn om op een stadsrandhub te parkeren en de reis op een andere manier voort te zetten dan door te rijden naar het gebied binnen de wijkring om daar te parkeren. Voor de lange termijn worden geschikte locaties voor de stadsrandhubs onderzocht, met de ambitie om bestaande parkeerinfrastructuur op een slimme manier te benutten. Ook willen we daarbij in gesprek gaan met buurgemeenten om locaties te onderzoeken die ook voor hen interessant kunnen zijn, zoals op bedrijventerrein Westermaat of De Veldkamp. Zo gaan we efficiënt om met de beschikbare ruimte.

Taxistandplaats

Veel bezoekers aan de binnenstad maken gebruik van taxi's, omdat het openbaar vervoer in de late avonden en nacht 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 hiervoor een goede locatie, waarbij we ook rekening houden met de behoeften van de taxibedrijven.

Innovaties & Digitalisering

Daarnaast wordt ingezet op innovaties en digitalisering. Het streven is dat alle vormen van publieke mobiliteit door één partij worden aangeboden, met dezelfde huisstijl. Het moet mogelijk zijn om binnen één app alle aspecten van het reizen te regelen. Die app ontwikkelen we als gemeente niet zelf, maar we sluiten aan bij provinciale of landelijke apps zodat wordt voorkomen dat voor elke gemeente een andere app nodig is voor reizigers.

4.4 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. Ook volgen we landelijke ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend.

We blijven ov-ambassadeurs faciliteren om openbaar vervoer 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 goede begeleiding kunnen mensen zelf reizen, wat hun zelfstandigheid versterkt.

Bovendien wordt het gebruik van openbaar vervoer op andere manieren aangemoedigd. Bij speciale evenementen in de binnenstad streven we ernaar om tegen een gereduceerd tarief naar de stad te reizen. Dit draagt niet alleen bij aan het verminderen van verkeersdruk, maar ook aan een grotere toegankelijkheid voor alle bezoekers waardoor meer bezoekers naar de binnenstad komen. Tevens wordt samengewerkt met relevante partners om de mogelijkheid van kortingsacties en promoties voor het openbaar vervoer verder te verkennen en te benutten.

Bijlage 1 – Analyse huidige busnetwerk Hengelo

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 bedient sinds het verdwijnen van lijn 59 op deze verbinding in 2021. Lijn 10 heeft gedeeltelijk de verbinding overgenomen op de zuidelijke HOV-as, echter is dit een éénrichtingslijn met een lage frequentie waardoor dit geen HOV-lijn betreft. 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 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:

Hengelo Zuid wordt ontsloten door lijn 10, die in 2021 gewijzigd is qua opzet door het vervallen van lijn 59 op de zuidelijke HOV-as. De lijn combineert de bediening van Berflo Es en Veldwijk met het bedrijventerrein Twentekanaal. De westelijke en oostelijke kant van de stad wordt ontsloten door lijn 12, die de wijken Groot Driene, Wilderinkshoek en Woolder Es aandoet. De belangrijkste halte aan lijn 12 is die van het ziekenhuis.

Beide lijnen 10 en 12 rijden in lage frequenties, kennen een lage gemiddelde snelheid en via lange lusroutes met veel eenzijdig bediende haltes. De eenzijdige routing zorgt voor een beperkt aantal reizigers omdat een lange rit van of naar het station dient te worden gemaakt. Ook maken beide lijnen gebruik van enkele smalle woonstraten wat negatieve effecten heeft op de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en doorstroming.

In de avonduren en weekend is er op dit moment geen vaste busdienst op lijn 10 en 12 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.

Tabel 3. Top-10 drukste bushaltes Hengelo

Halte	Lijn	Toelichting
Centraal Station	9, 10, 11, 12, 13, 51, 53, 65	Centraal knooppunt, overstap bus-trein, binnenstad
Thiemsbrug	11, 13, 51, 65	HOV-verbinding, Binnenstad
Winkelcentrum Slangenbeek	13	HOV-verbinding, winkelcentrum
Het Broek	13	HOV-verbinding
Haverweg	9	HOV-verbinding, verbinding naar Universiteit & Enschede
Bovenhoek	11	HOV-verbinding
Winkelcentrum Hengelose Es	13	HOV-verbinding, winkelcentrum
Lansinkesweg	53	ROC van Twente
Bruninkshoek	11	HOV-verbinding
Grundellaan (Enschedesestraat)	9	HOV-verbinding, verbinding naar Universiteit & Enschede

De meeste haltes (ca. 74%) in Hengelo hebben minder dan 20 instappers per dag. Ongeveer een derde (33%) van het totaal aantal haltes kent minder dan 5 instappers per dag.

Voor de lijnen 10 en 12 hebben relatief veel haltes met weinig instappers. Deze twee lijnen hebben gezamenlijk circa 300 instappers per dag verdeeld over 52 haltes. Dit betekent dat maar een klein aandeel (ca. 7%) van het totale aantal instappers in lijn 10 en 12 stapt, terwijl deze twee lijnen bijna de helft (ca. 46%) van het totale aantal haltes hebben.

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 2024 is dit € 1,08. De provincie Overijssel, als concessieverlener, bepaalt de prijs per kilometer voor het reizen met de bus. In 2024 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.

Bijlage 2 – Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit

Thema	Maatregel	Termijn	Stakeholders
Multimodaal Bereikbaar	Rechtstreekse treinverbinding Zwolle – Twente – Münster.	LT	Provincie, Euregio
	Rechtstreekse treinverbinding Hengelo – Dortmund.	LT	Provincie, Euregio
	Uitbreiding regionale treinverbindingen; gesprek met provincie & ProRail.	MLT	Rijk, Provincie, Vervoerders & ProRail
	Verbetering HOV-verbinding Hengelo – Enschede, meenemen binnen bereikbaarheidsstudie.	KT	Gemeente Enschede, Vervoerder, Provincie
	Actief in overleg met concessiebeheerder en vervoerder.	KT	Vervoerder, Provincie
	Ontsluitend OV-net herzien, analyse opstellen met provincie en vervoerder.	KT	Vervoerder, Provincie
	In overleg met provincie over integratie deelvervoer en openbaar vervoer.	MLT	Provincie
	Onderzoek uitvoeren naar optimalisatie business case van deelvervoer door subsidies of bijdragen van bedrijven.	KT	Gemeente, Provincie, Aanbieders Deelvervoer
	In overleg met NS over uitbreiden aanbod ov-fietsen.	KT	NS
	Actief in overleg met deelvervoeraanbieders, zorgen voor voldoende aanbod deelvervoer op straat.	KT	Aanbieders Deelvervoer
	(Virtuele) Deelvervoerhubs instellen op drukke locaties met overlast.	KT	Aanbieders Deelvervoer
	Strategie uitwerken hoe deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen kan worden toegepast.	KT	Aanbieders Deelvervoer
	In gesprek met provincie om FlexRRReis in te stellen per stadsdeel	MLT	Provincie, Vervoerder, Enschede
	Overzicht maken van lokale vervoersinitiatieven en actief over communiceren.	KT	Gemeente, Lokale initiatieven
Een veilige woonstad	Buslijnen uit smalle woonstraten in kader van verkeersveiligheid en leefbaarheid, in combinatie met herziening ov-net.	KT	Vervoerder
	In overleg met vervoerder en provincie over effecten en maatregelen van 30 km/h binnen de wijkkring.	MLT	Vervoerder, Provincie

	Effecten onderzoeken in studie bereikbaarheid centrum.		
Duurzaam, aantrekkelijke en bruisende (woon)stad	Toegankelijkheid bushaltes verbeteren, zoals verhoogde instapplatforms en geleidelijnen. Binnen het Halteplan 2025 wordt hieraan gewerkt.	KT	Gemeente, Provincie, Gehandicaptenraad
	Handboek opstellen met eisen en randvoorwaarden voor haltes en mobiliteitshubs.	KT	Provincie, Gemeente
	Opstellen uitvoeringsprogramma haltes & mobiliteitshubs.	MLT	Provincie, Gemeente
	Voorzieningen uitbreiden van drukkere bushaltes, zoals overdekte wachtruimtes en fietsenstallingen.	KT	Gemeente
	Taxistandplaats binnenstad inrichten, onderzoek naar locatie en inrichtingseisen.	MLT	Gemeente
	Binnen 1 app alles met betrekking tot reizen mogelijk maken. Aansluiten bij landelijke initiatieven.	MLT	Provincie, Gemeente
Voor iedereen toegankelijk en verbonden	In gesprek gaan met vervoerder over speciale tarieven voor leeftijdsgroepen en inwoners met een laag inkomen.	KT	Vervoerder
	Ov-ambassadeurs (blijven) faciliteren om drempels weg te nemen.	KT	Gemeente
	Stimuleren van ov-gebruik, bijvoorbeeld tijdens evenementen.	KT	Gemeente

KT – Korte Termijn (t/m 2026)

MLT – Middellange Termijn (t/m 2035)

LT – Lange Termijn (t/m 2050)

Bronnen

DOVA. (2023, Februari). *Praatplaat Publieke Mobiliteit*. Opgehaald van <https://dova.nu/document/praatplaat-publieke-mobiliteit-februari-2023>