

Universiteit Twente – Faculteit van Behavioural, Management and Social
Sciences – MSc. Public Administration – Master Scriptie

Het mobiliteitsbeleid in de Gemeente Enschede; effectief?

Een onderzoek naar de mate van doelbereiking van het mobiliteitsbeleid
van de gemeente Enschede

Kleijssen, H.A. (Hielke, Student M-PA)

2-9-2025

Woorden aantal: 22.965

Voorwoord

Mobiliteitsbeleid was niet het eerste onderwerp dat ik heb gekozen om mijn masters' thesis over te schrijven. Ook niet mijn tweede. Wel is het hetgeen waarmee ik persoonlijk het meest mee te maken ga krijgen in mijn toekomstige carrière. Ik ben ondertussen al aan de slag bij gemeenten in dit domein, en heb er een passie in gevonden. Ik wil graag het goede doen voor de wereld, en graag wil ik iets doen voor waar ik de samenleving elke dag mee kan helpen. Door goed te sturen in het mobiliteitsbeleid, help je mensen zich beter te kunnen verplaatsen van waar ze moeten zijn. Werk, sport, sociaal leven. Elke keer wordt er een verplaatsing gemaakt van A naar B, en krijgen we te maken met mobiliteit. In de toekomst moeten mensen hier zorgvuldiger mee omgaan om onze planeet netjes achter te laten voor de toekomst.

Ten eerste wil ik iedereen bedanken die mij persoonlijk heeft geholpen met het schrijven van mijn Thesis. Mijn steun en toeverlaat Madelief voorop. Daarnaast wil ik ook mijn begeleiders Pieter-Jan en Veronica bedanken, die mij goed hebben ondersteund in het proces van schrijven, en het academische niveau van het onderzoek hebben bewaakt. Ook wil de beleidsambtenaren van de Gemeente Enschede bedanken. Zonder hen had ik mijn masters thesis waarschijnlijk niet kunnen voltooien.

Voor mij is een gigantisch leerproces geweest om op grote afstand een beleidsdomein te kunnen bestuderen, en de data te kunnen vergelijken van verschillende aard. Het plannen van grote stukken tekst, en een samenhangend geheel creëren zijn allemaal leermomenten voor mij geweest.

Hopelijk kan je genieten van mijn Master Scriptie.

Met vriendelijke groet,

Hielke Kleijssen

Abstract

Deze masterscriptie is uitgevoerd om de mate van doelbereiking van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid in Enschede vast te stellen. Hierbij is gekeken naar de hoofddoelen van de gemeentelijke mobiliteit; het verduurzamen van de mobiliteit, het bereikbaar houden van Enschede en het stimuleren van actief mobiliteitsgedrag. Door het gebruik van een embedded single casedesign met mixed-method manier van dataverzameling wordt de mate van doelbereiking per doel vastgesteld. De belangrijkste resultaten die naar voren komen uit de data zijn dat het verduurzamen van de mobiliteit van 2020 tot 2024 niet wordt behaald, dat de bereikbaarheid van Enschede niet tot nauwelijks is te meten met de beschikbare data en dat Enschede wel actief mobiliteitsgedrag stimuleert. Hiermee behalen ze één van de drie gestelde doelen in de periode 2020-2024. Uit de verzameling van de data kwam naar voren dat er in veel sub domeinen binnen mobiliteit niet of nauwelijks wordt gemonitord (met uitzondering van de fiets) en dat dat één van de belangrijkste redenen is dat de mate van doelbereiking niet vast te stellen is het niet halen van de doelen. De belangrijkste beperking van dit onderzoek is dat de data niet volledig is om alle indicatoren goed te kunnen meten, en de oordelen over de doelbereiking hierdoor beperkt bruikbaar zijn.

Lijst van figuren en tabellen

Figuur 1 - De doel - middelen relatie.....	13
Figuur 2 - Beleidsevaluatie in de beleidscyclus.....	15
Figuur 3 - Tijdskeuzes over mobiliteitsdoelen (Gemeente Enschede, 2019, p. 81)	41
Figuur 4 - Reistijd van Enschede centraal naar Münster centraal (2025)	44
Figuur 5 - Reistijd van Enschede centraal naar Arnhem Centraal	44
Figuur 6 - Reistijd van Enschede centraal naar Zwolle	45
Figuur 7 - Kreditaanvraag mobiliteit 2021	54
Figuur 8 - Kreditaanvraag mobiliteit 2022.....	54
Figuur 9 - Kreditaanvraag mobiliteit 2023.....	55
Figuur 10 - Kreditaanvraag mobiliteit 2024.....	55
Tabel 1 - Selectie van respondenten.....	20
Tabel 2 - Overzicht van het vastgestelde mobiliteitsbeleid in Enschede 2020-2024	24
Tabel 3 - Beleidsdoelen Mobiliteit.....	25
Tabel 4 - Beleidsdoelen Fietsvisie	28
Tabel 5 - Beschreven maatregelen Fietsvisie	29
Tabel 6 - Beleidsdoelen Integrale laadvisie	30
Tabel 7 - Beschreven maatregelen Integrale laadvisie	30
Tabel 8 - Beleidsdoelen Verkeersveiligheidsplan 2030	31
Tabel 9 - Beschreven maatregelen verkeersveiligheidsplan 2030	31
Tabel 10 - Beleidsdoelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit	32
Tabel 11 - Beschreven maatregelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit	32
Tabel 12 - Beleidsdoelen Parkeervisie.....	33
Tabel 13 - Beschreven maatregelen Parkeervisie	33
Tabel 14 - Beleidsdoelen OV-visie	34
Tabel 20 - Benadering van de co2 productie van Enschedese personenauto's.....	42
Tabel 21 – Middelen besteed aan gedragsverandering in gemeente Enschede 2021-2024.....	43
Tabel 16 - Kreditaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2021	55
Tabel 17 - Kreditaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2022	56
Tabel 18 - Kreditaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2023	56
Tabel 19 - Kreditaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2024	57

Lijst van afkortingen

MaaS: Mobility as a Service

DaaS: Doorstroming als een Service

STOMP: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Personenauto

AVG: Algemene verordening gegevensbescherming

GDPR: General Data Protection Regulation

NOEK: Noordelijke Rondweg om Enschede

DSI: Dynamische Snelheids Indicatie/Indicator

VCP: Verkeers Circulatie Plan

WVP: Wijkverkeersplan

WCP: Wijkcirculatieplan

Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Abstract.....	2
Lijst van figuren en tabellen	3
Lijst van afkortingen.....	4
Inhoudsopgave.....	5
1. Introductie.....	7
1.1 Achtergrond van het onderzoeksprobleem: Waarom Mobiliteitsbeleid?	7
1.2 Context: Mobiliteit in de gemeente Enschede	7
1.3 Onderzoeksprobleem en vraagstelling.....	9
1.4 Academische en maatschappelijke meerwaarde.....	9
1.5 Leeswijzer	10
2. Theorie.....	11
2.1 Conceptualisatie kerntermen.....	11
2.1.1 Beleid.....	11
2.1.2 Typen van beleid.....	13
2.1.3 Beleidscyclus	14
2.1.4 Soorten beleidsevaluatie	14
2.2 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid	15
2.3 Mate van doelbereiking.....	16
2.4 Samenvatting Theorie	16
3. Methodologie.....	18
3.1 Algemene onderzoeksontwerp	18
3.2 Methode van case-selectie	19
3.3 Methode van data-selectie en dataverzameling.....	19
3.4 Operationalisatie van de kernconcepten.....	21
3.5 Methode van data-analyse.....	22
3.6 Betrouwbaarheid en Validiteit.....	22
3.7 Ethische overwegingen	23
4. Resultaten	24
4.1 Organisatie van de beleidsinhoud binnen mobiliteit bij Gemeente Enschede.....	24
4.2 Beleidsdoelen en -maatregelen van het mobiliteitsbeleid in de Gemeente Enschede van 2020 tot 2024 ..	25
4.3 Beantwoording Deelvraag 1	35
4.4 Middelen voor Mobiliteitsbeleid Gemeente Enschede 2020-2024	36
4.5 Gemaakte Tijdskeuzes Mobiliteitsbeleid Enschede 2020-2024.....	40
4.6 Beantwoording Deelvraag 2	41
4.7 De mate van doelbereiking mobiliteitsbeleid Enschede van 2020 tot 2024.....	42
4.8 Interpretatie van de Resultaten.....	45

4.9 Beantwoording Deelvraag 3	Error! Bookmark not defined.
5. Conclusie en Discussie	47
Referenties	50
Appendix A: Kredietaanvragen mobiliteit 2021-2024.....	54
Appendix B: Interviewguide Semigestructureerde interviews	58

1. Introductie

De Nederlandse overheid is verantwoordelijk voor het uitvoeren van veel verschillende taken in verschillende domeinen. Eén van de principes van de rijksoverheid bij beleidsontwikkeling is “decentraal wat kan, centraal wat moet” (Rijksoverheid, 2023). Dit betekent dat de landelijke overheid taken aan onder andere de gemeenten delegeert. Het doel hiervan is dat gemeenten op veel vlakken maatwerk leveren die het beste aansluiten bij de behoeften van inwoners (Meester, 2020). Dit takenpakket is breed; aan de ene kant ontwikkelt de gemeente sociaal beleid voor inwoners, zoals de Wet maatschappelijke ondersteuning, de participatiewet, en jeugdhulp (Rijksoverheid B, z.d.). Naast deze sociale taken heeft de gemeente ook beleidstaken in het fysieke domein, zoals het beleid maken (en tot uitvoering brengen) voor energie, verkeer, economie, wonen, klimaat, bodem en meer (Rijksoverheid B, z.d.). Dit brede takenpakket zorgt ervoor dat het ambtelijk apparaat op allerlei vlakken richting en sturing behoeft van de politiek, om de wensen van de inwoners uit te voeren. Hiervoor worden visiestukken gemeente-breed ontwikkeld door beleidsmakers van de gemeente. In visiestukken worden doelen op lange termijn vastgesteld (Vereniging Nederlandse Gemeenten B, 2023). Deze visiestukken maken het mogelijk om met een kleinere scope plannen (of ander beleid) te formuleren die vertaalbaar zijn naar haalbare doelen in de vorm van beleidsplannen of uitvoeringsplannen. Door het steeds verder concretiseren van beleidsdoelen in deze beleidsnota's, wordt er in theorie bijgedragen aan de grotere lange termijn doelen uit de bovenliggende visiestukken die zijn vastgesteld door de gemeenteraad.

1.1 Achtergrond van het onderzoeksprobleem: Waarom Mobiliteitsbeleid?

Mobiliteit binnen gemeenten is een belangrijk onderwerp. Het is één van de grootste invloeden op het straatbeeld van een stad. Het is noodzakelijk dat de gemeente hierover beleid voert waarmee de stad zich duurzaam kan ontwikkelen om te voldoen aan de landelijk gestelde eisen. Daarmee is het ook van belang dat het beleid aansluit op de plaatselijke omgeving, en heeft de gemeente de ruimte om haar eigen grondgebied in te richten.

Mobiliteitsbeleid is een samensmelting van twee afzonderlijke begrippen: ‘mobiliteit’ en ‘beleid’. Mobiliteit is een veelbesproken beleidsveld binnen het fysieke domein in de gemeente. Een definitie die gegeven wordt door overheidsinstellingen is “het vermogen om je voort te bewegen. Dat kun je zonder hulpmiddel doen, bijvoorbeeld als je loopt. Maar dat kun je ook met een hulpmiddel doen. Denk aan de fiets, de auto of een vliegtuig. Mobiliteit, vervoer, transport zijn allemaal termen om van a naar b te komen.” (Atlas leefomgeving, z.d.). Het verplaatsen is een belangrijk onderdeel van het dagelijks leven van inwoners, en zorgt ervoor dat deze inwoners kunnen zijn waar ze moeten zijn, voor werk, sociale contacten, zorg, en ander contact met de samenleving. Mobiliteit is op zichzelf geen doel dat te bereiken valt; het is een vehikel dat randvoorwaardelijk staat aan andere doelen, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, en veiligheid. (Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2024) Denk hierbij aan het makkelijk te kunnen bereiken van het ziekenhuis, omdat de auto infrastructuur goed aansluit bij een verdichte stad. Of aan het uitgebreide netwerk aan losliggende fietspaden, waarbij fietsers een grotere afstand hebben tot gevaren, en zich zonder ongemakken (van bijvoorbeeld gevaarlijke kruisingen, of stoplichten) van A naar B kunnen verplaatsen.

Beleid kan worden gedefinieerd als “het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzes” (Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021, p. 15) . Beleid vormt een handelingsperspectief waarmee functionarissen kunnen werken om doelstellingen te bereiken.

Door deze definities te combineren en samen te stellen, kan Mobiliteitsbeleid worden gedefinieerd als “Het planmatige streven om de verplaatsingsmogelijkheden van mensen en goederen te verbeteren en veiliger te maken, door specifieke middelen en keuzes in te zetten die de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid bevorderen.”

1.2 Context: Mobiliteit in de gemeente Enschede

De ontwikkeling van mobiliteit is nauw verbonden met de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad (Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2016). Van origine een belangrijke textielstad, was de infrastructuur van Enschede in de 19e en vroeg 20e eeuw vooral gericht op het faciliteren van arbeidsmobiliteit voor de

textielindustrie, en het vervoeren van de goederen naar de textielfabrieken (Canon van Nederland A, z.d.). Deze vroeg industriële mobiliteitsstructuur was dan ook sterk afgestemd op de behoeften van de fabrieken en hun arbeiders. Vele spoorlijnen verbonden de stad met omliggende dorpen, waarbij de trein een essentieel vervoersmiddel was voor de arbeidersklasse. (Canon van Nederland B, z.d.)

Met de neergang van de textielindustrie kwam er in de jaren 60 een belangrijke verandering in de sociaaleconomische structuur van Enschede. De oprichting van de THT; Technische Hogeschool Twente (later de Universiteit Twente) in 1961 markeerde een keerpunt (Canon van Nederland C, z.d.). Deze nieuwe kennisinstelling bracht een verschuiving teweeg in het type mobiliteitsbehoeften binnen de stad. Waar voorheen de nadruk lag op de pendelstromen van fabrieksarbeiders, werd mobiliteit nu steeds meer bepaald door studenten, wetenschappers (door de oprichting van de Technische Hogeschool) en kenniswerkers (onder meer door de komst van productiegiants als Polaroid en Philips (Gemeente Enschede, z.d.)). Deze verschuiving leidde niet direct tot een compleet herdenken van de infrastructuur, maar markeerde wel de eerste tekenen van een bredere transformatie van de stad.

Enschede kende groei in zowel qua bevolkingsaantal als ruimtelijke uitbreiding (Stichting Historische Sociëteit Enschede-Lonneker, z.d.). Tegelijkertijd werd de auto steeds belangrijker als vervoersmiddel. Dit ging gepaard met de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur om de toenemende verkeersstromen te faciliteren. De belangrijkste infrastructuur voor de auto in Enschede is de Singel. Deze ringweg werd (en is) één van de belangrijkste corridors voor de doorstroom van autoverkeer binnen de gemeente, en functioneert als ruggengraat voor de stedelijke mobiliteit (1twente, 2024).

Door de groei van het aantal inwoners in de stad tot inmiddels bijna 162.000 (Centraal Bureau voor de Statistiek, z.d.), is de gemeente genoodzaakt plannen te maken om het gehele gebied bereikbaar te houden voor alle inwoners. Dit is een grote uitdaging, gezien het gebrek aan ruimte in de stedelijke omgeving. Dit betekent dat er meer gebruik moet worden gemaakt van andere (meer intensieve en efficiënte) vervoersmiddelen dan de personenauto. Dit kunnen gemeenten bijvoorbeeld doen door beleid te richten op een gezondere 'modal split'. Een modal split is gedefinieerd als 'het percentage aandeel van elke vervoersmodus die beschikbaar is voor de inwoners van Enschede.' (EC eurostat, 2024). Een vervoersmodus is een manier van verplaatsing van A naar B. Om hier verandering teweeg te brengen worden beleidsmatige ingrepen gedaan om mensen te verleiden om een meer duurzame vervoersmodus te kiezen, zoals een wandeling, een fietsrit of gebruik maken van het openbaar vervoer.

Ondanks deze ontwikkelingen, bestaat het volgende dilemma; het autobezit blijft toenemen, en mensen leggen meer reizigerskilometers per auto af dan de jaren ervoor (Centraal bureau voor de Statistiek, 2024). Daarnaast is er een rechtse coalitie (op landelijk) (NOS, 2024) en gemeentelijk niveau (Gemeente Enschede B, 2022)) gevormd. Sinds 2018 werd de gemeenteraad gekenmerkt door de grootste lokale partij (in zetels); Burgerbelangen Enschede (Gemeente Enschede B, 2022). Hierdoor maakte het politiek bestuurlijke klimaat in Enschede een verandering door. Dit zorgt voor een politiek klimaat dat meer autogezind is dan de coalities voorafgaand aan deze eerdere beleidslijnen.

In de huidige fase staat het mobiliteitsbeleid van Enschede onder druk. Autoverplaatsingen blijven in termen van reizigerskilometers de meest gebruikte vorm van verplaatsen. (Centraal bureau voor de statistiek B, 2024) Hierdoor ontstaat er in stedelijke omgevingen druk op de openbare ruimte. Er moet meer gestuurd worden op meer duurzamere methoden van verplaatsing, en minder vragen van de openbare ruimte. Methoden, zoals fietsen, lopen en het gebruik van openbaar vervoer. De singelstructuur, ooit een oplossing voor het toenemende autoverkeer, vormt nu een knelpunt in het streven naar een duurzamere modal split, en een groeiambitie van de stad (Interview respondent 1). Bovendien is de opkomst van nieuwe technologieën en slimme mobiliteitsoplossingen (zoals deelmobiliteit) een kans om deze transitie vorm te geven, maar deze vraagt om een koerswijziging in het hiervoor gevoerde mobiliteitsbeleid.

Sinds de coronapandemie zijn er maatschappelijke verschuivingen geweest in de modal split die niet in lijn staan met de co2-reductie die bereikt moet worden binnen het mobiliteitssysteem, en de opgave voor Enschede is tweeledig: enerzijds moet het mobiliteitsbeleid worden afgestemd op een verdere groei van de stad en de behoefte aan efficiënte doorstroming, anderzijds moet de verduurzaming van de mobiliteit een centrale rol spelen. Het is

relevant om van een afstand de maatschappelijke ontwikkelingen te bekijken, en onderzoeken wat nodig is om de druk van het autoverkeer op de openbare ruimte te verminderen, en duurzamere modaliteiten verder te stimuleren. Om te kijken op welke manier deze veranderingen vormgegeven moeten gaan worden in Enschede, is in 2020 de mobiliteitsvisie vastgesteld door de Gemeenteraad in de Gemeente Enschede. Hierin staat dat verduurzaming is één van de belangrijkste uitgangspunten is die ervoor moet zorgen dat er een verandering komt in de modal split van de Gemeente. Met dit visiestuk wordt de huidige uitgangssituatie voor mobiliteit geschetst, en op welke termijnen de doelen in de visie behaald moeten worden. Hierbij worden de doelen beschreven die behaald moeten worden in 2030, en in 2050 (volgens het landelijk beleid op zero-emissie). (Gemeente Enschede, 2019) Ondertussen is dit beleid al een aantal jaar actief in Enschede, en loopt de termijn af om de korte termijn doelen te bereiken, en moet er al een slag zijn gemaakt in de doelen voor 2030 om deze doelen ook haalbaar te maken.

1.3 Onderzoeksprobleem en vraagstelling

Om Vast te stellen in hoeverre de beleidsdoelen zijn behaald in Enschede, moet er van een afstand gekeken worden naar het beleid. In 2020 is de mobiliteitsvisie vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede. Hierin zijn verschillende doelen en maatregelen omschreven die van belang zijn voor het verbeteren van de mobiliteit. Er is tot nu nog geen beleidsevaluatie uitgevoerd naar de doelen en maatregelen van dit mobiliteitsbeleid, en zaken die gereed zouden moeten zijn op korte termijn lopen af in het begin van 2025. (Gemeente Enschede, 2020). Door een tussentijdse evaluatie te doen naar de doelbereiking, kunnen er beslissingen gemaakt worden of de maatregelen passend zijn bij de gestelde doelen, en in welke mate de doelen bereikt worden. Dit leidt tot de volgende onderzoeksvraag:

OV: Tot op welke hoogte heeft het mobiliteitsbeleid van 2020 tot 2024 bijgedragen aan het bereiken van de doelen die gesteld zijn in ‘de mobiliteitsvisie 2020’ voor de Gemeente Enschede?

Dv1: Welke beleidsdoelen en maatregelen zijn er beschreven in de visiestukken en beleidsplannen door de gemeente Enschede in de periode 2020-2024?

Met Deelvraag 1 wordt onderzocht welke beleidsdoelen en maatregelen er zijn beschreven bij het Mobiliteitsbeleid van Enschede. Hierbij wordt de typologie van het beleidsstuk bepaald, en op welke manier de maatregelen en subdoelen aansluiten op de beschreven doelen in de mobiliteitsvisie. Dit wordt gedaan door middel van document analyse. Bij deze deelvraag wordt ook onderzocht of er over tijd een verandering in maatregelen en prioriteit heeft plaatsgevonden tussen het vastgestelde visiestuk en de beleidsplannen/uitvoeringsagendas.

Dv2: Op welke wijze wordt het mobiliteitsbeleid in de praktijk uitgevoerd binnen de gemeente Enschede in de periode 2020-2024?

Met deelvraag 2 wordt onderzocht welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke investeringen er zijn gedaan in de jaren na de vaststelling van de mobiliteitsvisie. De doelen worden meetbaar gemaakt door middel van indicatoren, verkregen via kwantitatieve en kwalitatieve databronnen.

Indicatoren van de beleidsdoelen zijn niet altijd meetbaar met beschikbare data, en in deze gevallen is het noodzakelijk data te verzamelen om alsnog een complete analyse uit te voeren. Deze data kan verzameld worden door bijvoorbeeld interviews af te nemen bij verantwoordelijke beleidsfunctionarissen.

Dv3: In hoeverre worden de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid gerealiseerd door de gemeente Enschede?

Deze vraag wordt gebruikt om te bepalen in hoeverre de gestelde doelen zijn behaald. De indicatoren die zijn geselecteerd bij de te meten doelen, worden hier beschreven aan de hand van de beschikbare en verkregen data.

1.4 Academische en maatschappelijke meerwaarde

Academische meerwaarde

In de wetenschappelijke literatuur over mobiliteitsbeleid wordt veelal landelijk beleid geëvalueerd op de effectiviteit, of er wordt gefocust op veranderingen in het mobiliteitsgebruik door externe omstandigheden. Veel van deze onderzoeken vinden intern plaats, en worden zelden openbaar gemaakt. Door dit onderzoek uit te voeren wordt er meer bekend over lokaal mobiliteitsbeleid. Dit maakt dat dit onderzoek gebruikt kan worden bij andere,

soortgelijke onderzoeken als vergelijksmateriaal. Daarnaast biedt dit onderzoek de ruimte om vervolgonderzoek te doen naar mobiliteitsbeleid bij anderen gemeenten, en of dit verschillend of anders is dan bij de gemeente Enschede.

Daarnaast worden veel beleidsevaluaties ex post uitgevoerd, waarbij naderhand wordt gekeken op welke manieren het beter had gekund, wat ervoor zorgt dat corrigeren op het beleid lastiger wordt, in vergelijking tot een ex-durende evaluatie, of een ex ante beleidsevaluatie. Hierop wordt verder ingegaan in de theorie.

Maatschappelijke meerwaarde

Door de mate van doelbereiking van de verschillende stukken beleid te bepalen, kan er een link gelegd worden met de middelen die zijn gebruikt bij het behalen van de beschreven doelen. Als gevolg kan een conclusie geveld worden over de effectieve inzet van de gemeentelijke middelen. Daarnaast is het belangrijk om te deze monitoring uit te voeren, want hiermee kan de beleidsevaluatie bijdragen aan het argument om het gemeentelijke beleid bij te stellen om alsnog doelen te bereiken, als bijvoorbeeld aangetoond wordt dat het huidige beleid ontoereikend geacht wordt om de doelen op middellange en lange termijn te behalen.

Door het nut van een gestructureerde monitoring en evaluatie aan te tonen, kan deze thesis bijdragen aan een cultuur waarin beleidsbeslissingen steeds meer worden gebaseerd op data en evaluaties. Dit kan helpen om beleid transparanter en verantwoorder te maken, en uiteindelijk beter afgestemd op de vraag van de inwoners.

1.5 Leeswijzer

Deze masterthesis is opgebouwd uit vijf hoofdstukken, waarbij er in elk hoofdstuk een belangrijk onderdeel van het onderzoeksproces wordt toegelicht. In het eerste hoofdstuk is de context van het mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau in Enschede behandeld, waar het beeld van de mobiliteitsdoelen en de setting worden geformuleerd. Hierna volgt het hoofdstuk 2: Theorie. In het hoofdstuk theorie wordt dieper ingegaan op de definities van de kernbegrippen uit de onderzoeksvraag, en worden deze bevindingen uit bestaande literatuur samengevoegd tot een theoretisch raamwerk. In dit theoretische raamwerk wordt de theorie over beleidsevaluaties en de setting samengevoegd. Dit raamwerk, ligt aan de basis van het empirische onderzoek naar de mate van doelbereiking van het mobiliteitsbeleid in Enschede. Hierna wordt in de methodologie (hoofdstuk 3) de algemene onderzoeksstrategie uitgewerkt, waarbij de kerntermen geoperationaliseerd worden naar meetbare variabelen. In ditzelfde hoofdstuk wordt ook de casus studie uitgelegd, welk soort beleidsevaluatie er wordt uitgevoerd, en op welke manieren data wordt verzameld en geanalyseerd om de geoperationaliseerde variabelen te meten. In hoofdstuk 4 worden de beleidsstukken geïnventariseerd, en de belangrijkste maatregelen voor de doelbereiking beschreven. Ook worden de middelen beschreven van het beleid, en de indicatoren van de doelen gemeten. Hierna komt h5, waar de mate van doelbereiking wordt bepaald, en antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvraag. Vervolgens worden de beperkingen van het onderzoek besproken en waar verder onderzoek mogelijk is. Hierna volgen nog een aantal bijlagen waarin de relevante kredietaanvragen mobiliteit en de beleidsstukken zijn toegevoegd.

2. Theorie

In dit hoofdstuk wordt de relevante beleidstheorie uiteengezet die van toepassing is bij deze masterthesis. Ten eerste worden theoretische concepten uitgelicht die horen bij beleid, en relevant zijn voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag. Hier worden ook uitgelegd op welke manier doelen, middelen en tijdskeuzes betrekking hebben op het onderzoeksprobleem. Daarnaast is het van belang om maatregelen en activiteiten in het theoretisch kader te definiëren. Het theoretisch kader stelt het onderzoek in staat om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Hierna wordt de verhouding van beleid in het algemeen toegepast op de gemeentelijke setting die nodig is voor specifiek mobiliteitsbeleid.

2.1 Conceptualisatie kerntermen

In dit deel worden de kernconcepten ‘beleid’, ‘beleidscyclus’, ‘beleidsplannen’ en ‘mate van doelbereiking’ verder uitgewerkt. Dit wordt gedaan door deze termen te definiëren. Ook worden de kernconcepten verder in hun context geplaatst, en hoe het definiëren van deze termen helpen de onderzoeksvraag te beantwoorden.

2.1.1 Beleid

Beleid is “het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzes.” (Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021, p. 15) Het betreft een bewuste en georganiseerde reeks beslissingen of richtlijnen, opgesteld door overheidsinstanties, bedrijven of andere organisaties, met als doel het aanpakken van maatschappelijke vraagstukken of het realiseren van gewenste veranderingen. In dit proces spelen deze drie fundamentele componenten—doelen, middelen en tijdskeuzes—een cruciale rol.

Doelen

De definitie die gehanteerd wordt in dit onderzoek is dat **beleidsdoelen** de gewenste eindresultaten vormen die met het beleid nagestreefd worden. Het expliciet en realistisch formuleren van doelen is essentieel, want dit geeft richting aan het gehele beleidsvormingsproces en het bepaalt de effectiviteit van het beleid.

Het ene beleidsdoel is het andere niet. Zo kunnen beleidsdoelen verschillen in precisie, ambitieniveau, prioriteit en urgentie (Bressers & Klok, 2021). Om ervoor te zorgen dat beleidsdoelen bruikbaar zijn in de praktijk, wordt er bij verscheidene gemeenten gebruik gemaakt van de ‘SMART-methodiek’. SMART in deze context staat voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden. (Kenniscentrum voor beleid en regelgeving, 2024) Wanneer doelen SMART zijn geformuleerd, zorgt het ervoor dat er duidelijkheid ontstaat over wat *precies* bereikt moet worden, dat het meetbaar is wanneer een doel is bereikt, dat er universeel *draagvlak* bestaat voor het doel, dat de doelen *binnen bereik* van kunnen ligt aan de hand van de situatie (waarbij er rekening gehouden moet worden met de tijd, expertise en middelen van de gemeente), en dat er *een duidelijke termijn* gekoppeld wordt aan het doel. SMART zorgt ervoor dat de beleidsdoelen helderder, meetbaarder (daardoor makkelijker te evalueren), en gefocust worden op de status quo.

Intern versus externe doelen

Het verschil tussen *interne en externe beleidsdoelen* gaat over voor wie de doelen zijn geschreven. ‘Interne’ doelen zijn beschreven voor doelen die gerealiseerd moeten worden binnen de organisatie, waar ‘externe’ doelen zijn geschreven om doelen te bereiken die buiten de gemeentelijke organisatie vallen. (Bressers & Klok, 2021) Wanneer een beleidsdoel *extern* van aard is, zijn de doelen gefocust op maatschappelijke zaken buiten de gemeentelijke organisatie, en deze doelen zijn ook makkelijker meetbaar als externe onderzoeker.

Eenmalig versus permanente doelen

Het verschil tussen *Eenmalige en permanente beleidsdoelen* is van toepassing wanneer het nastreven van de doelen wordt beëindigd (of niet) na het behalen van het beleidsdoel. (Bressers & Klok, 2021) Bij eenmalige beleidsdoelen wordt het beleid niet verder uitgevoerd na het behalen van de doelstelling, waar dat wel het geval is bij permanente doelstellingen.

Middelen

Middelen zijn “al datgene wat een actor gebruikt of kan gebruiken om het bereiken van één of meer doeleinden te bevorderen”. (Bressers & Klok, 2021, p. 185). In dit onderzoek worden de middelen getypeerd door ze te onderverdelen in 3 typen; hulpbronnen, expertise, activiteiten. Deze worden hieronder verder uiteengezet. De juiste toewijzing en inzet van middelen zijn van groot belang voor de mate van ambitie en succes dat een beleid kan nastreven. Wanneer er een schaarste is in middelen, kunnen de na te streven doelen daardoor beperkt worden.

Hulpbronnen

Hulpbronnen kunnen gebruikt worden door beleidsmakers en actoren om beleidsdoelen te bereiken en om invloed uit te oefenen op besluitvormingsprocessen. De belangrijkste voorbeelden van hulpbronnen in gemeentelijke context zijn financiële middelen, die voortkomen uit onder andere gemeentebudgetten, lokale belastingen zoals toeristenbelasting, afvalstoffenheffing en parkeerwinsten. Daarnaast zijn er nog subsidies en fondsen te verkrijgen waarmee de gemeente financiële middelen kan bemachtigen voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie, of andere landelijke taken waarbij de gemeente uitvoerend verantwoordelijk is.

Expertise

Expertise is een middel dat wordt ingezet om macht en invloed uit te kunnen oefenen op het beleid, door bijvoorbeeld als kennisbron te fungeren en passende maatregelen te selecteren voor het beoogde beleidsdoel. Daarnaast kan expertise ingezet worden om als machtsmiddel te fungeren, waarbij er een asymmetrische verhouding van informatie ontstaat tussen de mensen met expertise versus degene zonder, en hierdoor bepaalde maatregelen in te zetten om het doel te behalen. Expertise is een middel waarbij het belangrijk is dat er verstandig en met het oog op het doel gebruik van wordt gemaakt.

Activiteiten

Activiteiten zijn concrete handelingen of acties die ondernomen worden in het kader van een beleid. Het is een onderdeel van de uitvoering van een beleid en draagt bij aan de realisatie van beleidsdoelen. Er zijn veel soorten activiteiten die gedaan worden in de context van gemeentelijk beleid.

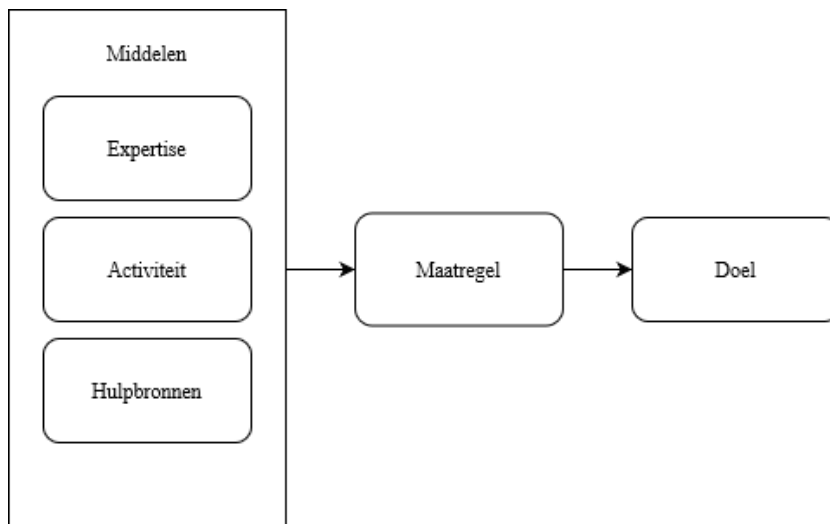
Voorbeelden van activiteiten zijn het instellen van een maximumsnelheid (direct, juridisch) en het verlenen van bevoegdheden aan de uitvoerder (indirect, ondersteunend) (Bressers & Klok, 2021, Geciteerd uit Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021).

De relatie tussen doelen en middelen

De **Doel-middel relatie** is de mate waarin de inzet van de middelen de doelen kunnen beïnvloeden. In het onderzoek naar de mate van doelbereiking, is de hoogte van de middelen van groot belang, want zoals eerder beschreven, beperkt een schaarste in middelen de doelen die bereikt kunnen worden. In figuur 1 staat de relatie tussen de middelen en doelen in de context van dit onderzoek geschetst. Wanneer alle middelen in adequate hoeveelheid aanwezig zijn voor het ambitieniveau dat de gemeente wilt bereiken, stelt dat de gemeente in staat om goede maatregelen te nemen waarmee de beleidsdoelen bereikt kunnen worden.

Empirische studies tonen aan dat voldoende financiële middelen essentieel zijn voor succesvolle beleidsimplementatie (McConnell, 2010) (Wu, Ramesh, & Howlett, 2015), maar dat dit niet losstaat van andere factoren zoals institutionele capaciteit en governance. Deze empirische studies laten zien dat één van de belangrijkste redenen voor het mislukken van goedbedoeld beleid een gebrek aan middelen kan zijn. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld maatregelen die in de basis het doel gaan bereiken, maar door een gebrek aan middelen niet grootschalig ingezet kunnen worden, en dat daardoor de effecten van het beleid beperkt blijven.

Naast het gebrek aan middelen hebben Wu, Ramesh & Howlett het Policy Capacity Framework opgesteld (Wu, Ramesh, & Howlett, 2015). Dit raamwerk stelt dat er in een beleidskader 3 soorten beleidscapaciteiten zijn; analytische (vermogen om goed beleid te ontwerpen), operationele (het vermogen om het beleid uit te voeren) en politieke (vermogen om steun te mobiliseren, intern en extern). Hun model stelt dat zonder voldoende financiële middelen effectieve beleidsuitvoering onmogelijk is.



Figuur 1 - De doel - middelen relatie

Tijdskeuzes of termijnen

Tijdskeuzes hebben betrekking op de periode waarin het beleid wordt geïmplementeerd en waarin de verwachte resultaten zich manifesteren. De temporele dimensie van beleid is cruciaal voor het bepalen van de haalbaarheid en de impact ervan, waarbij korte termijnbeleid zich richt op snelle resultaten, terwijl lange termijnbeleid streeft naar duurzame, diepgaande effecten over een langere periode.

2.1.2 Typen van beleid

Visiestukken

Visiestukken zijn beleidsdocumenten die een brede, langetermijnvisie schetsen over de richting waarin een organisatie, overheid of samenleving zich wil ontwikkelen. (Vereniging Nederlandse Gemeenten B, 2023) Ze zijn doorgaans abstract en geven geen specifieke details over hoe de doelen bereikt moeten worden, maar leggen eerder een fundament voor toekomstige beleidsontwikkeling. In visiestukken worden kernwaarden, principes en ambities geformuleerd, die dienen als leidraad voor het ontwikkelen van concrete plannen en acties. Ze worden vaak opgesteld op hogere beleidsniveaus, en fungeren als strategische richtlijnen voor het stellen van prioriteiten en het coördineren van beleid. Het doel is om een gemeenschappelijk beeld te schetsen waarbinnen besluitvorming en acties plaats kunnen vinden, met een nadruk op de lange termijn.

Beleidsplannen

Beleidsplannen zijn beleidsdocumenten die de brug slaan tussen de abstracte doelen van visiestukken en de praktische realisatie daarvan. Waar een visiedocument de lange termijn ambities en idealen schetst, biedt een beleidsplan een concreet en gestructureerd stappenplan om die visie te verwezenlijken. Het plan specificeert de strategieën, middelen, tijdlijnen en verantwoordelijkheden die nodig zijn om beleidsdoelen te bereiken. Dit omvat ook de toewijzing van budgetten, het bepalen van juridische kaders en de benoeming van uitvoerende instanties. Beleidsplannen zijn vaak meer gedetailleerd dan visiestukken en geven een overzicht van de noodzakelijke acties op zowel middellange als lange termijn. Door de fasering van acties te beschrijven, helpen ze bij het systematisch uitvoeren van beleid, waarbij tussentijdse evaluaties en aanpassingen mogelijk zijn om de voortgang te monitoren. Zo vormen beleidsplannen een cruciaal hulpmiddel om beleidsvisies om te zetten in haalbare en meetbare resultaten.

Uitvoeringsplannen

Uitvoeringsplannen of uitvoeringsagenda's vormen de operationele schakel tussen het geschreven beleid en de daadwerkelijke uitvoering ervan. Waar visiestukken en beleidsplannen vaak gericht zijn op het definiëren van doelen en strategieën, richten uitvoeringsagenda's zich op de praktische uitvoering van beleid. Ze beschrijven concreet welke stappen genomen moeten worden, welke middelen nodig zijn, en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering. Uitvoeringsagenda's bevatten vaak tijdschema's, specifieke activiteiten, en meetbare doelstellingen,

waardoor ze een cruciale rol spelen in het vertalen van abstracte beleidsdoelen naar concrete acties. Deze documenten bieden een overzicht van de prioriteiten op de korte tot middellange termijn en zorgen ervoor dat beleid gestructureerd, coherent en binnen vastgestelde tijdsaders kan worden gerealiseerd. Ze zijn daarmee essentieel voor de dagelijkse coördinatie van beleidsuitvoering en de verantwoording van behaalde resultaten.

2.1.3 Beleidscyclus

Wat is de beleidscyclus?

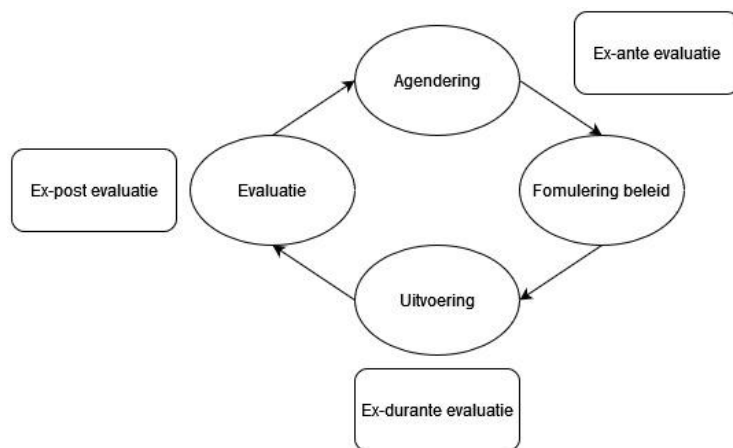
De beleidscyclus is het (chronologische) proces van het opzetten en afronden van beleid. Het omschrijft de stappen die worden gezet die nodig zijn voor het ontstaan en afronden van beleid. De stappen zijn: agenderen, formuleren van beleid, besluitvorming, implementatie en evaluatie (Fischer, Miller, & Sidney, 2007). Anderen, zoals H.B. Winter in Hoogerwerf, Herweijer en Van Montfort (2021) omschrijven de cyclus uitgebreider, door stappen als formulering van beleid op te splitsen in beleidsvoorbereiding en beleidsbepaling. Voor dit onderzoek wordt het korte stappenplan gebruikt. Dit, en andere omschrijvingen, zijn een gesimplificeerde vorm van de werkelijkheid, maar geeft structuur aan onderzoek rondom de beleidscyclus.

Eén van de onderdelen van de beleidscyclus is de evaluatie. Een beleidsevaluatie is "een systematische analyse van doelstellingen die men wil bereiken, alternatieven (middelencombinaties) om deze doelstellingen te bereiken en de relaties tussen doelstellingen en de alternatieven" (Verlet & Devos, 2008/2, p. 11). Dit vertelt dat beleidsevaluatie de gestelde doelen analyseert, en kijkt waar bijsturing nodig is door alternatieven te introduceren. Bij middelen kan hier bijvoorbeeld worden gedacht aan financiële hulpbronnen capaciteit en ondernomen activiteiten, zoals naar voren komt in de definitie van beleid van Hoogerwerf in Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort (2021).

2.1.4 Soorten beleidsevaluatie

Een beleidsevaluatie kan op drie verschillende momenten in de beleidscyclus worden toegepast: ex-ante (voor), tijdens (ex-durante) of na (ex-post). Deze evaluaties hebben verschillende doelen. Ex-ante evaluatie kan worden toegepast voordat het beleid wordt uitgevoerd om beleidsalternatieven tegen elkaar af te wegen, draagvlak te creëren en om mogelijke knelpunten te voorkomen. Zo kunnen verschillende beleidsopties worden uitgedacht voor de mogelijke consequenties (Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021). Ex-durante kan worden ingezet om de effectiviteit van het beleid tussentijds te evalueren, om te kijken of er moet worden bijgestuurd. Ex-post kan worden ingezet om beleid na uitvoering te evalueren en om te bepalen of de gestelde doelen zijn behaald. Hieraan kunnen dan eventueel consequenties worden verbonden of kan aanleiding geven voor nieuw beleid.

In figuur 1 wordt getoond waar de verschillende beleidsevaluaties plaatsvinden in de beleidscyclus. Ex-ante vindt plaats voor de uitvoering van het beleid. Vaak gebeurt het op hetzelfde moment dat het beleid wordt geformuleerd. Ook kan het al onderdeel uitmaken van de agendering: het is onderbouwing waarom beleid uitgewerkt moet worden. Ex-durante evaluatie wordt uitgevoerd tijdens de uitvoering, ex-post evaluatie is al onderdeel van de beleidscyclus, onder de noemer evaluatie.



Figuur 2 - Beleidsevaluatie in de beleidscyclus

2.2 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

De gemeente is eindverantwoordelijk voor de inrichting van het grondgebied dat de gemeente beslaat. (Rijksoverheid A, z.d.) Hierdoor is de gemeente verantwoordelijk voor de mobiliteitsvraag van haar inwoners. Mensen moeten zich binnen de gemeente goed kunnen verplaatsen tussen bestemmingen. Het gaat niet alleen om het onderhouden en beheren van het lokale wegennetwerk, maar al het beleid dat ervoor zorgt dat de verplaatsingen binnen de gemeente zo goed mogelijk verlopen. Gemeentelijk mobiliteitsbeleid beslaat dus een stuk bredere rol dan alleen het onderhouden en beheren van het lokale wegennetwerk. (Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2012)

Mobiliteit houdt ook in dat mensen zich per alle vervoersmogelijkheden (hierna: modaliteiten) zo goed mogelijk kunnen verplaatsen, en het beleid hoort al deze modaliteiten te faciliteren. Een aantal voorbeelden hiervan zijn wandelen, fietsen, openbaar vervoer, Mobility as a Service (hierna: MaaS) zoals deelmobiliteit en personenvervoer per auto.

Bijkomend bij deze basale interpretatie van mobiliteit, heeft mobiliteit ook te maken met een andere maatschappelijke opgave waarmee ook rekening gehouden moet worden; klimaatverandering. Gemeentelijk (ook landelijk) moet er beleid gemaakt worden om ervoor te zorgen dat de CO₂-voetafdruk van haar inwoners beperkt wordt, en dat inwoners een duurzamere manier vinden van zichzelf verplaatsen. Hiervoor wordt er vaak op gemeentelijk niveau gehandeld naar het STOMP-principe (Gemeente Enschede, 2019) (Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2024). Het STOMP-principe is de prioritering waarin de verplaatsingen van de inwoners zich het meest voor zouden moeten komen. Het refereert naar de volgorde “Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-MaaS-Personenauto”, waarbij de vroegst genoemde modus van verplaatsing het meest duurzaam wordt gezien. Inzetten op duurzame mobiliteit refereert naar de beleidsplannen die ervoor zorgen dat mensen een duurzamere vervoerswijze kiezen, zolang het passend is voor de verplaatsing.

Naast het verduurzamen van het verplaatsen zijn gemeenten ook verantwoordelijk voor haar eigen parkeerbeleid binnen de gemeentegrenzen. Met het parkeerbeleid kunnen gemeenten “de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren, het gebruik van de parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen.” (Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2012).

Om nog verder te gaan over de verplaatsingen zo soepel mogelijk te laten verlopen, gaat de gemeente ook over de verkeersveiligheid. Bij verkeersveiligheid heeft de gemeente taak om haar inwoners goed voor te lichten, kruispunten en wegen zo veilig mogelijk in te richten, om ongevallen en verkeersopstoppen zoveel mogelijk te voorkomen.

Ook heeft de gemeente naast deze ‘smalle’ taken bij mobiliteit, ook een integrale opgave bij het ontwikkelen van gebiedsagenda’s. Het ontwikkelen van gebiedsagenda’s betreft een heel scala aan verschillende onderwerpen

binnen het fysieke domein in de gemeente. Economie, Ruimtelijke ordening, Mobiliteit, woning en huisvesting, en meer. Een voorbeeld in Enschede hiervan is de aanpak van het buurtschap Broekheurne. (Vereniging Nederlandse Gemeenten A, 2023) Deze gebiedsagenda's hebben op alle lagen van de overheid (landelijk, provinciaal, en gemeentelijk) een grote impact op hoe de openbare ruimte ontwikkeld wordt. Vanwege de ruimtelijke inpassingen van mobiliteit, moet er ook rekening gehouden worden met het ruimtebeslag dat elke mobiliteit nodig heeft, en dit draagt mede bij in de prioritering van mobiliteit in de publieke ruimte. Het KiM geeft aan dat lopen en fietsen een kleiner ruimtebeslag heeft dan bijvoorbeeld het OV en de personenauto. (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2019).

Om verdere uitvoeringskracht in het mobiliteitsdomein te bevorderen, word er aangemoedigd om in de regio samen te werken op het gebied van mobiliteit. Door regionaal samen te werken, worden krachten gebundeld om gezamenlijk beter bestendig te zijn tegen toekomstige mobiliteitsopgaven. (Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2012)

2.3 Mate van doelbereiking

Mate van doelbereiking bij beleid geeft weer in hoeverre de gestelde doelen zijn behaald. Vanuit de literatuur beschreven door Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort (2021) wordt de volgende definitie van doelbereiking gebruikt in dit onderzoek: "De mate waarin de van tevoren opgestelde doelstellingen van beleid zijn behaald binnen de gestelde tijdskeuzes met de inzet van middelen door de gemeente."

Zoals is opgenomen in de definitie, wordt beleid gevoerd voor het bereiken van vastgestelde doelen. Doelen worden in de gemeente vaak vastgesteld in visiestukken (of beleidsplannen) door de gemeenteraad, of het college van Burgermeester en Wethouders (hierna: het college B&W). Om deze doelen te bereiken, worden middelen ingezet om maatregelen te nemen die invloed uitoefenen op het behalen van de doelstelling. Het gebruik van middelen worden vaak teruggevonden in de implementatieplannen en de uitvoeringsplannen. Middelen (ook wel beleidsinstrumenten genoemd) geven handen en voeten aan de uitvoering van beleid en worden aangepast aan het te bereiken doel (Rijksoverheid A, 2023). Ook zijn er twee verschillende typering van instrumenten: direct en indirect (Bressers & Klok, 2021, Geciteerd uit Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021). Directe instrumenten staan op zichzelf en hebben geen andere instrumenten of hulpmiddelen nodig om gestelde doelen te bereiken. Indirecte instrumenten zijn er om andere instrumenten te kunnen toepassen. "Het gaat daarbij om het verschaffen van de hulpbronnen (zoals geld, kennis en wettelijke bevoegdheden) en andere voorzieningen die voor de uitvoering van het beleid noodzakelijk zijn." (Bressers & Klok, 2021, p.186, Geciteerd uit Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021).

Doelen kunnen ook bereikt worden zonder dat het beleid effect heeft (door andere oorzaken, of externe factoren). De Covid-lockdown heeft ervoor gezorgd dat er in 2020-2021 minder autoverkeer op de wegen reed dan in de jaren ervoor (Centraal bureau voor de statistiek B, 2024)

2.4 Samenvatting Theorie

Zoals hierboven is uitgewerkt zijn er drie soorten beleidsplannen binnen de gemeente: visiestukken, beleidsplannen en uitvoeringsplannen. Het grote onderscheid tussen deze types beleid zijn de mate van abstractie van de omschreven doelen en middelen, en de tijdskeuzes die hiervoor zijn gemaakt. Waar het bij visiestukken juist gaat om lange termijn doelen, met een hoog abstractieniveau, is het bij uitvoeringsplannen zo concreet mogelijk geformuleerd, met concrete doelen, met duidelijkheid over middelen, en voornamelijk een kortlopende termijn om maatregelen uit te voeren die bijdragen aan de doelbereiking. De beleidsplannen vormen de schakel tussen deze typen beleid, waarmee de doelen uit de visie verder worden geconcretiseerd, en op middellange termijn de doelen bepaald (met eventuele sub- of tussendoelen) en prioriteert.

Ondanks de hoge mate van abstractie, en doelen die ver in de toekomst gerealiseerd moeten worden, zijn visiestukken erg belangrijk om de grote maatschappelijke problemen (en de aanpak hiervan) in kaart te brengen. Hiermee worden handvaten gegeven aan beleidsplannen op lagere niveaus van abstractie, en plannen die op kortere termijn kunnen lopen. Doelen die over 20 jaar bereikt moeten worden hebben tussendoelen nodig, en deze

prioritering vindt dan weer plaats in beleidsstukken van lagere abstractieniveaus. Alle soorten beleid hebben elkaar nodig om de uiteindelijke (landelijke en gemeentelijke) doelen te bereiken.

3. Methodologie

In dit hoofdstuk wordt de methodologie voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag uiteengezet. Hiervoor wordt het algemene onderzoeksontwerp beschreven, welke methode van case-selectie gebruikt is, en op welke manier de data is verzameld voor dit onderzoek. Tot slot worden de kernconcepten geoperationaliseerd, en betrouwbaarheid en validiteit besproken.

3.1 Algemene onderzoeksontwerp

Het beleid van de gemeente Enschede, dat in dit onderzoek centraal staat, wordt nu uitgevoerd. De mobiliteitsvisie in Enschede is vastgesteld op 9 maart 2020 door de gemeenteraad (Gemeente Enschede, 2020). In dit visiestuk zijn er doelen vastgesteld voor het beleid op korte middellange, en lange termijn (Gemeente Enschede, 2019). De korte termijn is inmiddels bijna verstreken, deze bedraagt 5 jaar sinds de vaststelling van het visiestuk. (Gemeente Enschede, 2019) De middellange termijn (5-10) jaar en lange termijn (10+ jaar) zijn op dit moment nog beleidsdoelen met lopende termijnen. (Gemeente Enschede, 2019) Hierdoor voldoet dit onderzoek aan de condities die horen bij een 'ex-durante' beleidsevaluatie. Door beleid tijdens de uitvoering te evalueren, kan worden gecontroleerd of het beleid passend is bij de gezette doelen, of dat er bijvoorbeeld moet worden bijgestuurd (Hoogerwerf, Herweijer, & van Montfort, 2021; Ministerie van Financiën, z.d.). Ook kan er worden gekeken naar mogelijke knelpunten (Ministerie van Financiën, z.d.).

Daarnaast is er verder beleid voortgevloeid met de mobiliteitsvisie als basis, die betrekking hebben op verschillende sub-domeinen binnen gemeentelijke mobiliteit. Deze stukken dienen als houvast voor ambtenaren en uitvoerenden om de doelen concreter te maken in de vorm van uitvoeringsagenda's en beleidsplannen. Hier wordt er per mobiliteit één beleidsstuk gebruikt, waarmee de hoofddoelen worden ondersteund.

Zoals in de introductie is beschreven, wordt er gekeken naar het mobiliteitsbeleid van de gemeente Enschede, en hoe de uitvoering hiervan gaat. Dit maakt het een case-georiënteerde analyse. Een case-georiënteerde analyse is "een analyse dat als doel heeft één of meerdere cases te begrijpen door deze op detail niveau te bestuderen" (Babbie, 2016, p. 523).

De variabelen die in de onderzoeksvraag zijn opgenomen zijn in detail uiteengezet in hoofdstuk 2 van deze masterthesis. Hierbij worden de onafhankelijke variabele (Mobiliteitsbeleid) en afhankelijke variabele (mate van doelbereiking) uiteengezet.

Bij de eerste stap in dit onderzoek worden de theoretische concepten van beleid verkend aan de hand van wetenschappelijke literatuur. Dit biedt een raamwerk voor de empirische bevindingen in de rest van het onderzoek. Door deze theorie aan het fundament te leggen, geeft dit een basis tot het beantwoorden van de deelvragen.

Na het verkennen van de theoretische concepten in de wetenschappelijke literatuur, worden de concepten gekoppeld aan de geselecteerde cases; het mobiliteitsbeleid van de gemeente Enschede. Ten eerste worden de doelen van het mobiliteitsbeleid geïnventariseerd. Hier wordt er ook gekeken naar welke tijdskeuzen er gelden voor deze doelen, en de middelen die hiervoor worden ingezet. Jaarlijks wordt er voor mobiliteit (sinds 2021) de budgetten vastgesteld, waarmee er maatregelen voor het mobiliteitsbeleid uitgevoerd kunnen worden. (Gemeente Enschede, 2025) Aan de hand van deze informatie, kunnen de uitgevoerde maatregelen gekoppeld worden aan de verschillende beleidsdoelen, en hoeveel middelen er zijn toegewezen. Door de inventarisatie van de maatregelen en de doelen, kan deelvraag 1 worden beantwoord.

Om een goed beeld te krijgen over de relatie tussen de daadwerkelijk uitgevoerde maatregelen en de bijdragen aan de doelen, worden er interviews afgenomen bij de verantwoordelijke beleidsambtenaren van de gemeente Enschede. Door interviews af te nemen, word er rijke data verzameld over de uitvoering van de maatregelen, en kan er in combinatie met de jaarlijkse budgetverantwoording een beeld worden geschetst over de uitgevoerde maatregelen. Hierna kan dit worden gecombineerd met de onafhankelijk vergaarde data van de indicatoren om te kijken of de maatregelen hebben bijgedragen aan het bereiken van de doelen. Daarmee worden de kwantitatieve bevindingen van deelvraag 3 aangevuld met rijke kwalitatieve data, om een beter antwoord op deelvraag 3 te kunnen geven.

Om de onderzoeksvraag, zoals opgesteld in de introductie van dit onderzoek, te kunnen beantwoorden, wordt er gekeken naar verschillende bronnen. Deze bronnen zijn zowel kwantitatief als kwalitatief. Op deze manier wordt er gebruik gemaakt van ‘mixed-methods’ research.

3.2 Methode van case-selectie

In dit onderzoek wordt er gekeken naar één object of study met meerdere ingesloten cases, namelijk de verschillende beleidsplannen voor de verschillende sub-domeinen binnen mobiliteit, naast het overkoepelende visiestuk. Naar de typologie van Yin (2009), wordt dit ook wel een 'embedded single cases design' genoemd. Het uitvoeren van een single case onderzoek, kan passend zijn wanneer er wordt gekeken naar een typische of representatieve case (Yin, 2009). Door onderzoek te doen naar één case, kan dit informatief zijn voor andere, soortgelijke cases (Yin, 2009). De keuze voor gemeente Enschede is gemaakt om diepgaande inzichten te verkrijgen in één specifiek beleidsveld binnen één organisatiecontext, waarbij rekening is gehouden met de grootte van de te onderzoeken gemeente. De geselecteerde gemeente moet niet te klein zijn, waarbij er minder middelen beschikbaar zijn dan bij middelgrote gemeentes, maar ook niet te groot. Bij een te grote gemeente is een domein als mobiliteit voor de scope van een masterthesis te groot om individueel een complete evaluatie te uit te voeren. Wanneer een onderzoek wordt gedaan naar het mobiliteitsbeleid van de Gemeente Amsterdam, is mobiliteit al meer opgesplitst, onder ‘parkeren’ en ‘verkeer en openbare ruimte’. (Gemeente Amsterdam, 2023) Hierdoor wordt de scope van het onderzoek te groot om in afzienbare tijd af te ronden.

De ‘embedded single cases design’ typologie past bij dit onderzoek, omdat de meerdere ingesloten beleidsplannen geïnterpreteerd worden als verdere uitwerkingen van het overkoepelende visiestuk ‘de mobiliteitsvisie’, en dat de verdere beleidsplannen dus kleinere stukken van de hoofdcase beslaan binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Deze methode is passend voor de gestelde onderzoeksvraag, gezien iedere Nederlandse gemeente uitvoering moet geven aan mobiliteitsbeleid voor eigen grond als landelijke plannen. In deze masterthesis wordt er diepgaande, ex-durante evaluatie gedaan, waardoor de toepasbaarheid van de kennis op andere gemeenten beperkt is. Daarentegen kunnen de methoden voor het bepalen van de doelen en het analyseren van de mate van doelbereiking wel toegepast worden in vergelijkbare situaties. Ook kan dit onderzoek bieden ter vergelijkingsmateriaal voor soortgelijke onderzoeken bij andere gemeenten. Ditzelfde wordt onderbouwd door Gustafsson (2017). Een single case study geeft de kans om een betere, bredere inzichten te krijgen in één onderwerp. Dit maakt dat theorieën en ideeën beter kunnen worden begrepen binnen het onderwerp, wat maakt dat dit later beter toepasbaar is op soortgelijke cases (Gustafsson, 2017).

Dit maakt dat een single cases design passend is. In dit onderzoek wordt er gekeken naar de stand van het mobiliteitsbeleid van één gemeente. Over mobiliteitsbeleid is zowel landelijk als lokaal weinig bekend. Deze onderzoeken worden niet vaak uitgevoerd of openbaar gemaakt, terwijl iedere gemeente in Nederland mobiliteitsbeleid uitvoert. Door één case te bestuderen, wordt een begin gemaakt om mobiliteitsbeleid beter tussentijds te monitoren en te evalueren.

3.3 Methode van data-selectie en dataverzameling

Voor de uitvoering van deze ex-durante beleidsevaluatie over het mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede is gekozen voor een **embedded single case study**. Zoals hierboven beschreven bevat deze enkele case meerdere subdomeinen, en deze worden ook geanalyseerd als sub-eenheden binnen de overkoepelende casus. Door de focus op één casus kan het beleid, net als de mate van doelbereiking uitgebreid en over veel modaliteiten worden beschreven.

Kwantitatieve databronnen

Om het beschreven beleid te kunnen kwantificeren, zijn er meerdere kwantitatieve databronnen nodig. Waarbij het verder is uitgewerkt in de kleinere beleidsplannen die ‘embedded’ zijn in het hoofdbeleid ‘mobiliteitsvisie’. Dit is echter afhankelijk van de te operationaliseren beleidsdoelen die zijn opgenomen in het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast moeten indicatoren worden omschreven die passen bij de beleidsdoelen en geoperationaliseerd worden door middel van kwantitatieve databronnen. Daarbij is het van belang dat de indicatoren passend en volledig zijn bij het beschreven beleidsdoel. (Lulofs & Schuddeboom, 1991)

Om de beleidsdoelen meetbaar te kunnen maken wordt er uit verschillende databronnen geput met statistieken die de beleidsdoelen meetbaar maken op gemeentelijk niveau. Om een goed beeld te krijgen van de progressie naar de doelen, zal er gekeken worden naar jaarlijkse cijfers, aangezien er ook jaarlijks wordt geïnventariseerd welke maatregelen er genomen worden voor mobiliteit.

Voor kwantitatieve jaarlijkse cijfers wordt er gebruik gemaakt van de verplaatsingsdata beschikbaar op CBS-statline. In deze dataset wordt er jaarlijks bijgehouden hoeveel reizigerskilometers, reistijd en andere relevante factoren bijgehouden, en publiek beschikbaar gemaakt. Naast deze verplaatsingsdata, wordt er ook van het CBS gebruik gemaakt van de data over de jaarlijkse inflatie in Nederland.

Kwalitatieve databronnen

Kwalitatieve databronnen zijn nodig om vast te stellen welke middelen, maatregelen, en tijdskeuzes er zijn gemaakt in het te onderzoeken beleidsproces. Aan de ene kant de slaat het op het beleid zelf; het beleid is geformuleerd in beleidsstukken die zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin worden de doelen beschreven (voornamelijk in visiestukken), en voor de sub-domeinen worden deze doelen verder geconcretiseerd in beleidsplannen, waar ook doelen, maar ook een aantal middelen in theorie worden beschreven en toegewezen. Naast deze stukken wordt het budget voor mobiliteitsmaatregelen ook jaarlijks vastgelegd per besluit bij het college van burgemeester & wethouders (hierna college van B&W), en deze worden gebruikt als leidraad voor de uit te voeren maatregelen per kalenderjaar voor mobiliteit, in combinatie met de financiële middelen die hiervoor beschikbaar worden gesteld.

Om een compleet beeld te kunnen krijgen van de middelen, en afwijkingen van het beschreven beleid in termen van tijdskeuzes of middelenkeuzes, zijn er interviews nodig om de kloof tussen het beleid in theorie en de realiteit op straat te kunnen overbruggen. In deze interviews wordt er onder andere ingegaan op de motivaties voor het kiezen van bepaalde maatregelen, en om het uit te voeren beleidsplan te verduidelijken. Ook worden deze interviews gebruikt om de strategische beleidskeuzes beter in context te kunnen plaatsen, waarbij het niet direct duidelijk is waarom bepaalde prioritering in beleidsmaatregelen zijn gemaakt. Bij deze interviews worden beleidsmakers van team mobiliteit van de gemeente Enschede ten tijde van de uitvoering van deze masterthesis ondervraagd. Waaruit dit beleidsteam bestaat, welke rol ze specifiek hebben binnen de organisatie, en welke specialisaties deze beleidsmakers meedragen zijn vermeld in tabel 1.

Tabel 1 - Selectie van respondenten

Respondent #	Rol	Focus	Datum	Locatie
1	Beleidsadviseur mobiliteit	De grote opgaven in de stad, en lobbyen naar het rijk/provincie.	9-12-2024	Microsoft Teams overleg
2	Beleidsadviseur mobiliteit	Openbaar vervoer, deelvervoer en mobipunten	11-12-2024	Stadskantoor Gemeente Enschede
3	Beleidsadviseur mobiliteit	Fiets	12-12-2024	Stadskantoor Gemeente Enschede
4	Beleidsadviseur mobiliteit	Dynamisch verkeersmanagement en Verkeersregelininstallaties	12-12-2024	Stadskantoor Gemeente Enschede

Aan de hand van de kwalitatieve data voortvloeiend uit de interviews over de daadwerkelijke uitvoering, en de kwantitatieve data die de mate van doelbereiking benaderen, kan er aan de hand van deze data een evaluatie worden gedaan naar de mate van doelbereiking van 2020 tot 2024.

3.4 Operationalisatie van de kernconcepten

De mate van doelbereiking

Voor het bepalen van de doelbereiking, moeten er drie stappen zijn voltooid (Lulofs & Schuddeboom, 1991):

1. Het operationaliseren van de beleidsdoeleinden of andere evaluatiecriteria. De beleidsdoelen worden bij dit onderzoek geoperationaliseerd.
2. Het verzamelen van de gegevens die noodzakelijk zijn om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden
3. Het interpreteren van de data en het trekken van conclusies.

Voor het onderzoek worden de officiële beleidsdoelen gebruikt, ook al bestaat de kans dat er in werkelijkheid andere doelen worden nagestreefd.

Door systematisch de beleidsdoelen te inventariseren, de maatregelen en de bijbehorende middelen uiteen te zetten, kan de mate van doelbereiking van beleid meetbaar worden gemaakt: in hoeverre hebben het beleid en de ingezette middelen bijgedragen aan het bereiken van het doel? Is het doel ook in de gestelde tijd bereikt? Om dit te kunnen meten moet het gevoerde beleid worden geëvalueerd en aan de vorig genoemde stappen systematisch worden bepaald.

De beleidsdoelen van mobiliteit in de Gemeente Enschede

Voor het bepalen van de beleidsdoelen, moeten de vastgestelde beleidsstukken systematisch worden geanalyseerd, en de beleidsdoelen worden geoperationaliseerd naar meetbare indicatoren die voldoen aan de condities beschreven in de vorige paragraaf. Hiervoor worden er in het overkoepelende visiestuk de hoofddoelen geoperationaliseerd met meetbare indicatoren, en de genoemde doelen uit de beleidsplannen worden onderwezen aan de genoemde doelen in de mobiliteitsvisie. Het is noodzakelijk om de mobiliteitsvisie op voorhand voor een deel uiteen te zetten om de doelen te bepalen van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De doelen die hieruit zijn afgeleid worden in dit hoofdstuk beschreven, en meetbaar gemaakt. Het theoretisch raamwerk heeft laten zien dat de beleidsplannen onderdeel uitmaken van het uitvoerbaar maken van de visie van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, en kunnen daarom verwezen worden naar de hoofddoelen in de mobiliteitsvisie. Voor het operationaliseren van de te meten doelen, is het noodzakelijk geweest om de mobiliteitsvisie tot op zekere hoogte te analyseren, en hierin de beleidsdoelen vast te stellen.

De Uitvoering van het mobiliteitsbeleid

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid zoals beschreven in deelvraag 2 wordt gemeten door middel van het beschrijven van de jaarlijkse vastgestelde projectenlijsten, die vastgesteld worden met de jaarlijkse kredietaanvraag voor mobiliteit. Hiermee wordt een indicatie gegeven van de jaarlijkse uitvoeringen van het beleid waar gemeente Enschede zich aan committeert. De bevindingen hiervan worden vervolgens aangevuld met kwalitatieve data uit de interviews met de respondenten.

Mobiliteitsvisie

De doelen die zijn gesteld in de mobiliteitsvisie zijn als volgt:

1. *Duurzamer maken van mobiliteit*, met als subdoel *stimulering van duurzaam verkeersgedrag*.

Om dit doel te operationaliseren zijn de volgende indicatoren geselecteerd:

- De gemiddelde uitstoot van de auto op de Nederlandse wegen per jaar * het aantal rijdende auto's in de gemeente Enschede op jaarbasis is een benadering voor het niveau aan uitgestoten co2 van de rijdende auto's in Enschede.
- De modal split van de gemeente Enschede verminderd in autogebruik, en verhoogt het gebruik van duurzame vervoersalternatieven. De modal split is een weergave van de mobiliteitskeuzes in een geselecteerd gebied.
- De bestede middelen naar gedragsverandering voor duurzamer mobiliteitsgebruik zijn verhoogd sinds 2020.

- De uitstoot van het OV-netwerk in Enschede per jaar. Dit kan worden gemeten door de gemiddelde gebruikte bus en ritafstand per jaar te meten.

2. *Het bereikbaar houden van Enschede*

Om dit doel te operationaliseren, zijn de volgende indicatoren geselecteerd, die voldoen aan de criteria van mate van doelbereiking beschreven door Lulofs & Schuddeboom (1991):

- De congestie van de wegen is minstens gelijk met de situatie in/voor het opstellen van de mobiliteitsvisie (uitgangssituatie zo recent mogelijk voor de vaststelling van het stuk in 2020)
- De parkeergarages zijn bereikbaar, en er bestaat voldoende capaciteit op piekmomenten
- Mobiliteitsvoorzieningen hebben minstens zijn status quo behouden van voor 2020 of uitgebreid.
- De gemiddelde vertraging in de spits heeft minstens zijn status quo van voor 2020 behouden of verlaagd.
- De reistijd tussen Enschede en economische toplocaties (Münster, Arnhem, Zwolle) is per OV en auto minder dan een uur.

3. *Actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren*

Om dit doel te operationaliseren zijn de volgende indicatoren geselecteerd:

- Er worden zowel fysiek als digitaal veranderingen doorgevoerd in de infrastructuur die ten goede komen aan actief en gezond mobiliteitsgedrag.
- De mate waarin campagnes zijn opgezet, en uitgevoerd die ervoor zorgen dat de Enschedeër zich meer bewust is van actieve en gezonde mobiliteitsopties (lopen en fietsen).

Naast dat deze doelen zijn behaald, is er verklaard dat de volgende randvoorwaarden moeten zijn gehandhaafd bij elke ingreep van de gemeente Enschede. De mate waarin deze zijn gehandhaafd, is niet meetbaar te maken met publiekelijk verkrijgbare data, en zal op basis van interviews met beleidsfunctionarissen geanalyseerd worden.

- **De maatregelen zijn verkeersveilig**
- **Bij integrale maatregelen wordt Mobiliteit betrokken**
- **In de uitvoeringsplannen krijgen inwoners, bedrijven en instellingen een rol**

Net als eerder benoemd, wordt de uitvoering van maatregelen gecontroleerd door middel van een beschrijving van de activiteiten die zijn vermeld op de projectenlijsten. Deze worden jaarlijks vastgesteld bij de vaststelling van de kredietaanvraag van de mobiliteit.

Hiernaast worden de indicatoren meetbaar gemaakt (en dus het controleren en vaststellen van de doelbereiking) door middel van data, en observaties die passend zijn bij de indicatoren zoals hierboven beschreven. Door jaarlijks terug te kijken naar de projecten die zijn gedraaid voor mobiliteit aan de hand van projectenlijsten, kan er worden teruggekoppeld naar de doelen die zijn beschreven voor de sub-domeinen, en hoe deze zich uiteindelijk verhouden tot de hoofddoelen van de mobiliteit in de gemeente Enschede, als beschreven in de onderzoeksvraag.

3.5 Methode van data-analyse

De data verzameld door middel van interviews is als eerste getranscribeerd met het gebruik van spraak-naar-tekst software, waar mogelijk. Hierna wordt de transcriptie handmatig bijgewerkt naar accuraatheid in tekstverwerkingssoftware. Hierdoor wordt het complete proces lokaal getranscribeerd, en is de data beschermd van actoren buiten dit onderzoek. Na het transcriberen, word alle data die herleidbaar is naar deelnemers geanonimiseerd. Hierdoor komen de ervaringen met het beleid, en de beschrijvingen van de doelen van de beleidsadviseurs naar boven. Hierna kan in combinatie met de vergaarde kwantitatieve data getrianguleerd worden, en een antwoord op de onderzoeksvraag worden geformuleerd.

3.6 Betrouwbaarheid en Validiteit

In deze paragraaf worden de betrouwbaarheid en validiteit van de methode, en van dit onderzoek behandeld. Hierbij wordt er rekening gehouden met het feit dat het een embedded single-case design evaluatiestudie is,

waarbij er gebruik gemaakt wordt van mixed-method research, en een sampling frame van beleidsfunctionarissen die nu werken bij de Gemeente Enschede.

Betrouwbaarheid

Om de betrouwbaarheid te waarborgen van een onderzoek, moet een onderzoek reproduceerbaar zijn. Wanneer andere onderzoekers dezelfde stappen volgen die zijn omschreven, en op dezelfde bevindingen uitkomen, kan een onderzoek betrouwbaar worden bevonden (Turner, Krenus, Ireland, & Pointon, 2011). Om de replicerbaarheid te waarborgen, moeten de condities, methode en resultaten consistent zijn met het eerdere onderzoek (Turner, Krenus, Ireland, & Pointon, 2011). In deze masterthesis worden de ondergane stappen beschreven in het methodologie hoofdstuk.

Om de betrouwbaarheid van de resultaten te verhogen, wordt er in dit onderzoek gebruik gemaakt van een kwantitatieve als kwalitatieve datastroom, zodat er gebruik gemaakt kan worden van triangulatie van de data. Triangulatie is "het verzamelen van gegevens over hetzelfde fenomeen met behulp van verschillende methoden, op verschillende tijdstippen, enzovoort, als middel om de nauwkeurigheid te vergroten." (Turner, Krenus, Ireland, & Pointon, 2011, p. 284). Ook de volgorde van dataverzameling is hierbij relevant. De kwantitatieve datastroom (die bestaat uit stukken die zijn gepubliceerd door de gemeente) is als referentie gebruikt om de doelen en voorgestelde maatregelen in kaart te brengen, om vervolgens de werkelijkheid te kunnen spiegelen in de later afgenomen interviews.

Validiteit

Wanneer een onderzoek intern valide is, 'word er gemeten wat er gemeten moet worden' (Turner, Krenus, Ireland, & Pointon, 2011). De methode die beschreven wordt, moet daarom aansluiten bij het geschetste onderzoeksprobleem. In dit onderzoek is er gebruik gemaakt van onderzoeksmethoden die eerder beschreven zijn door beleidswetenschappers, en door deze kennis en systematiek toe te passen op het te evalueren beleidsveld, wordt het beleid geëvalueerd.

3.7 Ethische overwegingen

In lijn met de richtlijnen van de universiteit is er ethische toestemming aangevraagd voor het afnemen van interviews. Hiervoor is toestemming verleend per casenummer 240940.

Bij het uitvoeren van onderzoek zijn ethische overwegingen van belang, waar het gaat om gegevensbescherming en het waarborgen van de rechten van deelnemers aan het onderzoek. Het onderzoek moet voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), om de privacy van deelnemers te beschermen. Dit omvat het gebruik van veilige methoden voor opslag en verwerking van gegevens, zodat onbevoegde toegang wordt voorkomen. Bovendien moeten deelnemers geïnformeerd worden over de aard van het onderzoek, hun rechten, en hoe hun gegevens worden gebruikt, wat het verkrijgen van geïnformeerde toestemming essentieel maakt. "By its very nature, evaluation research is interwoven with real-world issues" (Babbie, 2016, p. 381). Deze problemen die zich voordoen bij evaluatieonderzoek kunnen impact hebben op deelnemers van dit onderzoek, waardoor het van hoog belang is om de gegevens te anonimiseren.

"Almost always, some people will want the results to turn out a certain way, and other people may want a different result" (Babbie, 2016, p. 381). Er moet weerstand geboden worden aan deze druk, en ervoor zorgen dat informatie getrianguleerd wordt, zodat aannames van deelnemers niet als feit worden weergegeven. Deze deelnemers kunnen ook baat hebben bij een bepaald resultaat van dit onderzoek. Het balanceren van ethiek en de uitdagingen in het werkveld is daarom essentieel voor de integriteit van dit onderzoek.

4. Resultaten

4.1 Organisatie van de beleidsinhoud binnen mobiliteit bij Gemeente Enschede

Het mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede is opgebouwd uit verschillende beleidsnota's, waarbij er één overkoepelend visiestuk staat; de mobiliteitsvisie. De mobiliteitsvisie is in 2020 vastgesteld door de gemeenteraad, en wordt sindsdien gebruikt om beleidsnota's te formuleren, die het mobiliteitsbeleid concretere doelen en maatregelen laat omschrijven. Daarop kunnen de uitvoerende ambtenaren handelen. In de gemeente Enschede worden er verschillende soorten beleidsnota's vastgesteld door de raad en/of het college. De stukken die zijn vastgesteld van 2020 tot 2024 zijn te zien in tabel 2.

Tabel 2 - Overzicht van het vastgestelde mobiliteitsbeleid in Enschede 2020-2024

Datum van vaststelling	Raads- of collegestuk	Titel	Soort beleidsstuk	Sub-domein	Termijn (Tijdskeuze)
9 maart 2020	Raad	De mobiliteitsvisie: Leefbaar, Aantrekkelijk, Bereikbaar.	Visiestuk, inclusief beleidsplan-achtige elementen, met beschrijvingen van maatregelen	-	Van 2020 tot 2030
29 maart 2021	Raad	De Fietsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets	Beleidsplan, inclusief uitvoeringsagenda	Fiets en infrastructuur	2021 tot 2030
12-19 december 2022	Raad	Integrale Laadvisie: 2022-2035	Beleidsplan, inclusief uitvoeringsagenda	Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen	2022 tot 2035
15 mei 2023	Raad	Enschede veilig vooruit: Verkeersveiligheidsplan Gemeente Enschede 2030	Beleidsplan, inclusief uitvoeringsagenda	Verkeersveiligheid	2023 tot 2030
17 oktober 2023	College	Uitvoeringsagenda deelmobiliteit	Uitvoeringsagenda, met elementen van een beleidsplan	Deelmobiliteit	Van 2023 tot ~2025
7 november 2023	Raad	Parkeervisie Enschede: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar.	Beleidsplan, inclusief uitvoeringsagenda	Parkeren	Van 2023 tot 2030
1 juli 2024	Raad	OV Visie: Van openbaar vervoer, naar publieke mobiliteit	Beleidsplan, inclusief uitvoeringsagenda	Openbaar vervoer	Van 2023 tot 2035

4.2 Beleidsdoelen en -maatregelen van het mobiliteitsbeleid in de Gemeente Enschede van 2020 tot 2024

In tabel 3 zijn de hoofddoelen uit de mobiliteitsvisie uiteengezet, waarbij in volgende tabellen verder wordt ingegaan op de doelen in de beleidsplannen, en hoe ze terugkomen in de hoofddoelen uit de mobiliteitsvisie. In deze gekoppelde beleidsplannen wordt er meer duidelijk over de tijdskeuzes van de beleidsdoelen, en welke maatregelen er uitvoering aan gegeven wordt. Hierna wordt deelvraag 1 beantwoord.

4.2.1 De mobiliteitsvisie

Op 9 maart 2020 is in de gemeenteraad van Enschede het visiestuk ‘De Mobiliteitsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk, Bereikbaar’ (hierna mobiliteitsvisie) vastgesteld. Zoals eerder beschreven staat de mobiliteitsvisie aan het fundament van het huidige mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede. Hierin zijn op voornamelijk lange-termijn doelen vastgesteld voor de mobiliteit (kort-middellang-lang), met een hoog abstractieniveau. De doelen zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 - Beleidsdoelen Mobiliteit

In dit visiestuk worden voor alle modaliteiten maatregelen voorgesteld die bijdragen aan het bereiken van de beschreven doelen. Deze maatregelen behoeven nog verdere uitwerking, over bijvoorbeeld tijdskeuzes, en op welke manier de middelen ingezet gaan worden die de gemeente beschikbaar heeft om deze maatregelen uit te voeren.

ID	Beleidsdoel
1	Duurzamer maken van mobiliteit
2	Het bereikbaar houden van Enschede
3	Actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren

Het visiestuk bestaat uit 5 hoofdstukken, waarin het volgende behandeld wordt per hoofdstuk:

1. Aanleiding:

In dit hoofdstuk van de mobiliteitsvisie wordt de aanleiding uiteengezet voor het herformuleren van de visie van de gemeente op de mobiliteit. Hierbij wordt ten eerste benadrukt dat ‘Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit hand in hand gaan’ (Gemeente Enschede, 2019), en dit is in lijn met stukken die eerder zijn behandeld in de theorie, op landelijk en gemeentelijk niveau (Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, 2021). Daarnaast wordt er ook ingezet op het versterken van de infrastructuur, met in het bijzonder de infrastructuur tussen economische toplocaties, waarbij Zwolle, Arnhem en Münster binnen een uur bereikbaar per OV of auto moeten zijn. Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen zoals het versterken van de externe en interne infrastructuur, en hierbij worden het intensiveren van a35/n35, een nieuwe N18 en het versterken van het spoorwegennetwerk als belangrijkste maatregelen genoemd (Gemeente Enschede, 2019, p. 13). Daarnaast wordt er aangegeven dat er een groter belang moet ontstaan voor duurzamere vervoersalternatieven (Gemeente Enschede, 2019, p. 14), en is het van belang om deze meer prioriteit te geven, wanneer er gekeken wordt naar de gestelde doelen van het beleid.

2. Visie op mobiliteit vanuit onze bredere ambities:

In dit hoofdstuk wordt de verbinding gelegd tussen het bestaande beleid van de gemeente, en hoe toekomstig mobiliteitsbeleid zal aansluiten. De bredere ambities die gelden voor het overige gemeentelijke beleid (waarop de mobiliteitsvisie moet aansluiten, zijn als volgt op te sommen:

- “Een aantrekkelijke werk- en studiestad met een groeiend bereik;
- De belangrijkste winkelstad in het oosten;
- Een aantrekkelijke stad om te wonen, met levendige en veilige wijken en met snelle verbindingen naar andere stedelijke netwerken;
- Een duurzame stad, ook voor toekomstige generaties;
- Een slimme stad, met accenten op Binnenstad, mobiliteit en veiligheid.” (Gemeente Enschede, 2019, p. 18)

“Bereikbaarheid en mobiliteit zijn essentiële randvoorwaarden voor het waarmaken van de ambities en het realiseren van doelstellingen [van onze stad].” (Gemeente Enschede, 2019, p. 18). Hier wordt nogmaals benadrukt dat mobiliteit een randvoorwaarde is voor het bereiken van de andere ambities in de stad, en niet een doel op zich is om na te streven.

Ook worden de beleidsdoelen uiteengezet die geselecteerd zijn voor de mate van doelbereiking van het onderzoek, te zien in tabel 3. Hierbij ligt de nadruk op de verplichtingen vanuit het landelijke beleid (Het klimaatakkoord) dat inwoners en bedrijven in Nederland steeds verder moeten verduurzamen, en dat het van belang is, dat duurzaam mobiliteitsgebruik gestimuleerd moet worden door het beleid. Hierdoor is de gemeente Enschede verplicht om een invulling te geven aan een aandeel co2-reductie in de gemeente, om hun aandeel bij te dragen in deze landelijke doelstellingen. Ze geven hier invulling aan door ‘Een verdere groei van het fietsverkeer, deelsystemen, openbaar vervoer en lopen te realiseren om de mobiliteitsstructuur aantrekkelijk en duurzaam te transformeren’ (Gemeente Enschede, 2019, p. 23).

Hierna zijn ook de randvoorwaarden gesteld aan het beleid;

- **“De maatregelen zijn verkeersveilig” p. 25.**
- **“Bij integrale maatregelen wordt Mobiliteit betrokken” p. 26**
- **“In de uitvoeringsplannen krijgen inwoners, bedrijven en instellingen een rol” p. 27**

3. *Uitgangssituatie:*

In dit hoofdstuk van de mobiliteitsvisie wordt de huidige situatie van mobiliteit in Enschede geschetst. Hierbij wordt gepresenteerd dat er veel inwoners ook werken in Enschede, wat inhoudt dat er veel intern autoverkeer hierdoor ontstaat. Daarnaast wordt er vanwege toekomstige ontwikkeling van Enschede geprojecteerd dat er meer en meer autoverkeer in Enschede zal plaatsvinden. Hierbij wordt er ook een toekomstig verkeersmodel gepresenteerd van de hoofdwegen in Enschede, waarbij er te zien is dat er op veel wegen een toename van het verkeer zich zal voordoen in 2030. Daarnaast wordt er per modaliteit kort ingegaan op de tekortkomingen van de huidige situatie in Enschede, waarbij de belangrijke opgaven voor Enschede beter duidelijk worden.

Een van de belangrijkste punten is het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte, zodat mensen verleid worden om voor duurzamere vervoersalternatieven te kiezen. Met name op het gebied van voetgangers is er nog veel te winnen.

Daarnaast wordt de lijn van de vorige fietsvisie verder doorgetrokken om fietsen in Enschede nog verder te stimuleren, door te werken aan betere infrastructuur, stimulering aan de gedragszijde, en andere methoden van ‘beloning’ te onderzoeken. Ook wordt als doel gesteld dat de fiets “De fiets is en moet binnen de gemeentegrenzen het meest aantrekkelijke vervoermiddel zijn van deur tot deur.” (Gemeente Enschede, 2019, p. 33)

Ook wordt er ingezet om een meer samenhangend OV-netwerk te creëren in Enschede, waarbij de focus ligt op het bereiken van de andere Economische Toplocaties (Münster, Arnhem, Zwolle). Gemeentelijk worden er OV-knooppunten ontwikkeld, met ontsluitend vervoer voor de ‘first- en last mile’ door middel van deelsystemen.

Daarnaast wordt de automobilist zoveel mogelijk over de hoofdwegen van Enschede geleid, en ingezet op betere verkeersmanagementsystemen. Daarnaast moeten auto’s makkelijk gebruik kunnen maken van de beschikbare parkeervoorzieningen, waarbij gelet wordt op duidelijke bebording.

4. *Hoofdkeuzen Mobiliteit en ruimte:*

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de prioritering van de voorgestelde maatregelen. Hierbij wordt ten eerste ingegaan op de catchment area, waarin gerefereerd wordt naar het te bereiken gebied binnen 60 minuten reistijd. Hierin is de gemeente afhankelijk van andere partijen, en is vereist te lobbyen voor de belangen van de stad.

Daarnaast wordt beschreven hoe het fietsklimaat versterkt wordt, doormiddel van het voltooiën van de verbinding f35, straten te transformeren naar fietsstraten, en gedragscampagnes in te zetten. Ook is beschreven de toegangswegen tot de stad verbeteren, door extern verkeer te bundelen op de radialen, en in het bijzonder de Oldenzaalsestraat en de Oostweg.

Ook wordt beschreven dat de binnenstad de openbare ruimte aantrekkelijker wordt ingericht voor voetgangers en fietsers, in combinatie met het terugdringen van straatparkeren, en door de aanpak van de stationsomgeving. Ook wordt het gehele binnensingel-gebied een maximumsnelheid gehanteerd van 30km/u (met uitzondering van de centrumroutes). De oost-west doorsteekbaarheid van het centrum zal beperkt worden voor auto's. Hiermee wordt er prioriteit gegeven aan duurzamere vervoersalternatieven over de auto. Ook wordt er een zero-emissiezone vanaf 2025 gerealiseerd. Er wordt beschreven dat er een duidelijke afscheiding moet zijn in A-zone, en B-zone om verkeer in balans houden met de stad. Vanwege de stedelijke inbreiding, moeten voor korteafstands verplaatsingen zoveel mogelijk de keuze gemaakt worden voor fiets of lopen. In Noordwest Enschede ziet het beleid ook noodzaak om de verkeersstromen te geleiden. De NOEK (Noordelijke Rondweg om Enschede) is niet gerealiseerd, omdat het niet voldoende effectief is beoordeeld. Betreft duurzaam mobiliteitsbeleid, sluit de gemeente Enschede zich aan bij de visie van het rijk, zero emissie, met uitstekende bereikbaarheid voor alle leeftijden, budgetten en validiteitsstatus.

Ook moeten er uiteindelijk mobiliteitspunten gerealiseerd worden; Dat zijn plaatsen waarbij verschillende modaliteiten worden verzameld, waarmee er vloeiend overgeschakeld kan worden tussen vervoersmiddelen. Deze mobipunten moeten beschikken over duurzame vervoersalternatieven, en 'publieke' mobiliteit, zoals deelauto's en deeltweewielers. Verdere eisen aan deze punten is dat het allemaal per app geregeld moet kunnen worden, en dat deze diensten financieel competitief zijn met andere vervoersmiddelen.

Hierna worden nog in 2 hoofdstukken ('Uitwerking per modaliteit' en 'uitwerking') beschreven over de uitwerkingen per modaliteit. Hier worden de maatregelen hierboven gezien nogmaals uiteengezet. Ook wordt hier de belangrijkste opgaven samengevat en uitgelegd welke tijdskeuzes het mobiliteitsbeleid maken ten opzichte van de opgaven.

Al met al, in de mobiliteitsvisie worden er veel zaken benoemd; Enschede moet een over een leefbare, Aantrekkelijke en bereikbare mobiliteitsstructuur beschikken, waarbij rekening wordt gehouden met de landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke opgave. Door in te zetten op inbreiding, verduurzaming en stimulering van actief en duurzaam verkeersgedrag moeten de omschreven doelen bereikt worden. Toch gaat veel van de inhoud van de mobiliteitsvisie met name over maatregelen die doelen moeten nastreven, en zijn de doelen slecht te herkennen in het visiestuk. Dit kwam ook naar voren in een interview met een beleidsmaker.

"Als je kijkt naar de ambities in de mobiliteitsvisie, dan is het best een ambitieuze, goede visie en hij is ook vastgesteld door de [gemeente]raad. En tegelijkertijd heeft de raad voor mijn gevoel, vooral het gevoel dat ze maatregelen hebben vastgesteld, en niet dat de raad nou de doelen omarmd heeft, en gevraagd heeft "beste wethouder, dank voor deze mooie visie. Wilt u ons de komende jaren op de hoogte houden van de voortgang op de doelen?" (interview Respondent 3).

Wanneer er gevraagd wordt naar het monitoren van de realisatie van de gestelde doelen, aangezien dit een relevant onderdeel is van de beleidscyclus, geeft een beleidsmaker het volgende antwoord:

"Omdat het iets is wat eigenlijk nog nooit voldoende gedaan is. Dus het is een verandering van werkwijze. Het is iets nieuws, en het is iets erbij. Alle verandering is moeilijk. Capaciteit is lastig. Mensen hebben het druk. Ze zijn al lang blij als het überhaupt lukt om wat te realiseren. Laat staan dat je ook gaat evalueren en monitoren." (Interview respondent 4)

Daarnaast is Enschede als stad aan het veranderen. Ten tijde van de vaststelling van de mobiliteitsvisie (in 2020), was er sprake van een marginale groei van inwoners in Enschede tot ongeveer 170.000 inwoners. In de interviews met de beleidsmakers wordt gesteld dat deze ambitie verhoogd is, naar een hoger aantal.

"Die visie is geschreven op 170.000 inwoners, en je merkt dat die schaa sprong, de tweehonderdduizend inwoners, nou steeds meer het gesprek van de dag wordt." (Interview respondent 1)

"Dat maakt het voor nu, heel lastig om keuzes te maken in 'wat ga je nou wel of niet doen?' En wil je echt die stap zetten? Die binnensingel, die singel verkeersluwer te maken en nog meer ruimte te bieden voor die nog-stedelijker ontwikkeling? Dan moet je echt die tweede ring gaan versterken, maar dat vraagt om forse investeringen." (Interview respondent 1)

Er worden belemmeringen ervaren met de inhoud van het visiestuk (dan wel op strategisch niveau), terwijl de looptijd van veel zaken die beschreven zijn een stuk langer houdbaar zouden moeten zijn dan de huidige leeftijd van de mobiliteitsvisie.

Anderzijds is de mobiliteitsvisie in de uitvoering nog wel relevant, omdat de randvoorwaarden en ambities die gesteld zijn als ‘levensverzekering’ ingezet kunnen worden wanneer maatregelen politiek uitgelegd worden. In een interview met een beleidsmaker is het volgende gezegd:

“En om toch een soort filter te kunnen inbouwen in je mobiliteitsvisie, voor toekomstige projecten, wil je eigenlijk een soort randvoorwaarde hebben, waar je aan kan toetsen. Dat je altijd nog een reden hebt om daarop terug te kunnen vallen, ‘volgens de mobiliteitsvisie, die en die paragraaf’, betekent dat we dit en dit gaan doen.

Het is misschien meer een soort, levensverzekering naar de toekomst toe, dat je niet gepasseerd kunt worden, en dat je echt onderdeel bent van die integrale opgave.” (Interview respondent 1)

Uiteindelijk kan de visie nog wel ingezet worden om projecten en maatregelen te verantwoorden, maar vanwege de ambiguïteit van de doelen, en gebrek aan monitoring en evaluatie, heeft de gemeente Enschede geen goed overzicht over hun eigen mate van doelbereiking van de doelen in de mobiliteitsvisie.

4.2.2 Fietsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk, Bereikbaar per fiets

Op 29 maart 2021 is in de gemeenteraad van Enschede het beleidsplan ‘Fietsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk, Bereikbaar per fiets’ (hierna Fietsvisie) vastgesteld (Gemeente Enschede A, 2021). In dit beleidsplan worden er maatregelen uiteengezet, die bijdragen aan de gestelde mobiliteitsdoelen. Deze maatregelen zijn te zien in tabel 5. In de fietsvisie zijn er ook afzonderlijke doelen opgesteld, die bijdragen aan de hoofddoelen in de mobiliteitsvisie.

Tabel 4 - Beleidsdoelen Fietsvisie

ID	Beleidsdoel	Vallen onder hoofddoel Mobiliteitsvisie (ID)
4	Er wordt meer gefietst in Enschede	1,3 direct, 2 indirect
5	Er gebeuren minder ongelukken met fietsers in Enschede	Randvoorwaarde ‘elke maatregel is verkeersveilig’, indirect 1 en 2
6	Fietsers in Enschede zijn heel tevreden.	3 direct, 1,2 indirect

De bron van deze doelen stamt uit maatschappelijke ontwikkelingen in de gemeente, in de tijd van de vorige fietsvisie. Hierin waren ook doelen gesteld voor fietsen in Enschede, en de enige niet behaalde doelstelling van deze afgelopen visie, was het verbeteren van de fietsveiligheid. Er is beschreven dat er tussen 2012 en 2019 meer gewonden onder fietsers zijn gevallen dan de periode ervoor.

Daarom is naast het vaststellen van de fietsvisie, het Actieplan Fietsdiefstal vastgesteld. Hiermee committeert de gemeente Enschede zich actief op het naar beneden brengen van fietsdiefstal, door in te zetten op het verbeteren van de voorzieningen, middelen te reserveren voor acties die specifiek tegen fietsdiefstal zijn in het centrum, en door continu te monitoren wat er gebeurt met de fietsdiefstallen in de gemeente.

De terugkoppeling naar de raad over deze monitoring gebeurt om het jaar in de vorm van een factsheet over fietsen, waarbij er een aantal doelstellingen worden bijgehouden, en up-to-date worden gehouden. Hiermee wordt de raad geïnformeerd over de voortgang van de doelbereiking binnen het sub-domein fiets.

Veel van de benoemde maatregelen in de fietsvisie hangen samen met het andere beleid dat is opgesteld in de mobiliteitsvisie. Zo heeft maatregel 2 een relatie met het verkeersveiligheidsplan, omdat het gaat over het realiseren van veilige schoolroutes. Dit sluit ook aan bij de investeringsimpuls SPV vanuit de provincie en het rijk, waarvoor het verkeersveiligheidsplan onder andere voor is ontwikkeld.

De fietsvisie heeft met de uitgebreide monitoring, en mogelijkheid tot continue bijsturing een uitzonderingspositie binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid; door middel van monitoring kunnen beleidsacties en activiteiten worden ondernomen om negatieve trends vroegtijdiger te doorbreken.

Tabel 5 - Beschreven maatregelen Fietsvisie

ID	Maatregelen Fietsvisie	Doelen Fietsvisie	Vallen onder hoofddoel Mobiliteitsvisie
1	“We bouwen door aan goede fietspaden in de stad. We gaan het fietsnetwerk helemaal afmaken en zorgen voor goede fietsenstallingen in de hele stad.”	Alle 3	‘Duurzamer maken van de mobiliteit’, en ‘Actief en gezond mobiliteitsgedrag te stimuleren’
2	“We gaan ons nog meer inzetten voor verkeersveiligheid. Daarbij willen we schoolomgevingen en het oversteken van de singel veiliger maken. En we gaan verder met voorlichting voor zowel jongeren als ouderen.”	2 en 3	Randvoorwaarde: elke maatregel is verkeersveilig
3	“Plannen zodat ook de nieuwe types fietsen zoals snelle e-bikes en elektrische bakfietsen veilig kunnen fietsen.”	Alle 3	Actief en gezond mobiliteitsgedrag te stimuleren.
4	“We proberen Enschedeërs die minder fietsen aan te moedigen om de fiets te pakken.”	1	Actief en gezond mobiliteitsgedrag te stimuleren
5	“We gaan ervoor zorgen dat je makkelijk met de fiets naar de bus kunt en proberen vrachtwagens uit het centrum te houden. Vrachtwagens worden vervangen door bakfietsen.”	Alle 3	Duurzamer maken van de mobiliteit

4.2.3 Integrale laadvisie

Op de raadsvergadering op 12 december 2022 is de integrale laadvisie vastgesteld door de gemeenteraad. (Gemeente Enschede D, 2022) Hierbij heeft gemeente Enschede zich gecommitteerd tot het beleid met de doelen als beschreven in tabel 6, en naar de doelen te handelen met de maatregelen te zien in tabel 7.

De beleidsinhoud van de integrale laadvisie geeft aan dat de gemeente Enschede (samen met heel wat andere gemeenten in Overijssel en Gelderland) kiest voor het concessiemodel voor het plaatsen van de laadpalen in de gemeente. Dat wil zeggen “dat een concessiehouder het exclusieve plaatsingsrecht krijgen voor reguliere publieke laadpunten. We sluiten aan bij een concessie van de provincies Overijssel en Gelderland.” (Gemeente Enschede C, 2022, p. 14)

Desondanks de identificatie van de doelen in deze beleidsevaluatie, zijn ze niet zo sterk weggezet als in de fietsvisie. Ze zijn benoemd als ambities waarnaar gehandeld wordt, en zijn in termen van SMART niet makkelijk controleerbaar. Desondanks dragen de doelen gezamenlijk wel bij aan de hoofddoelen die zijn gesteld in de mobiliteitsvisie (dan wel indirect), doordat de voorzieningen voor duurzamere mobiliteit worden verbeterd (door middel van het aanleggen van een dekkend laadnetwerk voor elektrische auto's) wordt een belangrijke belemmering in de voorzieningen voor elektrische auto's weggenomen. Door publieke laadpunten te faciliteren en te stimuleren, krijgen deze voertuigen betere voorzieningen in verhouding tot voertuigen met een verbrandingsmotor.

De verantwoordelijke beleidsmaker heeft het volgende gezegd over de OV-visie, waarbij het sentiment ook gedeeld werd voor de Integrale laadvisie; “dan moet je wel goed kunnen onderbouwen waarom je iets wil, en dan is het nog altijd de vraag: Krijgen we daar de handen voor op elkaar? Dat geldt ook bij het elektrisch rijden wel. We gaan zelf geen laadpalen plaatsen en onderhouden. Dat moet ook de markt maar doen. Er moeten wel wat locaties komen die daar ook bij passen.” (Interview respondent 3). Hiermee laat de beleidsmaker zien dat er andere stakeholders zijn die ook invloed uitoefenen op de opgave die afkomt op Enschede betreft het laadpalenbeleid, maar dat de verantwoording van de openbare ruimte van de gemeente Enschede is.

Tabel 6 - Beleidsdoelen Integrale laadvisie

ID	Beleidsdoel	Terug te vinden in hoofddoel Mobiliteitsvisie
7	Tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen* (personenvervoer, doelgroepenvervoer, taxi's en stadslogistiek.) wordt gerealiseerd.	Indirect 1, direct 2
8	De laadinfrastructuur is dekkend	Indirect 1, 2
9	De laadinfrastructuur is toegankelijk	Indirect 1
10	De laadinfrastructuur is betaalbaar	Indirect 1
11	De laadinfrastructuur is veilig	Indirect 1

Tabel 7 - Beschreven maatregelen Integrale laadvisie

ID	Maatregelen Integrale laadvisie	Doelen Integrale laadvisie	Vallen onder hoofddoel mobiliteitsvisie
22	Het realiseren van voldoende publieke laadpunten verspreid over De gemeente aan de hand van de ladder van laden, voor o.a. inwoners die niet in staat zijn privé te laden, taxi's, doelgroepenvervoer,	1,2,3	1,2
23	Een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is	1,2,3	1,2
24	Het realiseren van Snellaadpunten nabij invalswegen	1,2,3	1,2
25	Het faciliteren van gereserveerde laadlocaties voor elektrische deelauto's	1,2,3	1,2
26	Een toename realiseren van het aantal laadpunten op privaat, semipubliek en publiek terrein.	1,2,3,4	1,2

4.2.4 Verkeersveiligheidsplan 2030

Op de raadsvergadering op 15 mei 2023 is het verkeersveiligheidsplan unaniem vastgesteld door de gemeenteraad. (Gemeente Enschede B, 2023) Hierbij heeft gemeente Enschede zich gecommitteerd tot het beleid met de doelen als beschreven in tabel 8, en naar de doelen te handelen met de maatregelen te zien in tabel 9.

De beleidsinhoud van het verkeersveiligheidsplan is gericht op het garanderen van één van de randvoorwaarden benoemd in de mobiliteitsvisie; Het veilig houden van de infrastructuur in Enschede. De bron van het ontwikkelen van dit beleid Naast beleid dat gericht is om direct de doelen te bereiken, is dat landelijk een maatschappelijke ontwikkeling is ontstaan in het verkeer; een stijgende lijn in dodelijke verkeersslachtoffers. Hier is landelijk het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 opgesteld (hierna: SPV). Daarnaast is er een subsidie beschikbaar vanuit rijksmiddelen die besteed worden door de Provincie Overijssel voor beleid die de verkeersveiligheid bevorderen.

Infrastructurele maatregelen worden normaliter genomen in Enschede in opdracht van Ruimtelijke ontwikkeling en Beheer, en komen niet van oorsprong vanuit mobiliteit. In een gesprek met een beleidsmaker, werd het volgende gezegd “Jaarlijks kijken wij naar de opgave, van met name onderhoud en beheer in Enschede. Kunnen we daarop meeliften? Nou als wij daar ook op mee kunnen liften, en we kunnen daar dus subsidies aan vragen, dan zijn de projecten die echt voorrang krijgen” (Interview Respondent 1) In het proces van de ruimtelijke ontwikkeling, en de vernieuwing van de straten, worden de ontwerpen al aangepast om deze nog veiliger te maken dan dat de ruimte was in de vorige staat.

Daarnaast is het verkeersveiligheidsplan 2030 opgesteld om van ongeval-gestuurd maatregelen uit te voeren, naar een risico-gestuurd maatregelen te nemen. Dit is ook benoemd in het beleidsplan. “Het SPV gaat uit van

risicogestuurd werken, waar voorheen sprake was van ongevallengestuurd werken. Deze werkwijze voeren we ook in Enschede in” (Gemeente Enschede E, 2023, p. 4).

De doelen die hiermee nagestreefd worden, zijn niet in direct in lijn met de hoofddoelen geschetst in de mobiliteitsvisie. Het is een losstaand beleidsplan dat is opgesteld om in te springen op een landelijke ontwikkeling waar Enschede als stad ook bij betrokken is. Hiermee wordt er extra geld binnen gehaald in de vorm van rijksmiddelen, waarmee er meer, en veiliger openbaar infrastructuur ingericht kan worden. Door infrastructurale maatregelen te combineren met gedragscampagnes wordt over de hele breedte het onderwerp verkeersveiligheid aangepakt.

Tabel 8 - Beleidsdoelen Verkeersveiligheidsplan 2030

ID	Beleidsdoel	Terug te vinden in hoofddoel Mobiliteitsvisie
12	Eerst risico's in kaart brengen en dan gericht maatregelen nemen	Indirect 1, 3
13	De stijging (van het aantal verkeersslachtoffers) te stoppen en het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen.	Indirect 1, 3

Tabel 9 - Beschreven maatregelen verkeersveiligheidsplan 2030

ID	Maatregelen	Doelen Verkeersveiligheidsplan	Vallen onder hoofddoel mobiliteitsvisie
33	Het toepassen van geloofwaardige snelheidslimieten	1, 2	2,3
34	Het aanpassen van infrastructuur die past bij de snelheidslimiet	2	2,3
35	Het realiseren van veilige bermen	2	2,3
36	Het herinrichten van fietsstroken op diverse locaties in de stad.	1, 2	1,2,3
37	Het herinrichten van infra rondom schoolomgevingen	1, 2	1,2,3
38	Het opstellen van wijkverkeersplannen	1, 2	2,3
39	Het uitvoeren van risico-analyses per stadsdeel (is dit al gebeurd?)	1, 2	2,3
40	Speed-pedelecs toestaan op de f35	2	1,2,3
41	100% I-VRI techniek in Enschede	1, 2	Pietsie 1,2,3
42	De belijning langs wegen en fietspaden opfrissen waar nodig	1, 2	2,3
43	Continueren van project Doortrappen	2	1,3
44	Het monitoren van de gemiddelde snelheid op gemeentelijke wegen, en daar waar nodig snelheidsbeperkende maatregelen instellen	1, 2	1,
45	Het roulerend plaatsen van dynamische snelheidsinformatieborden	2	1,3
46	Educatieprogramma's op scholen om deze verkeersdeelnemers te wijzen op de gevaren van afleiding in het verkeer	2	3
47	Educatieprogramma's op middelbare scholen waarin we aandacht besteden aan rijden onder invloed	2	3
48	Onderzoeken of 30 km/per uur wegen geloofwaardig zijn ingericht	1, 2	1,3

4.2.5 Uitvoeringsagenda deelmobiliteit

De uitvoeringsagenda deelmobiliteit is vastgesteld in het college van B&W, en is daarna ter kennis gedeeld aan de gemeenteraad op 17 oktober 2023 (Gemeente Enschede F, 2023). Hierbij heeft gemeente Enschede zich

gecommitteerd tot het beleid met de doelen als beschreven in tabel 10, en naar de doelen te handelen met de maatregelen te zien in tabel 11.

De beleidsinhoud van deze uitvoeringsagenda beschrijft hoe de Gemeente Enschede invulling wil gaan geven aan deelmobiliteit op het gemeentelijke grondgebied. Hierbij wordt ten eerste beschreven om welke soorten deelmobiliteit het gaat (namelijk deeltweewielers, en deelauto's), en welke verschillen er te maken zijn tussen de deeltweewielers. Hierbij gaat het om een free-floating systeem, en back-to-one modellen. Een back-to-one deelfiets (zoals een OV-fiets) zijn fietsen die altijd naar dezelfde plek teruggebracht moeten worden, en tot die tijd zijn verhuurd. Een 'free-floating' deeltweewieler (zoals een deelscooter van felyx, of een e-bike van Bolt) mogen ergens in de vooraf bepaalde zone achter gelaten worden. De aanleiding voor het opstellen van deze uitvoeringsagenda licht hierin; grip houden als gemeente op de openbare ruimte. Dit komt naar voren uit twee zaken die zijn vastgesteld in de uitvoeringsagenda; ten eerste wordt er een vergunningsplicht ingevoerd voor tweewielers; dit betekent dat alleen aanbieders met vergunning dienstverlening aan mogen bieden op Enschede's grondgebied; dit in combinatie met een amendement aan de Algemene plaatselijke verordening van Enschede. Dit voorkomt dat er een wildgroei aan aanbieders naar Enschede toe trekken om potentiële klanten te binden aan hun deelsysteem. Ten tweede; Door fysieke plekken aan te wijzen in de vorm van deelmobiliteitshubs, en in de rest van de wijken een parkeerverbod voor deelfietsen en scooters op te leggen. Dit resulteert in een beter geordende openbare ruimte. Dit is als volgt beschreven: "Door het invoeren van een vergunningsplicht kunnen we de kansen van deelvervoer benutten en negatieve bijeffecten op de openbare ruimte beperken." (Gemeente Enschede D, 2023)

De doelen van de uitvoeringsagenda zijn goed en duidelijk omschreven wanneer het gaat om het niveau SMARTheid. Doel 14 is tot een bepaalde mate specifiek, goed meetbaar, acceptabel, tot bepaalde mate realistisch, maar niet tijdsgebonden. Er is in de agenda geen tijdsgebondenheid genoemd voor de maatregelen, of de realisatie van de doelen.

De maatregelen hebben over het algemeen een verbinding met de beschreven doelen, zoals te zien in tabel 11. Echter zijn er ook netwerk-werkzaamheden beschreven, waarbij het niet duidelijk is welke connectie deze maatregelen hebben voor het bereiken van de doelen.

Vanuit de gesprekken met de verantwoordelijke beleidsmakers is duidelijk geworden dat het vergunningensysteem voor de aanbieders is opgezet, en dat er in de openbare ruimte hubs zijn gerealiseerd om de deelvoertuigen te kunnen stallen. Daarnaast neemt de gemeente een faciliterende rol in het proces wanneer het gaat om het plaatsen van deelauto's. "Deelauto's hebben het grootste effect op het autobezit" (Gemeente Enschede D, 2023, p. 10). Toch sturen de meeste genoemde maatregelen in de agenda op de deeltweewielers, die in beperkte mate de auto's zullen vervangen. Daarmee sluit de prioritering van de maatregelen niet goed aan bij de gestelde doelen.

Tabel 10 - Beleidsdoelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit

ID	Beleidsdoel	Terug te vinden in hoofddoel Mobiliteitsvisie
14	Het autogebruik op ritten tot 7,5 kilometer te verminderen van 45% naar 35%	1,2,3
15	Het verlagen van het autobezit	1, indirect 2, 3

Tabel 11 - Beschreven maatregelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit

ID	Maatregelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit	Doelen Uitvoeringsagenda deelmobiliteit	Vallen onder hoofddoel mobiliteitsvisie
27	Het realiseren van een netwerk van deelmobiliteitshubs	1, 2	1
28	Invoeren van het vergunningensysteem	1, 2	1
29	Landelijke en regionale samenwerking op het gebied van deelmobiliteit	1, 2	1
30	Het waarborgen van de landelijke typologie op hubs: de regiohub, de wijkhub en de buurt hub	1, 2	1

31	Gem Ens aansluiten bij N!D	?	1
32	Gem Ens aansluiten bij provinciaal loket Deelmobiliteit	?	1

4.2.6 Parkeervisie

Op 7 november 2023 is de parkeervisie is vastgesteld in de gemeenteraad. (Gemeente Enschede C, 2023) Hierbij heeft gemeente Enschede zich gecommitteerd tot het beleid met de doelen als beschreven in tabel 10, en naar de doelen te handelen met de maatregelen te zien in tabel 11.

De doelen die zijn gesteld in de parkeervisie zijn initieel om de autobereikbaarheid van de stad te waarborgen in de komende jaren. Daarmee wordt wel rekening gehouden dat er een aantal maatregelen ingevoerd worden die het parkeergedrag van de auto's moeten gaan beïnvloeden. Zo hebben veel van de maatregelen een directe relatie tot de gestelde doelen in het beleidsplan. Daarentegen, zijn er ook een aantal maatregelen die niet direct te verbinden zijn met de gestelde beleidsdoelen (Maatregel 19-20-21). Deze zijn gericht op het handhaven van de parkeerregels in de stad, door makkelijker overtreders te kunnen bekeuren, als de inkomsten van overtreders naar de gemeente toe te kunnen trekken. Door het verstevigen van de handhaving op het parkeerbeleid, wordt indirect het foutparkeren op straat aangepakt. Dit is niet als doel benoemd in de visie, maar wordt wel nagestreefd met deze specifieke gestelde maatregelen.

In de mobiliteitsvisie is parkeren wel benoemd, waarbij er is gesteld dat “Het straatparkeren wordt zover mogelijk teruggedrongen.” (Gemeente Enschede, 2019, p. 46). De andere twee doelen gesteld in deze parkeervisie zijn niet expliciet benoemd. Indirect zorgt dit voor de andere 2 doelen die zijn gesteld in het beleidsplan. Deze hebben als gevolg dat het straatparkeren teruggedrongen wordt.

Één van de voorbeelden die wordt gegeven van een maatregel door een beleidsmaker is het “*Je doet wat binnen jouw macht ligt binnen de gemeente, en gaat daarop sturen. In het centrum wordt al gezegd, we willen geen parkeervergunningen meer uitgeven aan elke nieuwe bewoner. En daarmee weten wij honderd procent zeker, dat de nieuwe bewoner zijn auto niet kan parkeren op straat in het centrumgebied.*” (Interview respondent 1) Hiermee laat de beleidsmaker zien dat ze bewust zijn van het feit dat maatschappelijke ontwikkelingen op sommige vlakken het beleid kan overtreffen, desondanks goede beleidsvoering. Ook is de beleidsmaker zich ervan bewust dat ze maatregelen moeten prioriteren op zaken waar de gemeente invloed op uit kan oefenen.

Tabel 12 - Beleidsdoelen Parkeervisie

ID	Beleidsdoel	Terug te vinden in hoofddoel Mobiliteitsvisie
16	Het stimuleren van garage-parkeren	2
17	Het straat-parkeren zoveel mogelijk terugdringen	2
18	Auto-parkeren zoveel mogelijk concentreren aan de randen van de stad, of in gebouwde voorzieningen in de stad	2

Tabel 13 - Beschreven maatregelen Parkeervisie

ID	Maatregelen parkeervisie	Doelen Parkeervisie	Vallen onder hoofddoel Mobiliteitsvisie
6	Parkeerzone 1 vergroten, en het introduceren van parkeerzone 1b, i.c.m. gereduceerde uitgifte parkeervergunningen nieuwe bewoners (max 1 per huishouden)	Alle	1,2
7	Zone 1b een bezoekersvergunning uitgeven	2	2
8	Tarieven voor vergunning straatparkeren verhogen en de abo-prijzen van garageparkeren bevroren tot (?)	Alle	2
9	Het verhogen van parkeertarieven op straat enkel in zone 1.	Alle	2
10	Opheffen van beugelparkeerplaatsen in de stad	2 en 3	2
11	Het realiseren en verbeteren P+R locaties	2 en 3	1,2

12	Realiseren van een nieuwe parkeergarage	Alle	2
14	Betaald parkeren zone 1 is verlengd van 21:30 naar 23:00	3	1,2
15	Invoer van een avondtarief in alleen de garages vanaf 19:00	Alle	2
16	Het verhogen van het tarief van de 2 ^e parkeervergunning stapsgewijs in 5 jaar naar de dubbele prijs van parkeervergunning nummer 1.	2, 3	2
17	Aanwijzen groene zones voor 30 minuten gratis-parkeren langs invalswegen	?	2
18	GPK-houders vergemakkelijken om te garageparkeren d.m.v. een comfortpakket	1	2
19	Bestaande blauwe zones vervangen door groene zones	?	?
20	Het digitaliseren van alle parkeervergunningen	?	2
21	Overstap naar kenteken-parkeren	?	2?

4.2.7 OV-visie

Op 1 juli 2024 is Op de raadsvergadering op 1 juli 2024 is de OV-visie unaniem vastgesteld door de gemeenteraad. (Gemeente Enschede B, 2024) Hierbij heeft gemeente Enschede zich gecommitteerd tot het beleid met de doelen als beschreven in tabel 14, en naar de doelen te handelen met de maatregelen te zien in tabel 15. Daarbij is in het bestuurlijk proces nog wel sprake geweest van amendementen op eerdere versies; in januari 2024 is de OV-visie ook al gepresenteerd, maar er waren op dat moment nog te veel vraagtekens voor het vaststellen van de visie. Amendementen op gebied van doelstelling concreet en monitoring, verkeersveiligheid in de wijken, Verbinding Duitsland, Tramverbinding en stedelijke ontwikkeling zijn hiervoor nog opgenomen in de visie.

De beleidsinhoud van de OV-visie beschrijft hoe de gemeente Enschede een mobiliteitstransitie wil gaan inzetten van Openbaar vervoer naar Publieke mobiliteit. Dit willen ze bereiken door in te zetten op maatregelen op verschillende termijnen: kort, middellang, en lang. Hiermee kunnen ze de maatregelen prioriteren, en ervoor zorgen dat het overzichtelijk blijft welke maatregelen als eerste afgerond worden. Daarbij is het wel van belang dat om de doelen te bereiken, de gemeente Enschede stakeholders nodig heeft om deze doelen te bewerkstelligen, en deze stakeholders moeten overeenstemming hebben over de richting van het beleid om dit waar te kunnen maken. Dit is ook aangegeven in een interview door een beleidsmaker; *“dan moet je wel goed kunnen onderbouwen waarom je iets wil, en dan is het nog altijd de vraag; Krijgen we daar de handen voor op elkaar? Dat geldt ook bij het elektrisch rijden wel. We gaan zelf geen laadpalen plaatsen en onderhouden. Dat moet ook de markt maar doen. Er moeten wel wat locaties komen die daar ook bij passen.”* (Interview respondent 3)

De doelen die zijn omschreven in de OV-visie zijn niet geformuleerd rekening houdend met alle aspecten van SMART-doelstellingen. Veelal bevatten de doelen niet de juiste scherpheid om te voldoen aan de meetbare, specifieke aspecten. Dit is niet in het bijzonder voor alleen de OV-visie van toepassing, maar ook voor andere beleidsstukken. Een oorzaak hiervan is er ambtelijk een aantal ambities bestaan die lastig politiek haalbaar geacht worden. Dit wordt door meerdere beleidsmakers (1, 2 en 3) nogmaals benoemd in de interviews.

Tabel 14 - Beleidsdoelen OV-visie

ID	Beleidsdoel	Terug te vinden in hoofddoel Mobiliteitsvisie
19	Inwoners kunnen betaalbaar en toegankelijk reizen in de eigen stad	1,2,3
20	10% groei in de komende 5 jaar ten opzichte van 2024. Deze groei geldt voor alle vormen van publieke mobiliteit, dus ook deelvervoer	1,2,3
21	HOV-corridors korte reistijden en de betrouwbaarheid bevorderen	2
22	Alle vormen van publieke mobiliteit door één partij aan te bieden	1
23	Dekkend publiek mobiliteitsnetwerk in de stad waarborgen	1,2
24	Verbeteren van de verbinding met omliggende gemeenten	1,2
25	Meer treinen van en naar Enschede laten rijden	1,2

Tabel - Beschreven maatregelen OV-visie

ID	Maatregelen	Doelen OV-visie	Vallen onder Hoofddoel mobiliteitsvisie
49	Werken aan de bereikbaarheid van Enschede door middel van het realiseren van bronpunten waar ketenmobiliteit mee wordt verbeterd	1,2,5	1,2
50	Busremise verplaatsen naar kop westerval	2,3	1,2
51	Afspraken maken voor betaalbaar en toegankelijk OV door met vervoerder afspraken te maken wanneer er sprake is van afwijkende tarieven.	1,2	1,2
52	Onderzoek doen naar mogelijkheden om minima OV aan te kunnen bieden	1,2	1,2
53	De buslijnen strekken op de HOV-corridors en hoofdwegen	2,3	1,2
54	Controleren of de afspraken nagekomen worden met de concessiehouder en de wensen van Enschede lobbyen	1,2,3,4	1,2
55	Alle vormen van publieke mobiliteit in één app door één aanbieder	4	1,2
56	Het inzetten van OV-ambassadeurs	2	1,2
57	Organisatie van campagnes en voorlichtingsactiviteiten	2	1,2
58	Het verbeteren van de voorzieningen op haltes	1,2,3,5	1,2
59	Publieke mobiliteit dekkendheid waarborgen van de stad	1,2,5	1,2, pietsie3
60	Boekelo en Usselo ontsluiten d.m.v. een bushalte op de n18	1,2,3,5,6	1,2
61	Samenwerken met omliggende gemeenten om te lobbyen voor een beter OV	1,2,3,5,6	1,2
62	Onderzoeken met Hengelo hoe de HOV-busverbinding het best verbeterd kan worden.	2,3,5,6	1,2
63	Aanleggen van een tramverbinding op de Hengelosestraat tot Glanerbrug.	1,2,3,5	1,2
64	Rechtstreekse bus tussen Enschede-zuid en XL-businesspark realiseren	2,5,6	1,2

4.2.8 Overig (Voetgangerszone binnenstad)

Er zijn verdere beleidsplannen binnen andere domeinen die ook raakvlakken hebben met de mobiliteit in Enschede, zoals de voetgangerszone Binnenstad, en de energievisie van Enschede (met name op het gebied van elektrische laadinfrastructuur). Dit flankerende beleid wordt wegens de scope van het onderzoek niet meegenomen in deze resultaten.

4.3 Beantwoording Deelvraag 1

De paragrafen hiervoor hebben het beleid beschreven dat werd gevoerd voor de mobiliteit in de gemeente Enschede. Hiermee kan een antwoord geformuleerd worden op de eerste deelvraag van dit onderzoek;

Welke beleidsdoelen en maatregelen zijn er beschreven in de visiestukken en beleidsplannen door de gemeente Enschede in de periode 2020-2024?

De hoofddoelen die zijn beschreven in de mobiliteitsvisie zijn het “Duurzamer maken van mobiliteit”, “Het bereikbaar houden van Enschede”, en “actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren”. Deze doelen komen terug in alle beleidsplannen die zijn geformuleerd voor de sub-domeinen. De doelen die zijn beschreven in de beleidsplannen hebben aanpassingen gehad die toegespitst zijn op het specifieke sub-domein, en deze beleidsplannen hebben maatregelen die focussen op de subdoelen die in het desbetreffende beleidsplan. Bij alle beleidsplannen, met uitzondering van de fietsvisie, tot op bijna de infrastructurele maatregel zelf beschreven. Bij de fietsvisie zijn deze al gegroepeerd, wat voor een beter overzicht zorgt voor de lezer.

4.4 Middelen voor Mobiliteitsbeleid Gemeente Enschede 2020-2024

Middelen, zoals beschreven in de theorie bestaan uit drie verschillende categorieën; hulpbronnen, expertise en de te ondernemen activiteiten. In Enschede zijn deze in verschillende mate ingezet bij het ontwikkelen van de maatregelen, en hebben daarmee ook op verschillende mate invloed gehad op de mate van doelbereiking. Het is van belang dat deze categorieën apart worden uiteengezet, want elk van deze categorieën is opgebouwd uit verschillende databronnen. Elk jaar wordt er voor mobiliteit het budget vastgesteld waarmee het komende jaar de projecten worden uitgevoerd. Bij het vaststellen van het budget door de raad, wordt toegelicht naar welke maatregelen deze middelen worden toegewezen. Daarnaast zijn er bij de afgenomen interviews met de respondenten uitvoerig vragen gesteld naar het niveau van aanwezige expertise binnen mobiliteit in de gemeente Enschede. De ondernomen activiteiten zijn terug te vinden in de jaarlijkse kredietaanvragen voor mobiliteit. Door de middelen van het mobiliteitsbeleid uiteen te zetten, kan deelvraag 2 behandeld worden aan het eind van deze paragraaf.

4.4.1 Hulpbronnen

De aanwezigheid van financiële middelen voor mobiliteit worden jaarlijks vastgesteld in de gemeenteraad door middel van een kredietaanvraag mobiliteit. In deze kredietaanvraag wordt een beroep gedaan op financiële middelen die beschikbaar gesteld moeten worden voor het realiseren van de maatregelen voor mobiliteit van het komende jaar. Hierbij worden ook de verwachte kosten van de maatregelen gepresenteerd die dat jaar (of de jaren erna, licht aan de termijn van de voorgestelde maatregelen). De kredietaanvragen per jaar, vanaf 2021 tot 2024 staan in Appendix A, en een verkorte versie staan in diezelfde bijlage vermeld.

In deze kredietaanvragen is te zien dat er sinds de vaststelling van de mobiliteitsvisie is geïnvesteerd in alle modaliteiten die zijn beschreven in de mobiliteitsvisie. Ook is de structurering van de kredietaanvraag veranderd na het aanstellen van een nieuwe coalitie. Ook is er van 2023 naar 2024 gekort op de inzet van eigen middelen binnen het mobiliteitsdomein, wat ervoor kan zorgen dat er minder maatregelen ondernomen kunnen worden door de beleidsmakers. Zeker als de inzet van eigen middelen geïndexeerd zou worden sinds de eerste kredietaanvraag is het aandeel ingezette eigen middelen sinds 2021 sterk afgenomen. Wanneer het geïndexeerd wordt met de inflatiecijfers vanaf 2021, zou er in 2024 een bedrag gerealiseerd worden van € 10.954.923,58 (Centraal bureau voor de statistiek, 2023). Hiermee is dus, rekening houdend met inflatie, sinds 2021 12,5% reductie gerealiseerd op mobiliteit in de gemeente Enschede.

Echter is het met publiek verkrijgbare data niet inzichtelijk gemaakt hoeveel financiële middelen in de praktijk zijn uitgegeven voor alleen mobiliteit, en wordt bij de presentatie van de gemeentelijke jaarrekeningen vaak onderverdeeld over veel verschillende investerings-agenda's. Dit is ook geval bij de presentaties van de jaarrekeningen van de gemeente Enschede. Daardoor is niet te controleren of de verwachte kosten die zijn voorgesteld elk jaar in de gerealiseerde kosten van de gemeente Enschede.

Oordeel beleidsmakers over de beschikbare financiële middelen

2 van de 4 respondenten ervaren bij de uitvoering dat het mobiliteitsbeleid onder druk komt te staan door de hoogte van de financiële middelen. Hierbij wordt ook vermeld dat relatief tot andere gemeentes (3 van de 4 respondenten) weinig eigen middelen beschikbaar hebben gesteld voor mobiliteit. Respondent 1 geeft hierbij aan dat de huidige middelen niet toereikend zijn voor de gestelde mobiliteitsopgave.

Daarentegen stellen respondent 2, 3 en 4 dat voor het gespecialiseerde sub-domein (voor respondent 2 OV, voor respondent 3 Fiets, en voor respondent 4 verkeersmanagement) de middelen wel toereikend zijn voor de uitvoering van maatregelen. Daarbij geeft respondent 2 aan dat de middelen grotendeels afhankelijk zijn van andere stakeholders. Respondent 3 heeft via het beleidsplan fietsvisie extra financiële middelen kunnen strikken ten opzichte van de status quo, en kan daardoor een pro-actiever beleid voeren dan de rest van het mobiliteitsdomein. Deze extra middelen zorgen er onder andere voor dat er beter gemonitord kan worden op de doelstellingen, en dat er tussentijds bijgestuurd kan worden op deze monitoring. Respondent 4 geeft aan dat de huidige middelen toereikend zijn, maar ziet graag dat er meer middelen beschikbaar gesteld worden voor mobiliteit in het geheel, en geeft aan dat de middelen voor Enschedese mobiliteit “erg zuinig” zijn.

4.4.2 Expertise

Voor de expertise die inzetbaar voor het mobiliteitsbeleid, is er gekeken naar de kennis waarover de gemeente Enschede intern beschikt. Dit is gedaan door middel van interviews met beleidsmedewerkers binnen de gemeente Enschede. Door middel van een sectie vragen in het semigestructureerde interview, zijn de volgende bevindingen tot stand gekomen. Door de antwoorden te aggregeren, en te zoeken naar verbanden tussen de gegeven antwoorden van de respondenten, kan beoordeeld worden of de gebruikte expertise geen barrière vormt voor het formuleren van de maatregelen, en daarmee de mate van doelbereiking beïnvloed. Naast de inzetbaarheid van interne expertise, zijn beleidsmakers gevraagd naar aanwezigheid van de relatie tussen prioritering van maatregelen en het niveau van aanwezige expertise. Hiermee wordt gekeken of de kennis van zaken de prioritering van de maatregelen beïnvloed heeft. En tot slot zijn beleidsmakers voorgelegd of er sprake is van een kenniskloof tussen het politiek-bestuurlijke gedeelte van de gemeente en de ambtenarij.

Niveau van (inzetbaarheid van) interne kennis

3 van de 4 respondenten geven aan dat de interne kennis in zijn totaliteit dermate van voldoende niveau is om de werkzaamheden te kunnen voltooien. Daarbij zijn wel allerlei kanttekeningen geplaatst. Respondent 1 geeft aan dat de paraatheid van kennis niet op hoog genoeg niveau ligt, en dat er dan terug gevallen moet worden op netwerken en externen om dit gat aan te vullen. Respondent 2 geeft aan dat er een mix is van zeer ervaren ambtenaren met veel jonge/nieuwe medewerkers die een kwetsbaarheid kunnen zijn op het gebied van ervaring in Enschede, en de geschiedenis van het beleid. Respondent 3 geeft aan dat de gemeente Enschede over goed geïnformeerde mensen beschikt, maar dat er te weinig gedaan wordt met kennisontwikkeling, en dat de nieuwe trends en ontwikkelingen hierdoor slechter worden opgevangen. Respondent 4 geeft aan dat beleid eigenlijk uit een heel klein team bestaat, waardoor je kennis van zaken moet hebben over een groot deel van het beleidsveld, en daarmee generalisten creëert. Hiermee wordt beoordeeld dat er ruimte voor verbetering is voor het niveau van interne kennis, maar dat het huidige niveau voldoende zou zijn om de doelen te bereiken.

Impact van expertise op prioritering van doelen

De prioritering van de doelen wordt volgens de beleidsmakers niet veranderd door het niveau van aanwezige expertise. Volgens respondent 2 komt de prioritering van werkzaamheden ergens anders vandaan: *“Er is ineens een behoefte in de stad. Of er komen allemaal deelscooters in de stad. Gaan we daarmee aan de slag, hoe gaan we daar echt wat mee om. En dan ontwikkelen we daar beleid op. Dat is eigenlijk voornamelijk ook hoe het geïnitieerd wordt.”* (Interview respondent 2). Daarnaast geeft respondent 3 aan dat het kennisniveau daar niet zoveel mee te maken heeft.

Noodzakelijkheid van externe kennis om beleid uitvoerbaar te maken

De noodzakelijkheid van externe kennis om het beleid uitvoerbaar te maken zijn de beleidsmakers het grotendeels over eens. Respondent 1 heeft als kanttekening gegeven dat er extern naar kennis gezocht moet worden wanneer deze niet paraat is. Dit sluit aan bij wat deze Respondent eerder heeft aangegeven over het gebrek aan interne kennis op bepaalde onderwerpen. Respondent 3 constateert dat de gemeente Enschede het niet zou halen zonder externe kennis, en dat speelt met name op dossiers die nieuwer zijn, zoals bijvoorbeeld zero-emissie zones. Respondent 4 constateert dat de kenniskloof voor verkeerslichten en doorstroming is omarmt in de vorm van een samenwerkingsverband; ‘Doorstroming als een Service’ (hierna DaeS).

Hiermee ontstaat het beeld dat het mobiliteitsbeleid in grotere mate afhankelijk is van externe kennis om het beleid uit te kunnen voeren.

Aanwezigheid en grootte van de kenniskloof tussen de ambtenarij en uitvoerende macht

De kenniskloof tussen de ambtenarij en de uitvoerende macht is volgens alle (N = 4) respondenten aanwezig, maar de potentiële effecten hiervan, en of het een positief of negatief effect heeft op de beleidsvoering is verdeeld. Zo vinden respondent 1 en 4 dat er een grote kloof bestaat tussen het niveau van kennis over mobiliteit, en dat de ambtenarij op deze manier op hun eigen verantwoordelijkheid aangewezen is. Dit veroorzaakt situaties die geschetst wordt door respondent 1: *“Iedereen heeft een rijbewijs en heeft een fiets. En denkt er allemaal een mening over te hebben, en denkt het allemaal heel goed te weten. Het is juist de kunst daar overheen te stappen, en dan van [een] afstandje te kijken naar je mobiliteitssysteem. En ik denk dat dat de grote valkuil is van bestuur, die denken kennis te hebben van.”* (Interview respondent 1). Respondent 1 geeft aan dat het een negatieve impact

heeft op het bereiken van de gestelde doelen, en geeft aan dat het in het algemeen belang is ‘dat er soms keuzes gemaakt moeten worden die tegen het belang van de grote groep in gaan.’ Respondent 3 voegt daar nog aan toe dat wanneer mensen dichterbij de ambtenarij komen te staan, en daardoor beter gebriefd worden, heel anders wordt gedacht over beslissingen en maatregelen die voortkomen uit het ambtelijk apparaat. Al met al zorgt de kenniskloof aan de ene kant ervoor dat de ambtenaren meer vrijheid krijgen om het bestaande beleid in te vullen, maar hierdoor minder goed verantwoordelijk gehouden worden door de uitvoerende en controlerende functie van de gemeenteraad. Door deze grotere kloof wordt het overheidshandelen minder transparant, en kan de gemeenteraad (en tot op zekere hoogte het college) lastiger controleren of de genomen maatregelen passend zijn bij het vastgestelde beleid.

4.4.3 Activiteiten

Om een duidelijk beeld te creëren van de ondernomen activiteiten voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede wordt gebruik gemaakt van de gepubliceerde projectenlijsten. Deze projectenlijsten worden tegelijkertijd gepubliceerd met de jaarlijkse kredietaanvraag voor mobiliteit in de gemeente. Hiermee worden de gereserveerde middelen in de kredietaanvraag verantwoord voor het komende jaar, waarbij de activiteiten van het komende jaar worden uitgelicht, en kan na raadpleging van de kredietaanvraag vastgesteld worden hoeveel middelen voor elke maatregel worden ingezet.

2021

Voor de Infrastructuur zijn er meerdere activiteiten gepland in 2021; het aantrekkelijker maken van de Oostweg (Gemeente Enschede B, 2021), en het aantrekkelijker maken oostelijke ontsluiting (Gemeente Enschede B, 2021). Ook wordt de noordelijke singel een studie uitgevoerd naar de doorstroming (Gemeente Enschede B, 2021), en een compensatiepakket opgesteld voor noordwest Enschede, vanwege het niet realiseren van de NOEK (Gemeente Enschede B, 2021). Naast de infrastructurele maatregelen voor hoofdzakelijk autoverkeer, zijn er ook middelen gereserveerd voor de realisatie van de F35. Ook worden er verkeerslichten vervangen, en activiteiten ondernomen om de doorstroming bij verkeerslichten te verbeteren (Gemeente Enschede B, 2021). Ook zijn er infra-maatregelen genomen op het Mooienhof, de singels, en de realisatie van de rotonde op het Stroink. Hiernaast zijn er ook nog Kleine inframaatregelen gerealiseerd, zoals het verplaatsen van bushaltes, en het herplaatsen van fietsbeugels. (Gemeente Enschede B, 2021)

Voor Gedrag is er in 2021 ingezet op Verkeersveiligheid gedragscampagnes, waar in het bijzonder op kinderdagverblijven, basisscholen en voorgezet onderwijs campagnes voor veilig verkeer zijn uitgevoerd. Hiermee wordt bewustzijn gecreëerd onder de jongere generatie, wat aansluit bij de ambities van het verkeersveiligheidsplan, de randvoorwaarde uit de mobiliteitsvisie, en de veiligheidsambities uit de fietsvisie.

Ook is er gelobbyd voor structuurversterking; Dit jaar is er gelobbyd voor N35, knooppunt Azelo, de spoorverbinding Zwolle – Enschede – Münster en het behouden en versnellen van de Berlijntrein door Twente. Hiermee wordt er ingezet op de externe bereikbaarheid van Enschede.

Ook wordt er onderzoek gedaan; het is niet specifiek gemaakt welke onderzoeken en studies er gedaan worden. Hier worden deelstudies, monitoring en beleidsonderzoek genoemd als activiteiten die gedaan worden in 2021.

Voor duurzame mobiliteit worden er activiteiten ondernomen om Mobipunten en ZE-binnenstadlogistiek op te starten. Hierbij gaat het vooral om de opstartende fase, en projecten en processen inventariseren.

Voor de modaliteit fiets wordt nieuw beleid ontwikkeld; de fietsvisie 2030. Daarnaast wordt nog met Fietsstad gerichte acties uitgevoerd voor stimuleren van fietsen onder alle Enschedeërs (Gemeente Enschede B, 2021).

Er worden voor verkeersveiligheid ook activiteiten gestart waarmee projecten worden opgestart die knelpunten en schoolzones aanpakken. Hiermee wordt wel rekening gehouden dat deze knelpunten meeliften op de opgave van onderhoud en beheer.

Daarnaast worden er maatregelen uitgevoerd voor het Wijk Verkeers Circulatie Plan (Hierna VCP), ten eerste in Lonneker, waarbij “enkele geprioriteerde verkeersveiligheidsmaatregelen” tot uitvoering worden gebracht (Gemeente Enschede B, 2021).

2022

Voor Infrastructuur zijn de activiteiten in dezelfde sub-domeinen ondernomen, maar er zijn verschillen in welke activiteiten zijn uitgevoerd. Voor de singels is er een studie uitgevoerd naar de doorstroming van oost, west en zuid. (Gemeente Enschede A, 2022) Daarnaast zijn er wederom voorbereidingen getroffen om de Oostweg aantrekkelijker te maken. (Gemeente Enschede A, 2022) Net als in 2021 zijn er kleine inframaatregelen uitgevoerd, niet nader gespecificeerd welke. Ook zijn er maatregelen voor de wijk VCP's uitgevoerd. Daarmee wordt buiten de wijk VCP's meegelift op de meerjarige ontwikkelingen bij riool en Infrastructureel onderhoud. Vanaf 2022 is het vernieuwen van verkeerslichten, het beheer en onderhoud van deze nieuwe systemen, en de optimalisatie doorstroming als een nieuwe activiteit ondernomen. (Gemeente Enschede A, 2022)

Voor gedrag wordt er verder ingezet op Enschede fietsstad, een gedragscampagne die het bewustzijn van de voordelen van fietsen in Enschede verhoogd (Gemeente Enschede A, 2022).

De lobby en onderzoeksactiviteiten zijn onveranderd sinds 2021, en worden op dezelfde punten verder ontwikkeld. (Gemeente Enschede A, 2022)

Voor duurzame mobiliteit is er een pilot voor mobiliteitshubs gestart op kennispark en plannen opgesteld voor uitrol hele stad. Daarnaast zijn er in 2022 een Pr-ontwikkelingsstudie noordzijde Enschede gedaan. (Gemeente Enschede A, 2022)

Voor Fiets is er onderzoek gedaan naar, en projecten opgestart voor de F35 Glanebrug-Duitsland. Daarnaast wordt fietsinfra verbeterd door middel van de ontwikkeling van doorfietsroutes. Ook is het Beheer fietsparkeren uitgebreid, waarmee weesfietsen en stationsparkeren (van fietsen) verder wordt gehandhaafd op het beleid vastgesteld in de fietsvisie. (Gemeente Enschede A, 2022)

Voor Verkeersveiligheid zijn de onveranderd doorgestaan van 2021, met als additie hierop dat knelpunten op schoolomgevingen worden gerealiseerd.

2023

Voor infrastructuur wordt er voor de doorstroming van de singels uitvoering gegeven aan de onderzoeksresultaten van 2022, en in Enschede-oost wordt onderzoek gedaan naar het ongelijkvloersmaken van de aansluiting Oostweg/N35. (Gemeente Enschede A, 2023)

Voor de fiets worden er activiteiten ondernomen voor de F35 richting Oldenzaal, Noord Eschmarkerrondweg-Telgendijk, Singel-Noord Eschmarkerrondweg. (Gemeente Enschede A, 2023) Verder verbeteren van de doorfietsroutes. (Gemeente Enschede A, 2023) Inventariseren meer stallingsvoorzieningen in het centrum + verdere uitvoering uit de fietsvisie. Beheer fietsparkeren (uitbreiden weesfietsenbeleid naar alle gemeentelijke stallingen). (Gemeente Enschede A, 2023) Daarnaast wordt de proef fietsvlonders gestart, waarmee inwoners een fietsvlonder kunnen aanvragen op een parkeerplaats in de wijk. (Gemeente Enschede A, 2023) Ook wordt de campagne Enschede Fietsstad voortgezet.

Voor verkeersveiligheid wordt uitvoering gegeven aan gedragseducaties, waaronder educatieprogramma's op kinderdagverblijven, scholen en voor ouderen. Daarnaast worden ook campagnes langs de weg, en DSI's opgehangen in Enschede. Daarnaast worden knelpunten aangepakt bij het meeliften met beheer en onderhoud in schoolomgevingen en elders.

Voor het openbaar vervoer worden knelpunten bij de start van de nieuwe concessie aangepakt, deze activiteiten zijn niet nader omschreven. (Gemeente Enschede A, 2023).

De lobby en onderzoeksactiviteiten zijn onveranderd sinds 2021, en worden op dezelfde punten verder ontwikkeld (Gemeente Enschede A, 2023).

In het kader van duurzame mobiliteit worden mobiliteitshubs uitgerold in Noord-Enschede, en onderzoek gedaan naar verdere uitrol van hubs in de stad. (Gemeente Enschede A, 2023) Daarnaast wordt er een studie gedaan naar Kopwesterval in het kader van P+R ontwikkeling. Ook wordt Enschede Bereikbaar bestudeerd, waarmee

Enschede bereikbaar gehouden moet worden tijdens evenementen en werkzaamheden. Ook is er een Pilot Kabelgoten voor verlengd privaat laden van elektrische auto's opgestart.

Ook worden er maatregelen voor wijk VCP's uitgevoerd; hiermee wordt het wijkVCP gerealiseerd voor Noordwest en Lonneker, en verder onderzoek gedaan voor andere VCP's. (Gemeente Enschede A, 2023)

2024

Voor infrastructuur wordt er weer gewerkt aan de doorstroming singels, waarbij in 2024 gewerkt wordt aan de kruising singel-Deurningerstraat en Oliemolensingel (Gemeente Enschede A, 2024). Ook wordt De ontsluiting oost aangepakt, door middel van onderzoek doen naar autotunnel Keppelerdijk, en onderzoek naar een ongelijkvloerse kruising Oostweg-N35 (Gemeente Enschede A, 2024). Ook wordt een nieuwe grensovergang met Gronau verkend (Gemeente Enschede A, 2024). Terugkomend van 2022 wordt er weer beheer en onderhoud gedaan aan de verkeerslichten, en de doorstroming geoptimaliseerd (Gemeente Enschede A, 2024).

Voor de fiets wordt de F35 naar Oldenzaal en Gronau gerealiseerd (Gemeente Enschede A, 2024). En verder gewerkt aan de projecten f35 gedeelte Laaressingel – Noord Esmarkerrondweg en daarna F35 Eschmarkerveld (Gemeente Enschede A, 2024). Ontwikkelen verdere doorfietsroutes worden ontwikkeld in de stad, onder andere de Hendrik ter kuilestraat en andere tracés (Gemeente Enschede A, 2024). Het Beheer en handhaving fietsparkeren (ontwikkelen en uitvoeren actieplan fietsdiefstal, Beheer stationsparkeren en fietsvlonders) wordt doorgezet. De campagne Enschede Fietsstad wordt ook voortgezet in 2024 (Gemeente Enschede A, 2024).

Voor verkeersveiligheid wordt gedrageducatie onveranderd doorgezet met de activiteiten uit 2023. Daarnaast worden diverse infraprojecten gerealiseerd, en een studie Usseleerrondweg-Broekheurnerrondweg uitgevoerd (Gemeente Enschede A, 2024). Vanuit de verkeersveiligheidsimpuls worden risico-analyses uitgevoerd, een pilot met ISA opgestart, en het gereedmaken van ISA op het gehele wegennet (Gemeente Enschede A, 2024).

Voor het openbaar vervoer wordt de voordeelactie minima, waarmee een actie wordt gestart om gratis buskaartjes te kunnen bieden aan minima (Gemeente Enschede A, 2024).

Voor duurzame (en innovatieve) mobiliteit Worden er in zuid en west mobiliteitshubs gerealiseerd, en onderzoek gedaan voor hubs in het centrum (Gemeente Enschede A, 2024). P+R west en noord worden verder voorbereid, en P+R Zuiderval wordt verder verbeterd. (Gemeente Enschede A, 2024) Enschede bereikbaar wordt doorgezet vanuit 2023 (Gemeente Enschede A, 2024). Ook wordt er gewerkt aan het digitaal beschikbaar maken van verkeersinformatie in Enschede (Gemeente Enschede A, 2024).

De lobby en onderzoeksactiviteiten zijn onveranderd sinds 2021, en worden op dezelfde punten verder ontwikkeld. Sinds 2024 wordt er ook nader onderzoek naar de wegencategorisering van de hele stad gedaan. (Gemeente Enschede A, 2024).

Ook worden er maatregelen voor wijk VCP's uitgevoerd; hiermee wordt het wijkVCP gerealiseerd voor Noordwest (uitloop van vorig jaar) en Twekkelo, en verder onderzoek gedaan voor andere VCP's (Gemeente Enschede A, 2024).

4.5 Gemaakte Tijdskeuzes Mobiliteitsbeleid Enschede 2020-2024

Bij het maken van keuzes in mobiliteitsmaatregelen speelt tijd een belangrijke factor: zowel op korte als op lange termijn moeten slimme keuzes worden gemaakt om in te spelen op de veranderende stedelijke context.

De Gemeente Enschede onderscheidt drie soorten termijnen bij het formuleren van haar mobiliteitsbeleid: "De korte termijn gaat om het realiseren van concrete maatregelen in de komende 5 jaar, de middellange termijn gaat over een termijn van 5 tot 10 jaar en de lange termijn gaat over maatregelen die pas over 10 jaar zullen gaan plaatsvinden." (Gemeente Enschede, 2019, p. 80).

De tijdskeuzes zijn van groot belang, omdat ze bepalen hoe snel bepaalde verbeteringen zichtbaar worden, en hoe flexibel het beleid blijft bij toekomstige ontwikkelingen. In de korte termijn draait het om concrete maatregelen die direct effect hebben, maar de connectie wordt niet expliciet gemaakt naar de doelen. Middellange termijnmaatregelen richten zich op meer structurele aanpassingen, terwijl lange termijnplannen voornamelijk

richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van de stad, ook al zijn deze vaak onzekerheden. Deze zijn met name geschikt om invulling te geven aan de doelen.

De gemeente Enschede heeft aangegeven dat ze vooral op korte termijn in willen zetten op concrete maatregelen in de stad, zoals te zien is in figuur 3.



Figuur 3 - Tijdskeuzes over mobiliteitsdoelen (Gemeente Enschede, 2019, p. 81)

Complexiteit van de langetermijnvisie

Ondanks de duidelijke definitie van tijdskeuzes, is het aangegeven dat het lastig is om het beleid voor lange termijn vast te stellen. Zo verteld een beleidsadviseur:

“Hoe langer je in de tijd gaat zitten, hoe onzekerder die opgave wordt. Ik vind hem voor Enschede, voor steden op dit moment überhaupt, een uitdaging. Want die visie bij ons is vastgesteld voordat we echt die woningbouwcrisis kregen. Dat maakt toch dat je anders om gaat met je mobiliteitsvisie. En zou je eigenlijk de mobiliteitsvisie willen herschrijven op basis van de verwachtingen richting 2040. Wat voor stad zijn we dan? Wat heb ik daarvoor nodig? Dat maakt hem voor nu complex.” (Interview respondent 1).

Deze uitspraak illustreert de spanning tussen de noodzaak van een toekomstgerichte visie en de onzekerheden waarmee steden te maken hebben, zoals de woningbouwcrisis en andere maatschappelijke ontwikkelingen die groter zijn dan de stad, of gemeente in isolatie. Waar de eerdere mobiliteitsvisie van Enschede vooral gericht was op de bestaande situatie en beperkte groei, is er nu een nieuwe realiteit waarin rekening moet worden gehouden met een forse toename van het aantal inwoners en woningen. Dit zorgt ervoor dat de gestelde maatregelen in 2020 niet meer aansluiten bij de vraag van de maatschappij in 2024.

Aanpassen aan een veranderende toekomst

De uitdaging ligt in het vinden van een balans tussen een robuuste visie die richting geeft op de lange termijn en de flexibiliteit om in te spelen op onvoorziene ontwikkelingen. De tijdskeuzes in het mobiliteitsbeleid zijn een nuttig instrument om deze balans te waarborgen: snelle winst op korte termijn, strategische ingrepen op middellange termijn en een flexibele visie voor de lange termijn. Tegelijkertijd benadrukt de complexiteit van de langetermijnplanning dat beleid nooit statisch mag zijn.

4.6 Beantwoording Deelvraag 2

Door middel van het beschrijven van de activiteiten die zijn uitgevoerd door de gemeente Enschede, kan deelvraag 2 worden beantwoord, deze luidt als volgt:

Op welke wijze wordt het mobiliteitsbeleid in de praktijk uitgevoerd binnen de gemeente Enschede in de periode 2020-2024?

Jaarlijks zijn er activiteiten uitgevoerd die al eerder zijn beschreven in de beleidsplannen van de gemeente Enschede. Na het vaststellen van het beleid, wordt de uitvoering van het beleid overgedragen naar de uitvoerende partijen binnen de gemeente, zoals Ruimtelijke ontwikkeling en beheer, en de afdeling verkeer. Veel van de vastgestelde kaders in de beleidsnota's worden hiermee in de praktijk toegepast bij infrastructurele aanpassingen.

Zoals vermeld door respondent 4, probeert de gemeente zoveel mogelijk ‘werk met werk’ te maken, door mee te liften op de agenda van beheer. Op deze manier kunnen er meer zaken veranderd worden op korte termijn.

Het is vanuit de projectenlijsten die aangeleverd zijn niet duidelijk gemaakt hoe de afgeronde infrastructurele projecten zich verhouden tot het budget dat hiervoor gevraagd wordt. Toch wordt er jaarlijks op alle beleidsterreinen uitvoering gegeven aan het beleid.

Hierbij is het ook opvallend dat er in de praktijk wel aandacht wordt besteed aan duurzame mobiliteit, maar dat er beleidsmatig geen individueel beleidskader hiervoor is vastgesteld. Het is beleidsmatig gegrond op de beperkte beschrijving van duurzame mobiliteit in de mobiliteitsvisie. Voor de rest is te constateren dat er veel zaken op de dag-tot-dag operatie van de gemeente wel rekening wordt gehouden met het vastgestelde beleid, en dat de respondenten geen projecten kunnen aangeven waarbij er niet gehandeld is naar het vastgestelde beleid in de gemeente Enschede.

4.7 De mate van doelbereiking mobiliteitsbeleid Enschede van 2020 tot 2024

In deze paragraaf worden de indicatoren van de doelen toegelicht, waarmee met de kwantitatieve, kwalitatieve en/of observaties de indicatoren worden gemeten van de doelbereiking van het mobiliteitsbeleid. Aan de hand van deze bevindingen kan deelvraag 3 worden beantwoord.

Doel 1: Het verduurzamen van de mobiliteit

Indicator 1:

De gemiddelde broeikasgasproductie van Enschedese auto's.

Om de gemiddelde broeikasgasproductie van het Enschedese autobestand te benaderen, wordt er gebruik gemaakt van data beschikbaar bij CBS. Hieruit wordt de gemeten CO₂-uitstoot per jaar van alle Nederlandse personenauto's gebruikt. Om dit terug te brengen naar het Enschedese autobestand, wordt dit cijfer gedeeld door het aantal geregistreerde personenauto's in Enschede, welke te zien in kolom 5 van tabel [x] (Centraal Bureau voor de Statistiek C, 2024). Vervolgens wordt dit getal vermenigvuldigd met het aantal rijdende personenauto's in de gemeente Enschede op jaarbasis, en is daarmee een benadering voor het niveau aan uitgestoten co₂ van de rijdende auto's in Enschede. De berekening van deze data is te zien in tabel [x]. Vanwege de grenzen van de beschikbare data om deze indicator meetbaar te maken, wordt de assumptie ‘ceteris paribus’ gemaakt, en dat de gemiddelde auto in Enschede te representeren is met de gemiddelde landelijke auto. Om een beter beeld te krijgen van de lange termijn-trend, en vanwege de impact van Covid op de mobiliteit in 2020, is het noodzakelijk om deze trend vanaf 2018 te bekijken.

Tabel 15 - Benadering van de co₂ productie van Enschedese personenauto's

Jaar	CO ₂ Emissies van personenauto's in miljoenen KG	Aantal personenauto's in Nederland	Co ₂ -equivalent per auto in Nederland	Aantal personenauto's in Enschede bezit	Co ₂ -uitstoot van personenauto's in Enschede
2018	17.487	8.373.245	2.088,44 KG	66.825	139.559.845,08 KG
2019	17.230	8.442.982	2.040,75 KG	66.643	136.001.579,77 KG
2020	14.315	8.584.391	1.667,56 KG	67.360	112.326.943,17 KG
2021	14.888	8.686.420	1.713,94 KG	68.360	117.164.917,19 KG
2022	15.312	8.827.709	1.734,54 KG	69.508	120.564.293,18 KG
2023	15.514	8.917.107	1.739,80 KG	69.877	121.572.139,71 KG
2024	-	9.067.393	-	70.430	-

Voor 2024 is het cijfer van de uitstoot nog niet bekend, en kan de berekening niet gedaan worden. Er is wel een trend te zien in deze data; een steeds verder oplopende co₂-uitstoot sinds 2020. (Centraal Bureau voor de Statistiek A, 2024) .

Daarentegen zien we wel dat er in 2020 een verandering heeft plaatsgevonden in de co₂-emissie per auto. Een verklaring hiervoor kan de coronapandemie zijn. Vanwege het landelijke thuiswerk-beleid en het sluiten van

horeca en andere winkels, hebben mensen minder behoefte aan mobiliteit. (de Winter, de Koning, & de Kort, 2021)

De impact hiervan is terug te zien in de landelijke emissiecijfers, en Enschede maakt hier geen uitzondering op vanuit deze benadering. Wel laat de data zien dat het mogelijk was voor Enschedeers om minder gebruik te maken van de personenauto, en sinds 2020 is het weer langzaam aan het stijgen.

Daarmee laat indicator 1 zien dat het autobezit en de uitgestoten co2 zich hoogstwaarschijnlijk vermeerderd heeft van 2020 tot 2024, en dat dit groeiende autobestand meer co2 uitstoot in 2023 dan in 2020, bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie. Hiermee laat indicator 1 zien dat doel 1 niet behaald wordt met de auto's in Enschede.

Daarentegen is het belangrijk dat de co2 emissies van personenauto's zijn gedaald, wanneer er vergeleken wordt met een jaar dat niet is beïnvloed door de covid19 pandemie.

Indicator 2

De modal split van de gemeente Enschede verminderd in autogebruik, en verhoogt het gebruik van duurzame vervoersalternatieven. De modal split is een weergave van de mobiliteitskeuzes in een geselecteerd gebied.

De Modal split per gemeente is niet te herleiden uit de landelijke dataset hiervoor (ODIN 2023). De Dichtstbijzijnde benadering is de modal split van Overijssel, maar dit is slechts een benadering van niet hoog genoeg precisie om deze indicator te meten, en wordt daarom buiten beschouwing gelaten voor het vaststellen van de mate van doelbereiking in dit onderzoek.

Indicator 3

De bestede middelen naar gedragsverandering voor duurzamer mobiliteitsgebruik zijn verhoogd sinds 2020.

De uitgegeven middelen van het mobiliteitsbeleid zijn te zien in de kredietaanvragen in Appendix A. De bedragen die zijn gebruikt om het percentage verandering te berekenen zijn als volgt: €525.000 in januari 2021 verrekend met inflatie is €539.175,- in januari 2022, €593.092,50 in januari 2023, en €615.630,02 in januari 2024. (Centraal bureau voor de statistiek, 2025).

Tabel 16 – Middelen besteed aan gedragsverandering in gemeente Enschede 2021-2024

Jaar	Middelen besteed aan gedragsverandering (Bedragen in €)	% Verandering ten opzichte van 2021	% Verandering ten opzichte van 2021, geïndexeerd met het inflatiecijfer
2021	275.000 + 250.000 = 525.000	-	-
2022	250.000 + 377.000 = 627.000	+19,43%	+16,289%
2023	200.000 + 322.000 = 522.000	-0,57%	-11,987%
2024	547.000 + 343.310 = 890.310	+69,58%	+44,618%

Er zijn meer middelen gegaan naar gedragscampagnes in de gemeente Enschede, waardoor er meer is geïnvesteerd in de bewustwording van de inwoners naar het duurzamer omgaan met mobiliteit.

Indicator 4

De uitstoot van het OV-netwerk in Enschede per jaar. Dit kan worden gemeten door de gemiddelde gebruikte bus en ritafstand per jaar te meten.

Sinds eind 2023 is de nieuwe concessie van start gegaan in Enschede, waarmee er in Enschede is overgestapt naar volledig elektrische bussen voor het gehele OV-netwerk. In de situatie voor eind 2023 zijn dieselbussen gebruikt. Ervan uitgaande dat het reisschema en intensiteiten van de lijnen in Enschede onveranderd is gebleven sinds 2020, is de gemiddelde uitstoot van het OV verminderd ten opzichte van 2020, en is dus verduurzaamd.

Doel 2: Het bereikbaar houden van Enschede

Indicator 1

De congestie van de wegen is minstens gelijk met de situatie in/voor het opstellen van de mobiliteitsvisie (uitgangssituatie zo recent mogelijk voor de vaststelling van het stuk in 2020)

De historische traffic data van de gemeente Enschede is niet bekend, of publiek verkrijgbare data, en dit maakt deze indicator niet meetbaar met de data beschikbaar voor dit onderzoek.

Indicator 2

De parkeergarages zijn bereikbaar, en er bestaat voldoende capaciteit op de piekmomenten

Vanuit het beleid in de parkeervisie is benadrukt dat via de hoofdwegen en radialen de parkeergarages beschikbaar moeten blijven voor al het inkomende verkeer in Enschede. Er is in het verleden wel geteld voor de beschikbaarheid van deze parkeergarages, maar de data hiervan is niet publiek inzichtelijk. Hierdoor is deze indicator met de huidige databronnen in dit onderzoek niet meetbaar.

Indicator 3

Mobiliteitsvoorzieningen hebben minstens zijn status quo behouden van voor 2020 of uitgebreid.

De veranderingen in mobiliteitsvoorzieningen zijn, rekening houdend met de voorzieningen in 2020 veranderd op het gebied van deelmobiliteit. Er zijn een groot aantal mobiliteitshubs uitgerold over alle stadsdelen, en deze dragen bij aan een hoger niveau mobiliteitsvoorzieningen in Enschede.

Daarnaast loopt het project om de stationsomgeving te vernieuwen, waarbij een nieuw busstation te gerealiseerd wordt, en een nieuwe parkeergarage. Dit project zorgt voor een opwaardering van de voorzieningen en toegang tot de stad. Daarmee is al wel een niet afzienbare tijd de Stationsgarage gesloten, waardoor er minder parkeerplekken in garages beschikbaar zijn voor de looptijd van dit project.

Indicator 4

De gemiddelde vertraging in de spits heeft minstens zijn status quo van voor 2020 behouden of verlaagd.

Net als bij indicator 1 bij dit doel, is de historische traffic data niet bekend, en kan deze indicator niet gemeten worden met de data die verkrijgbaar is in dit onderzoek.

Indicator 5

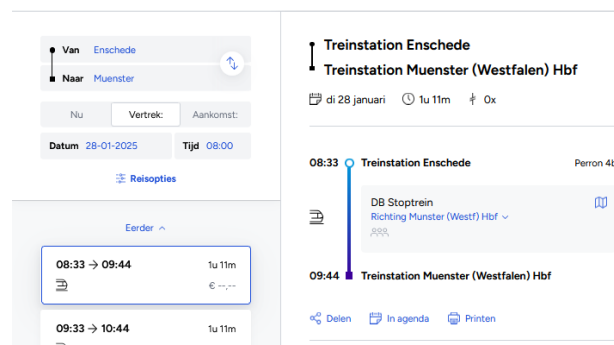
De reistijd tussen Enschede en economische toplocaties (Münster, Arnhem, Zwolle) is per OV en auto minder dan een uur.

Vanuit het beleid wordt er jaarlijks middelen gereserveerd om lobbywerkzaamheden uit te kunnen voeren om de doelen te behalen die de structuurversterking van Enschede bewerkstelligen. Hier wordt elk jaar 100.000 euro voor gereserveerd. Om de reistijd per OV te checken, wordt de reistool van 9292.nl gebruikt.

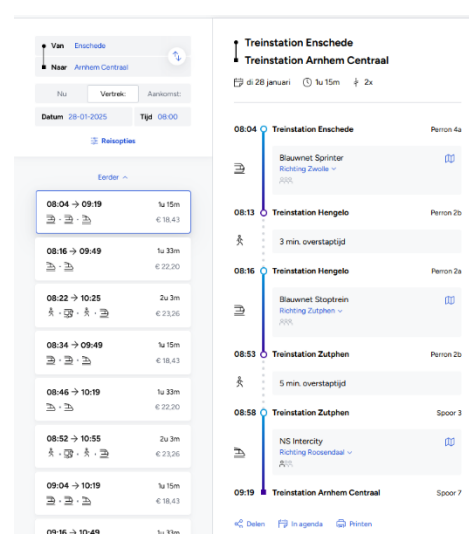
Voor Münster wordt dit niet behaald; Hier bedraagt de reistijd voor een rechtstreekse trein 1 uur en 11 minuten). Dit overzicht is te zien in figuur 4.

Voor Arnhem is de snelst beschikbare reistijd van centraal station naar centraal station 1 uur en 15 minuten op de tijd van meten (28 januari 2025). Dit is te zien in figuur 5. De snelste verbinding wordt gerealiseerd door over te stappen tussen meerdere treinen.

Voor Zwolle is de snelst beschikbare reistijd van centraal station naar centraal station 50 minuten met een intercitytrein op de tijd van meten (28 januari 2025). De sprinter overschrijdt wel de limiet van 1 uur.



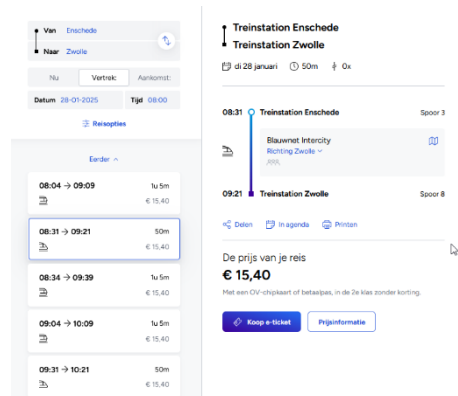
Figuur 4 - Reistijd van Enschede centraal naar Münster centraal (2025)



Figuur 5 - Reistijd van Enschede centraal naar Arnhem Centraal

Het overzicht is te zien in figuur 6. De intercity op de vaststelling van de mobiliteitsvisie op 9 maart 2020 had een ritduur van 50 minuten (Wirken, 2020), en is dus niet veranderd.

In één van de drie gevallen is het dus de helft van de ritten gelukt om de reistijd van minder dan een uur te bewerkstelligen door de lobby structuurversterking van de gemeente Enschede.



Figuur 6 – Reistijd van Enschede centraal naar Zwolle

Doel 3: Actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren

Indicator 1

Er worden zowel fysiek als digitaal veranderingen doorgevoerd in de infrastructuur die ten goede komen aan actief en gezond mobiliteitsgedrag.

Jaarlijks is er ingezet om bij elke ingreep in de openbare ruimte de veiligheid te waarborgen, zoals te zien in de kredietaanvragen in appendix A, zoals uitgelegd in paragraaf 4.3.3. In combinatie met het beter inrichten van de openbare ruimte, zijn er meer middelen ingezet om gedragsverandering te bewerkstelligen onder de Enschedese inwoners, in de vorm van gedragscampagnes voor verkeersveiligheid. Daarmee zijn er fysiek als digitaal veranderingen doorgevoerd in de infrastructuur die ten goede komen aan een veilige omgeving, en daarmee actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren.

Indicator 2

De mate waarin campagnes zijn opgezet, en uitgevoerd die ervoor zorgen dat de Enschedeër zich meer bewust is van actieve en gezonde mobiliteitsopties (lopen en fietsen).

Invloed van Beleidsaanpassingen op doelbereiking van gemeente Enschede

Zoals eerder is benoemd, wordt er weinig tot niets gemonitord voor de doelstellingen die zijn opgesteld in de mobiliteitsvisie. Vanwege het gebrek aan monitoring, wordt het lastig gemaakt om te sturen, en beleidsaanpassingen uit te voeren die zijn gebaseerd op de data die vergaard wordt. Respondent 2 heeft aangegeven in het interview dat er wel gebruik maakt wordt van beschikbare databronnen, maar dat deze in veel gevallen niet goed aansluiten op de monitoringsvraag van het beleid. Voor de toekomst hebben de beleidsmakers het volgende benoemd in een interview: “Daar ben ik samen met de collega [respondent 4] om daar te kijken van 'hoe kunnen we daar nou steviger borgen in ons team en in nieuwe beleidsstukken. Dat dat ook een goede plek krijgt, dat we daar meer aandacht voor hebben, eerder hebben we daar niet zoveel aandacht voor gehad, wat best moeilijk over de effecten van het beleid te meten. Dat we daar wel stevig op inzetten.” Daarmee benoemen de beleidsmakers de ambitie om doelstelling, monitoring en evaluatie een belangrijker deel uit te laten maken van de beleidsvorming binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

4.8 Beantwoording Deelvraag 3

Door middel van het meten van de indicatoren die passen bij de doelen die zijn beschreven met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, kan er deelvraag 3 ‘In hoeverre worden de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid gerealiseerd door de gemeente Enschede?’ worden beantwoord.

Bij het eerste doel ‘verduurzamen van de mobiliteit’ geldt het volgende;

Indicator 1 laat zien dat de grootste factor van uitstoot niet voldoet aan het verduurzamen van de mobiliteit op moment van vaststelling van de mobiliteitsvisie. Het is wel belangrijk dat er sinds eerder dan 2020 stappen zijn gemaakt, ook al is dat voor een deel te verklaren door externe factoren. Indicator 2 is niet meetbaar te maken vanwege de verbeterde anonimiseren van de het verplaatsingsonderzoek ODiN in 2023, en kan hierdoor niet vastgesteld worden. Indicator 3 laat zien dat er, inclusief inflatiecorrectie, meer geld is uitgegeven aan gedragsverandering bij mobiliteit. Indicator 4 laat zien dat er een elektrificatie heeft plaatsgevonden bij het OV, waardoor de uitstoot van het OV-netwerk is verlaagd. Exacte cijfers, door een variëteit in bussen, ritten en andere factoren zijn in dit onderzoek niet vast te stellen. Daarmee zijn er verbeteringen geboekt op 2 van de 4 indicatoren, en wordt dit doel dus tot op zekere hoogte behaald. Wel is de betrouwbaarheid van deze conclusie gering, want er is een gebrek aan data over de verplaatsingen op gemeentelijk niveau.

Bij het tweede doel ‘het bereikbaar houden van Enschede’ geldt het volgende;

Indicator 1, 2 en 4 zijn niet meetbaar te maken. Indicator 3 stelt vast dat het fietsnetwerk sinds 2020 uitgebreid, zodat het een groter deel van de stad kan bedienen. Ook meer stukken van de f35 gerealiseerd sinds 2020. Daarnaast zijn er in het actieplan fietsdiefstal meer beveiligde fietsenstallingen gerealiseerd. Hiermee zijn de voorzieningen voor fietsers (een deel van de verplaatsingen) verbeterd, en daarmee dus ook de fietsbereikbaarheid van de stad. Indicator 5 laat zien dat ondanks de lobby voor structuurversterking, waar jaarlijks middelen aan worden besteed nog niet heeft geresulteerd in betere reistijden van en naar Enschede per trein.

Daarmee zijn er voor het bereikbaar te veel missende data om een betrouwbare conclusie te vormen over de bereikbaarheid van de gemeente Enschede in de periode 2020-2024.

Bij het derde doel ‘actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren’ geldt het volgende;

Voor de fiets zijn structureel middelen beschikbaar gesteld voor de campagne Enschede Fietsstad, waarmee inwoners van Enschede beloond worden voor het gebruiken van hun fiets. Een vergelijkbaar alternatief is niet beschikbaar vanuit de gemeente voor lopen. Hiermee wordt deze indicator deels behaald.

Het doel “actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren” wordt op 1 indicator volledig behaald, en zo lang deze de beleidsvoering de rest van de termijn van de mobiliteitsvisie op dezelfde manier wordt doorgezet, wordt deze indicator volledig voldaan. Indicator 2 wordt voor modaliteit fiets volledig voldaan, maar voor modaliteit lopen wordt er structureel geen campagne gevoerd vanuit de gemeente. Hiermee is (zolang dezelfde beleidsvoering wordt gevoerd tot het eind van de termijn van de mobiliteitsvisie) doel 3 behaald in de periode 2020 tot 2024.

4.9 Interpretatie van de Resultaten

Mobiliteitsbeleid is een lastig parket voor gemeenten; de gemeente moet mee met de landelijke ontwikkelingen op het gebied, maar is het tegelijkertijd volledig afhankelijk van de vervoerskeuzen die de inwoners maken. Wanneer er andere ontwikkelingen plaatsvinden op grotere schaal, is het lastig voor gemeenten om hierop in te spelen met de relatief beperkte middelen die hiervoor beschikbaar zijn. Toch probeert de gemeente zoveel mogelijk maatregelen te nemen die bijdragen aan de zelf geformuleerde doelstellingen. Door een combinatie van verleiden met campagnes en infrastructurele maatregelen zet de gemeente zich in om de inwoners alsnog duurzamere keuzes te laten maken.

Doel 1: Het verduurzamen van de mobiliteit

Indicator 1 laat een groei in broeikasgasproductie zien, maar wel een verhoging van investering in de bewustwording van duurzame mobiliteit bij indicator 3. Daarmee doet de gemeente wel (met de middelen waartoe zij beschikt) hetgeen om de doelen te bereiken, maar de maatschappij blijft meer en meer co2 uitstoten met personenvervoer, en daardoor ook meer uitstoot creëren in Enschede. Er kan dus vastgesteld worden dat doel 1 wel nagestreefd wordt, maar beperkt wordt behaald wanneer het gaat om de co2-productie van de mobiliteit.

Doel 2: Het bereikbaar houden van Enschede

Vanwege de zeer beperkte data die beschikbaar is gesteld voor de te meten indicatoren bij dit doel, kan er niet met zekerheid gezegd worden dat de bereikbaarheid minstens gelijk is gebleven in Enschede. Wel kan er gezegd worden dat met de ontwikkeling van de fietsvoorzieningen en de uitrol van de deelmobiliteitshubs de mobiliteitsvoorzieningen voor deze modaliteiten is verbeterd, en indirect bijdragen aan het bereikbaar houden van Enschede. Dit geldt voor de gehele periode van 2020 tot 2024.

Doel 3: Actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren

Beide indicatoren laten een verbetering zien van de status quo ten opzichte van 2020. Waarbij wel gezegd moet worden dat indicator 2 laat zien dat er structureel ingezet wordt op alleen fiets, en niet zozeer lopen. Doel 3 wordt hiermee bereikt in alle jaren sinds de vaststelling van de mobiliteitsvisie in 2020 tot 2024.

5. Conclusie en Discussie

5.1 Beantwoording van de centrale onderzoeksvraag

Rekening houdend met de bevindingen in het vorige hoofdstuk wordt de volgende onderzoeksvraag beantwoord: **Tot op welke hoogte heeft het mobiliteitsbeleid van 2020 tot 2024 bijgedragen aan het bereiken van de doelen die gesteld zijn in ‘de mobiliteitsvisie 2020’ voor de Gemeente Enschede?**

De Belangrijkste bevindingen met betrekking tot de mate van doelbereiking en de effectiviteit van beleidsaanpassingen zijn dat het mobiliteitsbeleid van 2020 tot 2024 niet in zijn geheel is vast te stellen met de data die is verkregen in dit onderzoek. Dit komt mede doordat het beleid zeer beperkt heeft gemonitord op de doelstellingen, en hierdoor het zichzelf niet mogelijk heeft gemaakt om bij te kunnen sturen op veranderingen. Veranderingen voor monitoring (en later evaluatie) zijn zaken in ontwikkeling op het moment voor mobiliteitsbeleid, maar zijn niet op tijd om bij te kunnen dragen aan de korte termijn doelen die zijn vastgesteld in de mobiliteitsvisie. Een uitzondering hierop binnen het mobiliteitsbeleid geldt voor het sub domein fiets, welke apart een monitoringstraject heeft opgesteld in het beleidsplan, en structureel geld krijgt voor het runnen van stimuleringscampagnes.

Vanuit de eerste deelvraag is het duidelijk geworden dat de hoofddoelen in de mobiliteitsvisie zijn het “Duurzamer maken van mobiliteit”, “Het bereikbaar houden van Enschede”, en “actief en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren”. Deze doelen komen terug in alle beleidsplannen die zijn geformuleerd voor de sub-domeinen. Na het vaststellen van het beleid, wordt de uitvoering van het beleid overgedragen naar de uitvoerende partijen binnen de gemeente, zoals Ruimtelijke ontwikkeling en Beheer, en de afdeling verkeer. Veel van de vastgestelde kaders in de beleidsnota’s worden hiermee in de praktijk toegepast bij infrastructurele aanpassingen, en door teams buiten het beleid toegepast in de gemeente. Bij het controleren van de doelen, zijn er bij 2 van de 3 doelen indicatoren zijn waarbij er data ontbreekt, zodat de doelbereiking van deze doelen (1 en 2) niet met zekerheid zijn vast te stellen in dit onderzoek.

5.2 Aanbevelingen voor beleidsmakers

Op basis van de meetbare indicatoren in dit onderzoek, heeft het onderzoek de volgende aanbevelingen voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Ten eerste is het belangrijk om goed te kijken naar welke sub-domeinen binnen het mobiliteitsdomein wel in staat zijn bij te sturen op huidige ontwikkelingen en welke niet. In het sub-domein fiets zijn belangrijke raamwerken opgetrokken om op tijd bij te kunnen sturen, zoals een monitoringsplan, zodat hiermee vroegtijdiger goede (en slechte) ontwikkelingen snel zichtbaar worden voor de beleidsmakers. Daarnaast is vanwege het extra vastgestelde budget fiets mogelijk om extra maatregelen uit te voeren, zoals Enschede Fietsstad. Hiermee kunnen ze naast het bieden van stimuleringsmaatregelen, ook data gebruiken van de gebruikers van de app, zodat de fietsbewegingen meegenomen kunnen worden in de berekening van de kruispunten. Daarmee is het fietsbeleid het schoolvoorbeeld voor het bereiken van alle 3 gestelde doelen voor het Enschedese mobiliteitsbeleid; het verduurzamen van de mobiliteit door middel van stimuleren van het gebruik van de fiets in Enschede, en vanwege het ruimtebeslag dat fietsen heeft ten opzichte meer vervuilende vervoersalternatieven. Daarmee wordt er actief aan doel 1 en 3 gewerkt, en wordt vanwege het verminderde ruimtebeslag ook een verbetering gebracht in de bereikbaarheid van Enschede, wanneer er meer gebruik gemaakt wordt van de fiets.

De lessen die hier geleerd worden zouden toegepast kunnen worden op meer sub-domeinen binnen de mobiliteit. Wel moet er rekening gehouden worden met de invloed (en soms de beperkte mate hiervan) bij de andere sub-domeinen, omdat er simpelweg minder invloed uitgeoefend kan worden door de gemeente.

Daarnaast moet er meer gedaan worden om de vervuilende alternatieven verder terug te dringen in de stad. Vanwege het vergrote beslag op de ruimte van de personenauto, en het toenemende autobezit moet er meer en meer gefaciliteerd worden in de verkeersstromen van het mobiliteitssysteem, en zet dit het tweede doel onder druk. Daarentegen neemt gemeente Enschede het voor lief dat auto's meer vaststaan in de piekmomenten, en geeft op deze manier indirect een signaal af tegen de modaliteit auto in de stad. Toch zijn maatregelen zoals het realiseren van P+R's en andere manieren om autoverkeer buiten de stad te concentreren (nog) niets van terug te zien, en wordt er wel hard gewerkt aan een parkeervoorziening in het centrum, waarmee het wel de bereikbaarheid verbeterd van de stad, maar wel ervoor zorgt dat auto's verder de stad in gaan trekken. In plaats van dat ze op een P+R buiten de stad geparkeerd worden.

5.3 Beperkingen van het Onderzoek

De meest relevante beperkingen van het onderzoek liggen in de beschikbaarheid van de data. Vanwege de aard van het onderzoek, is voor het meten van de indicatoren alleen publiek verkrijgbare data beschikbaar. Er zijn wel databronnen beschikbaar voor mobiliteit, maar veel van deze databronnen zijn beter geschikt voor het meten van indicatoren op landelijk niveau. Een voorbeeld hiervan is de dataset van ODiN. De ODiN kan goede inzichten bieden in de verplaatsingen van Nederlanders, maar staat niet toe om te filteren op gemeentelijke schaal. Dit biedt mogelijkheden voor vervolgonderzoek, wanneer er wel databronnen beschikbaar zijn voor het meten van de modal split.

Naast de niet specifieke databron bestaat er ook de beperking van het niet openstellen van de data van de parkeergarages. Gemeente Enschede heeft een parkeerbedrijf, welke verantwoordelijk is voor het beheer en de inkomsten uit het parkeren in de gemeente. Deze data is wellicht intern beschikbaar, maar niet publiek, of voor dit onderzoek. Wanneer deze data wel beschikbaar is, kan de bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen in Enschede beter gemeten worden.

Voor het trianguleren van de data, is dit onderzoek afhankelijk van interviews met de huidige beleidsambtenaren van de gemeente Enschede. Een aantal hiervan geven aan dat ze nog niet lang betrokken zijn bij het domein beleid binnen de gemeente Enschede, en dat ze niet aanwezig waren bij het proces van formuleren van de mobiliteitsvisie.

Doordat het onderzoek specifiek is gericht op het mobiliteitsbeleid van Enschede, zijn de resultaten van het onderzoek beperkt generaliseerbaar in andere settingen. Gemeenten hebben andere samenstellingen qua land, inwoners en geografische ligging waardoor het lastig is om deze resultaten te extrapoleren naar andere gemeenten. Toch kan de methode voor het bepalen van de mate van doelbereiking wel gebruikt worden in andere casussen, en kan met dezelfde systematische aanpak wel valide onderzoek worden gedaan naar de mate van doelbereiking in die specifieke casus. Daar staat wel tegenover dat er lessen getrokken kunnen worden uit de bijvoorbeeld de allocatie van middelen, en bepaalde tijdskeuzes om doelen te bereiken, waar vergelijkbare gemeentes ook voor staan (zoals op gebied van zero-emissie stadslogistiek of uitvoering geven aan duurzaam mobiliteitsbeleid).

5.4 Aanbevelingen voor Toekomstig Onderzoek

Als aanbeveling voor toekomstig onderzoek, is het relevant om onderzoek te doen naar de mate van doelbereiking van het mobiliteitsbeleid. Hierbij gekeken wordt naar de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem, en naar de effecten van het beleid in de gemeente. Een voorbeeld hiervan is onderzoek waarmee de reistijden van modaliteiten gemeten worden als indicatoren van effectiviteit, of naar het effect van de verandering van de modal split op het mobiliteitssysteem. Daarnaast is vervolgonderzoek naar de mate van doelbereiking wederom relevant wanneer de factsheets en monitorings-ontwikkelingen verder zijn uitgewerkt binnen de gemeente Enschede. Hiermee kunnen de doelen en indicatoren gemeten worden die relevant zijn voor de beleidsmakers van de gemeente Enschede, door deze indicatoren te relateren aan de te onderzoeken doelen in de beleidsevaluatie.

Ook is er de mogelijkheid om deze beleidsevaluatie uit te voeren met een comparatief casedesign, waarbij de verschillen in doelbereiking tussen verschillende categorieën van gemeenten gemeten kunnen worden.

Ook kan er in de toekomst gekeken worden in welke mate de beleidsdoelen voldoen aan de SMART-methodiek voor doelen stellen. Bevindingen en inzichten hierover kunnen zorgen voor een toegenomen bewustzijn over de relevantie van goede doelen stellen, en kunnen een basis bieden voor een beter gemonitord beleid in de toekomst.

5.5 Praktische Implicaties voor Beleidsmakers

Voor beleidsmakers zijn er een aantal zaken die uit dit onderzoek meegenomen kunnen worden voor het verder voeren van gemeentelijk mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede. Aan de basis van het voeren van doelgericht beleid, is het belangrijk dat de doelen van het beleid duidelijk zijn, en uit interviews is gebleken dat er ruimte voor verbetering mogelijk is voor het formuleren van deze beleidsdoelen. Door gebruik te maken van de SMART-methodiek voor het formuleren van de doelen. Hiermee kunnen beleidsdoelen beter meetbaar gemaakt worden, en maakt het mogelijk om aan de voorkant duidelijkheid te creëren voor monitoring van deze doelen.

Vanwege de betere meetbaarheid van de doelen, maakt dit beleidsmakers mogelijk om gericht monitoringsplannen op te stellen voor het beleid, en om op een consistente manier voor alle sub-domeinen indicatoren op te stellen die passend zijn bij de gestelde mobiliteitsdoelen van het mobiliteitsbeleid. Door deze monitoring, wordt het de beleidsmakers mogelijk gemaakt om aanpassingen te maken op het gevoerde beleid wanneer de indicatoren aangeven dat bijsturing nodig is om de doelen te blijven bereiken.

Wanneer de indicatoren van de doelen consistent gemonitord worden, stelt dit beleidsmakers in staat om preciezer en doelgerichter te evalueren. Door regels op te stellen voor wanneer bijsturing op het beleid nodig is, kan er gekeken worden naar de redenen waarom de indicatoren veranderingen aangeven, en kan op deze manier gerichte evaluaties worden uitgevoerd.

De Resultaten van de metingen van de indicatoren in dit onderzoek laten zien dat er niet voldoende gedaan wordt om de middellange termijn doelen te behalen die zijn geformuleerd, en dat er meer middelen ingezet moeten worden om hier wel op bij te kunnen sturen. Om zekerder te zijn van de conclusies van dit onderzoek, kan data worden aangevuld met interne data van de gemeente over het parkeren, en verplaatsingen, mocht de gemeente hier zelf over cijfers beschikken.

Referenties

- ltwente. (2024, juli 1). *de Enschedese singel was z'n tijd mijlenver vooruit*. Opgehaald van ltwente: <https://www.ltwente.nl/artikel/4494422/in-depot-de-enschedese-singel-was-zn-tijd-mijlenver-vooruit>
- Atlas leefomgeving. (z.d.). *Onderweg*. Opgehaald van Atlas Leefomgeving - Verken en ontdek je leefomgeving: <https://www.atlasleefomgeving.nl/thema/eropuit/onderweg>
- Babbie, E. (2016). *The practice of social research, 14th edition*. Boston: Cengage Learning.
- Bressers, J., & Klok, P.-J. (2021). De inhoud van het beleid. In A. Hoogerwerf, & M. v. Herweijer, *Overheidsbeleid* (pp. 179-200). Deventer: Wolters Kluwer.
- Canon van Nederland A. (z.d.). *Van Heek & Co*. Opgehaald van Canon van Nederland: <https://www.canonvannederland.nl/nl/overijssel/twente/enschede/van-heck--co->
- Canon van Nederland B. (z.d.). *Het station*. Opgehaald van Canon van Nederland: <https://www.canonvannederland.nl/nl/overijssel/twente/enschede/het-station->
- Canon van Nederland C. (z.d.). *TU Twente*. Opgehaald van Canon van Nederland: <https://www.canonvannederland.nl/nl/overijssel/twente/enschede/tu-twente>
- CBS Statline. (2024, juli 7). *Totale vervoersprestatie in Nederland; vervoerwijzen, regio's*. Opgehaald van CBS: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84687NED/table?searchKeywords=onderweg%20in%20nederland>
- Centraal bureau voor de statistiek. (2023, juli 28). *Dashboard economie: Inflatie*. Opgehaald van Centraal bureau voor de statistiek: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-economie/inflatie>
- Centraal bureau voor de Statistiek. (2024, juli 4). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 - Onderzoeksbeschrijving*. Opgehaald van Centraal bureau voor de statistiek: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-onderzoeksbeschrijving>
- Centraal bureau voor de statistiek. (2025, januari 14). *Jaarmutatatie consumentenprijsindex; vanaf 1963*. Opgehaald van CBS statline: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70936ned/table?ts=1737405468833>
- Centraal Bureau voor de Statistiek A. (2024, september 5). *Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; wegverkeer*. Opgehaald van CBS statline: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85347NED/table?ts=1737406639617>
- Centraal bureau voor de statistiek B. (2024, juli 4). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2023 - Onderzoeksbeschrijving*. Opgehaald van Centraal bureau voor de statistiek: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-onderzoeksbeschrijving/bijlage-d-kerntabellen>
- Centraal Bureau voor de Statistiek C. (2024, november 22). *Regionale kerncijfers Nederland*. Opgehaald van CBS Statline: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?dl=50439>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.). *Inwoners per gemeente*. Opgehaald van Centraal Bureau voor de Statistiek: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners>
- EC eurostat. (2024, april 12). *Glossary: Modal split of passenger transport*. Opgehaald van Eurostat; statistics explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Modal_split_of_passenger_transport
- Fischer, F., Miller, G. J., & Sidney, M. S. (2007). *Handbook of Public Policy Analysis*. Boca Raton: Taylor & Francis Group.

- Gemeente Amsterdam. (2023, April). *Organisatie*. Opgehaald van Gemeente Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/>
- Gemeente Enschede. (2019, augustus 28). De mobiliteitsvisie Enschede. Enschede, Overijssel, Netherlands.
- Gemeente Enschede. (2020, maart 9). *Raadsvergadering maandag 9 maart 2020*. Opgehaald van Bestuurlijke Informatie Gemeente Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/8930a68a-d373-4e22-8188-2f777debb537>
- Gemeente Enschede. (2025, januari 27). *Raadsvergadering*. Opgehaald van Bestuurlijke informatie Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/f237c0f1-2872-4586-9c19-ef5a4a4fb4d0#0377205e-2218-4942-bfe9-97498c144600>
- Gemeente Enschede A. (2021, Maart 29). *Raadsvergadering*. Opgehaald van Bestuurlijke informatie Gemeente Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/141f8b75-b836-4b82-9004-6f07fb045340>
- Gemeente Enschede A. (2022, maart 7). *Bijlage 1 - Projectenlijst Kredietaanvraag 2022*. Opgehaald van Ibabs publieksporaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/fd70c8c1-7fef-4bea-9816-35ff95cecdbf?documentId=6de3733e-58d0-4eb8-8562-7deb06e25fe7&agendaItemId=b9132a79-c279-4250-8ade-25de4ede2c5e>
- Gemeente Enschede A. (2023, maart 6). *Bijlage 1 - Projectenlijst Mobiliteit 2023*. Opgehaald van Ibabs publieksporaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/50073b13-4f96-47d0-9875-7f7ce7a61b3c?documentId=e09d90b0-0568-43f2-8dcf-053a9381befc&agendaItemId=ef49369e-f189-4f8d-8d19-5c5ffd6b9264>
- Gemeente Enschede A. (2024, februari 13). *Bijlage 1 - Projectenlijst*. Opgehaald van Ibabs publieksporaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ae8b88b2-cb09-4986-9e72-aa86bc33a142?documentId=9746057e-2569-42c0-bc96-8a65498a57c8&agendaItemId=708d4cfe-2a40-4235-ac03-04b1c36bb356>
- Gemeente Enschede B. (2021, februari 1). *Raadsvoorstel Kredietaanvraag mobiliteit 2021 bl2*. Opgehaald van Ibabs publieksporaal gemeente Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/fdf5abd8-2f65-41d1-b7a3-3c929c72e486?documentId=d0f4b6c9-b7b0-43d8-9a05-201142191903&agendaItemId=33a05b8e-e97a-478f-b383-07ed98a2e615>
- Gemeente Enschede B. (2022). *Coalitieakkoord 2022- 2026*. Opgehaald van Gemeente Enschede: <https://www.enschede.nl/coalitieakkoord-2022-2026>
- Gemeente Enschede B. (2023, mei 15). *Raadsvergadering*. Opgehaald van ibabs publieksporaal Gemeente Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/8eb5a5a0-01e4-45fb-b872-c2aa75a2392c?documentId=1628f343-ed36-40cb-a524-72b8899714de&agendaItemId=8f707419-8073-453c-8eb1-b74ce8c5b047>
- Gemeente Enschede B. (2024, juli 1). *Raadsvergadering maandag 1 juli 2024*. Opgehaald van Ibabs publieksporaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/771aee1b-3a69-462c-85a5-e351a4ea41a2?documentId=5b8e6a92-9a1f-405e-a5c1-715492080c55&agendaItemId=7850b393-24d0-4aae-b84f-f66fbc534d74>
- Gemeente Enschede C. (2022, December 12). *Integrale Laadvisie Enschede 2022-2035*. Opgehaald van Bestuurlijke Informatie: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/e1d71573-c779-4ba5-ab07-61c0a0a77b4d?documentId=e80f46d5-61be-4472-9f5c-8039d851264d&agendaItemId=070fd699-828f-4c8b-b8ca-0b9f18288733>

- Gemeente Enschede C. (2023, november 7). *Raadsvergadering*. Opgehaald van Bestuurlijke Informatie Gemeente Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/87de0ffe-68ae-447e-968f-3247e102d936?documentId=6b4e0251-ab76-4a77-8acf-100162b28b07&agendaItemId=6ea85dd1-c2d7-44ea-9084-590037b7bc71>
- Gemeente Enschede C. (2024, Maart 31). *Zomernota 2019-2023*. Opgehaald van Bestuurlijke informatie Enschede: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/6244c1cf-1afd-4868-a2c5-e63d09001a85>
- Gemeente Enschede D. (2022, december 12). *Raadsvergadering*. Opgehaald van Bestuurlijke informatie: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/e1d71573-c779-4ba5-ab07-61c0a0a77b4d#070fd699-828f-4c8b-b8ca-0b9f18288733>
- Gemeente Enschede D. (2023, oktober 17). *Uitvoeringsagenda Deelmobiliteit*. Opgehaald van Ibabs publieksportaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/bdd3f697-850e-4776-824e-e6755e4798ef?documentId=5ffebeef-e4b1-4853-b63c-43cac1d7d4e2&agendaItemId=6309de60-6e20-438c-9b81-9fb39fecc3b2>
- Gemeente Enschede E. (2023, mei 15). *Verkeersveiligheidsplan 2030*. Opgehaald van Ibabs Publieksportaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/8eb5a5a0-01e4-45fb-b872-c2aa75a2392c?documentId=1023e94e-5959-41ae-9b27-fc1ba3f2c5a9&agendaItemId=8f707419-8073-453c-8eb1-b74ce8c5b047>
- Gemeente Enschede F. (2023, oktober 21). *Weekoverzicht Raadsstukken*. Opgehaald van Ibabs Publieksportaal: <https://enschede.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/bdd3f697-850e-4776-824e-e6755e4798ef#6309de60-6e20-438c-9b81-9fb39fecc3b2>
- Gemeente Enschede. (z.d.). *Tijdslijn van Enschede*. Opgehaald van Uit in Enschede: <https://www.uitinenschede.nl/tijdslijn>
- Gustafsson, J. (2017). *Single case studies vs. multiple case studies: A comparative study*. Halmstad: Academy of Business, Engineering and Science of Halmstad University Sweden.
- Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid . (2016, december 14). *Mobiliteitsdomein en de fysieke leefomgeving*. Opgehaald van Ministerie van infrastructuur en waterstaat: https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2016/12/14/mobiliteitsdomein-en-de-fysieke-leefomgeving?utm_source=chatgpt.com
- Hoogerwerf, A., Herweijer, M., & van Montfort, A. (2021). *Overheidsbeleid*. Wolters Kluwer.
- Kenniscentrum voor beleid en regelgeving. (2024, juli 22). *Wat zijn opties om het doel te realiseren?* Opgehaald van Kenniscentrum voor beleid en regelgeving: <https://www.kcbr.nl/beleid-en-regelgeving-ontwikkelen/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2019, oktober 3). *Nederlanders steeds vaker en verder te voet onderweg*. Opgehaald van Ministerie van infrastructuur en waterstaat: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/10/3/loopfeiten>
- Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. (2021, Februari 4). *Mobiliteit is een vehikel*. Opgehaald van Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid: <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/02/04/mobiliteit-is-een-vehikel>
- Lulofs, K., & Schuddeboom, J. (1991). Het vaststellen van de mate van doelbereiking. In J. Bressers, & A. Hoogerwerf, *Beleidsevaluatie* (pp. 70-83). Alphen aan de Rijn: Samsom Tjeenk Willink.
- McConnell, A. (2010). Policy Success, Policy Failure and Grey Areas In-Between. *Journal of Public Policy*, 345-362.

- Meester, E. (2020, november 20). *Maatwerk als moraal*. Opgehaald van Binnenlands bestuur: <https://www.binnenlandsbestuur.nl/sociaal/maatwerk-als-moraal>
- Ministerie van Financiën. (z.d.). *Toolbox Beleidsevaluaties*. Opgehaald van Stap 3: Keuzehulp onderzoeksstrategie: <https://evaluaties.rijksfinancien.nl/toolbox/stap-3/ex-durante>
- NOS. (2024, mei 16). *Dit zijn de belangrijkste plannen en voornemens uit het coalitieakkoord*. Opgehaald van NOS: <https://nos.nl/collectie/13962/artikel/2520651-dit-zijn-de-belangrijke-plannen-en-voornemens-uit-het-coalitieakkoord>
- Rijksoverheid A. (2023, maart 28). *Beleidsinstrumenten*. Opgehaald van Kenniscentrum voor beleid en regelgeving: <https://www.kcbr.nl/beleid-en-regelgeving-ontwikkelen/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren/31-beleidsinstrumenten>
- Rijksoverheid A. (z.d.). *Grondbeleid*. Opgehaald van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/grondbeleid>
- Rijksoverheid B. (2023, maart 28). *Decentralisatie*. Opgehaald van Kenniscentrum voor beleid en regelgeving: <https://www.kcbr.nl/beleid-en-regelgeving-ontwikkelen/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren/31-beleidsinstrumenten/organisatie/decentralisatie>
- Rijksoverheid B. (z.d.). *Taken van een gemeente*. Opgehaald van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gemeenten/taken-gemeente>
- Rijksoverheid C. (2023, maart 28). *Kenniscentrum voor beleid en regelgeving*. Opgehaald van Doelmatigheid: <https://www.kcbr.nl/beleid-en-regelgeving-ontwikkelen/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren/34-doelmatigheid>
- Stichting Historische Sociëteit Enschede-Lonneker. (z.d.). *Enschede na de Tweede Wereldoorlog*. Opgehaald van Stichting Historische Sociëteit Enschede-Lonneker: <https://www.shsel.nl/canon/42-enschede-na-de-tweede-wereldoorlog/>
- Turner, K., Krenus, B., Ireland, L., & Pointon, L. (2011). *Essential academic skills*. Oxford University Press.
- Vereniging Nederlandse Gemeenten. (2012, september 10). *Factsheet Mobiliteit*. Opgehaald van VNG: <https://vng.nl/artikelen/factsheet-mobiliteit>
- Vereniging Nederlandse Gemeenten. (2024, april 24). *Geef mobiliteit voldoende prioriteit in nieuw beleid*. Opgehaald van Vereniging Nederlandse Gemeenten: <https://vng.nl/nieuws/geef-mobiliteit-voldoende-prioriteit-in-nieuw-beleid>
- Vereniging Nederlandse Gemeenten A. (2023, mei 12). *Gebiedsgerichte co-creatie - Enschede geeft buitengebied een boost*. Opgehaald van VNG: <https://vng.nl/artikelen/gebiedsgerichte-co-creatie-enschede-geeft-buitengebied-een-boost>
- Vereniging Nederlandse Gemeenten B. (2023, februari 2). *Toekomstgericht werken vanuit een langetermijnvisie: wat komt daarbij kijken?* Opgehaald van Vereniging Nederlandse Gemeenten: <https://vng.nl/artikelen/toekomstgericht-werken-vanuit-een-langetermijnvisie-wat-komt-daarbij-kijken>
- Verlet, D., & Devos, C. (2008/2). *Over beleidsevaluatie: van theorie naar praktijk en terug*. Brussel: Vlaamse Overheid.
- Wirken, G. (2020, 03 20). *Treinritten vanaf Enschede op 20 maart 2020*. Opgehaald van Rijden de Treinen: <https://www.rijdendetreinen.nl/treinarchief/2020-03-20/enschede>
- Wu, X., Ramesh, M., & Howlett, M. (2015). Policy capacity: A conceptual framework for understanding policy competences and capabilities. *Policy and society*, 165-171.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Designs and Methods vol. 5 (fourth edition)*. Londen: Sage.

Appendix A: Kredietaanvragen mobiliteit 2021-2024

Bijlage 1 - Projectenlijst

			aanvraag 2021			2022			doorkijk 2023			2024		
			eigen middelen	subsidie	aanvraag	eigen middelen	subsidie	aanvraag	eigen middelen	subsidie	aanvraag	eigen middelen	subsidie	aanvraag
Oostweg, aantrekkelijker maken oostelijke ontsluiting	Coalitieakkoord	v	€ 2.500.000		€ 2.500.000	€ 1.500.000	€ 750.000	€ 2.250.000						
Noordelijke Singel		r												
Compensatiepakket noord west		v	€ 2.000.000		€ 2.000.000	€ 50.000		€ 50.000						
F35 totaal		r	€ 10.000	€ 40.000	€ 50.000	€ 2.000.000	€ 1.500.000	€ 3.500.000						
F35 totaal		r	€ 1.800.000	€ 6.850.000	€ 8.650.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 5.000.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 5.000.000			
Vervanging en doorstroming * verkeerslichten		v	€ 125.000	€ 20.000	€ 145.000	€ 125.000	€ 20.000	€ 145.000	€ 125.000	€ 20.000	€ 145.000	€ 125.000	€ 20.000	€ 145.000
Verkeersveiligheid * gedrag		v	€ 68.750	€ 206.250	€ 275.000	€ 68.750	€ 206.250	€ 275.000	€ 68.750	€ 206.250	€ 275.000	€ 68.750	€ 206.250	€ 275.000
Lobby structuurversterking incl. bijdragen *		v	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000
Onderzoek, beleid en infra *		v	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000
Singel en Stedelijke bereikbaarheid		v	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000
Moienhof en omgeving		v												
Realisatie rotonde Het Stroink - Knalutteweg (samen met beheer)		v	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000			
Duurzame en innovatieve mobiliteit		v	€ 550.000		€ 550.000									
Fiets uitvoering en gedragscampagnes		v	€ 200.000	€ 200.000	€ 400.000									
Verkeersveiligheid knelpunten en schoolomgeving		v	€ 50.000		€ 50.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000			
Kleine inframaatregelen		v	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000			
Maatregelen wijkvcp's bv Lonneker		v	€ 500.000	€ 250.000	€ 750.000	€ 500.000	€ 250.000	€ 750.000	€ 100.000		€ 100.000			
Exploitatie tools + beheer VRI		v	€ 200.000	€ 80.000	€ 280.000	€ 200.000	€ 100.000	€ 300.000	€ 250.000	€ 125.000	€ 375.000			
Kredietaanvraag totaal			€ 9.043.750	€ 7.646.250	€ 16.690.000	€ 6.353.750	€ 6.866.250	€ 13.220.000	€ 1.853.750	€ 4.391.250	€ 6.245.000	€ 443.750	€ 226.250	€ 670.000

Coalitieakkoord	2021	2022	2023	Totaal
eigen geld	€ 6.310.000	€ 4.560.000	€ 1.010.000	€ 11.880.000
subsidie	€ 6.890.000	€ 6.290.000	€ 4.040.000	€ 17.220.000
totale investering	€ 13.200.000	€ 10.850.000	€ 5.050.000	€ 29.100.000

* structurele lasten

Figuur 7 - Kredietaanvraag mobiliteit 2021

Bijlage 2 - Kredietaanvraag mobiliteit 2022 en meerjarige doorkijk

Gemeente  Enschede

	2022			2023			2024			2025		
	Eigen mid.	Subsidie	Aanvraag	Eigen mid.	Subsidie	Aanvraag	Eigen mid.	Subsidie	Aanvraag	Eigen mid.	Subsidie	Aanvraag
Auto												
Doorstroming singels	€ 200.000		€ 200.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000
Oostweg	€ 5.600.000		€ 5.600.000									
Infra algemeen												
Compensatiepakket Noordwest	€ 50.000		€ 50.000	€ 2.000.000	€ 1.500.000	€ 3.500.000						
Kleine inframaatregelen	€ 540.000		€ 540.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Maatregelen wijk VCP's	€ 200.000		€ 200.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000
Meeliffen MIR/MIW	€ 200.000		€ 200.000									
Fiets												
F35	€ 200.000		€ 200.000	€ 1.010.000	€ 4.040.000	€ 5.050.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 5.000.000			
Infraprojecten	€ 505.000	€ 625.000	€ 1.130.000	€ 1.844.550	€ 912.275	€ 2.756.825	€ 1.844.550	€ 912.275	€ 2.756.825	€ 1.844.550	€ 912.275	€ 2.756.825
Beheer fietsparkeren	€ 180.500		€ 180.500	€ 200.000		€ 200.000	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000
Gedragscampagne	€ 250.000		€ 250.000	€ 195.000		€ 195.000	€ 195.000		€ 195.000	€ 195.000		€ 195.000
Verkeerslichten												
Beheer en onderhoud	€ 75.000		€ 75.000	€ 105.000		€ 105.000	€ 145.000		€ 145.000	€ 185.000		€ 185.000
Optimalisatie doorstroming	€ 110.000	€ 110.000	€ 220.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000
Verkeersveiligheid												
Gedragseducatie	€ 165.000	€ 212.000	€ 377.000	€ 122.000	€ 212.000	€ 334.000	€ 122.000	€ 212.000	€ 334.000	€ 122.000	€ 212.000	€ 334.000
Infraprojecten	€ -	€ 748.000	€ 748.000	€ 250.000	€ 750.000	€ 1.000.000	€ 250.000	€ 750.000	€ 1.000.000	€ 250.000	€ 750.000	€ 1.000.000
Knelpunten schoolomgevingen	€ 200.000		€ 200.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 300.000
Duurzame en innovatieve mobiliteit												
Mobiliteitshubs	€ 1.050.000		€ 1.050.000	€ 550.000	€ 500.000	€ 1.050.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 1.000.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 1.000.000
P&R-ontwikkeling	€ 50.000		€ 50.000	€ 1.000.000		€ 1.000.000	€ 1.000.000		€ 1.000.000			
Lobby												
Structuur versterking	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Onderzoek												
Beleid en infra	€ 231.000		€ 231.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000
Eindtotaal	€ 9.906.500	€ 1.695.000	€ 11.601.500	€ 11.666.550	€ 8.114.275	€ 19.780.825	€ 9.611.550	€ 6.574.275	€ 16.185.825	€ 7.651.550	€ 2.574.275	€ 10.225.825

Figuur 8 - Kredietaanvraag mobiliteit 2022

Bijlage 2 - Kredietaanvraag mobiliteit 2023 en meerjarige doorkijk

	2023			2024			2025			2026		
	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag
Auto	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 1.000.000		€ 1.000.000
Doorstrooming singels	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000			
Ontsluiting Oost										€ 1.000.000		€ 1.000.000
Fiets	€ 1.850.719	€ 3.613.950	€ 5.464.669	€ 3.263.831	€ 6.443.900	€ 9.707.731	€ 3.194.550	€ 5.034.275	€ 8.228.825	€ 2.364.000	€ 1.024.000	€ 3.388.000
F35	€ 755.719	€ 3.278.575	€ 4.034.294	€ 979.281	€ 5.409.625	€ 6.388.906	€ 1.010.000	€ 4.000.000	€ 5.010.000			
Infraprojecten	€ 695.000	€ 335.375	€ 1.030.375	€ 1.924.550	€ 912.275	€ 2.836.825	€ 1.824.550	€ 912.275	€ 2.736.825	€ 2.004.000	€ 902.000	€ 2.906.000
Beheer fietsparkeren	€ 200.000		€ 200.000	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000
Gedragscampagne	€ 200.000		€ 200.000	€ 195.000	€ 122.000	€ 317.000	€ 195.000	€ 122.000	€ 317.000	€ 195.000	€ 122.000	€ 317.000
Verkeersveiligheid	€ 1.054.428	€ 365.000	€ 1.419.428	€ 632.000	€ 962.000	€ 1.594.000	€ 632.000	€ 962.000	€ 1.594.000	€ 632.000	€ 750.000	€ 1.382.000
Gedrageducatie	€ 141.928	€ 180.782	€ 322.710	€ 132.000	€ 212.000	€ 344.000	€ 132.000	€ 212.000	€ 344.000	€ 132.000		€ 132.000
Infraprojecten	€ 612.500	€ 184.218	€ 796.718	€ 350.000	€ 750.000	€ 1.100.000	€ 350.000	€ 750.000	€ 1.100.000	€ 350.000	€ 750.000	€ 1.100.000
Knoelpunten schoolomgevingen	€ 300.000		€ 300.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000
Openbaar vervoer	€ 50.000		€ 50.000									
Busconcessie	€ 50.000		€ 50.000									
Duurzame en innovatieve mobiliteit	€ 466.200		€ 466.200	€ 2.266.200	€ 200.000	€ 2.466.200	€ 2.266.200	€ 200.000	€ 2.466.200	€ 266.200	€ 200.000	€ 466.200
Mobiliteitshubs	€ 300.000		€ 300.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 400.000
P&R-ontwikkeling	€ 50.000		€ 50.000	€ 2.000.000		€ 2.000.000	€ 2.000.000		€ 2.000.000			
Enschede Bereikbaar	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200
Pilot Kabelgoten	€ 50.000		€ 50.000									
Wijkverkeersplannen	€ 2.292.000	€ 552.100	€ 2.844.100	€ 850.000	€ 50.000	€ 900.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000
Algemeen	€ 100.000		€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000
Uitvoeringskosten Noordwest	€ 1.592.000	€ 552.100	€ 2.144.100	€ 800.000		€ 800.000						
Uitvoeringskosten Lonneker	€ 600.000		€ 600.000									
Verkeerslichten	€ 1.005.000	€ 96.000	€ 1.101.000	€ 1.045.000		€ 1.045.000	€ 1.085.000		€ 1.085.000	€ 1.085.000		€ 1.085.000
Beheer en onderhoud	€ 205.000		€ 205.000	€ 245.000		€ 245.000	€ 285.000		€ 285.000	€ 285.000		€ 285.000
Optimalisatie doorstroming	€ 800.000	€ 96.000	€ 896.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000
Lobby	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Structuurversterking	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Onderzoek	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000
Beleid en infra	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000
Eindtotaal	€ 10.008.346	€ 4.627.050	€ 14.635.396	€ 11.347.031	€ 7.655.900	€ 19.002.931	€ 10.517.750	€ 6.246.275	€ 16.764.025	€ 5.687.200	€ 2.024.000	€ 7.711.200

Figuur 9 - Kredietaanvraag mobiliteit 2023

Bijlage 2 - Kredietaanvraag mobiliteit 2024 en meerjarige doorkijk

	2024			2025			2026			2027		
	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag	Eigen midd.	Subsidie	Aanvraag
Auto	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 10.000.000	€ 13.000.000	€ 23.000.000				€ 2.500.000		€ 2.500.000
Doorstrooming singels	€ 3.000.000		€ 3.000.000	€ 3.000.000		€ 3.000.000						
Ontsluiting Oost				€ 7.000.000	€ 13.000.000	€ 20.000.000				€ 2.500.000		€ 2.500.000
Fiets	€ 2.444.475	€ 5.092.964	€ 7.497.439	€ 3.395.550	€ 6.750.570	€ 10.146.120	€ 2.364.000	€ 934.000	€ 3.298.000	€ 1.764.000	€ 702.000	€ 2.466.000
F35	€ 1.449.475	€ 4.185.964	€ 5.635.439	€ 1.211.000	€ 5.806.295	€ 7.017.295						
Infraprojecten	€ 635.000	€ 525.000	€ 1.160.000	€ 1.824.550	€ 912.275	€ 2.736.825	€ 2.004.000	€ 902.000	€ 2.906.000	€ 1.404.000	€ 702.000	€ 2.106.000
Beheer fietsparkeren	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000	€ 165.000		€ 165.000
Gedragscampagne	€ 195.000	€ 342.000	€ 537.000	€ 195.000	€ 32.000	€ 227.000	€ 195.000	€ 32.000	€ 227.000	€ 195.000		€ 195.000
Verkeersveiligheid	€ 1.186.000	€ 377.000	€ 1.563.000	€ 1.732.000	€ 962.000	€ 2.694.000	€ 1.132.000	€ 750.000	€ 1.882.000	€ 1.132.000	€ 750.000	€ 1.882.000
Gedrageducatie	€ 86.000	€ 257.310	€ 343.310	€ 132.000	€ 212.000	€ 344.000	€ 132.000		€ 132.000	€ 132.000		€ 132.000
Infraprojecten	€ 450.000	€ 119.690	€ 569.690	€ 950.000	€ 750.000	€ 1.700.000	€ 350.000	€ 750.000	€ 1.100.000	€ 350.000	€ 750.000	€ 1.100.000
Knoelpunten schoolomgevingen	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000	€ 150.000		€ 150.000
Verkeersveiligheidsimpuls	€ 500.000		€ 500.000	€ 500.000		€ 500.000	€ 500.000		€ 500.000	€ 500.000		€ 500.000
Openbaar vervoer	€ 30.000		€ 30.000	€ 15.000		€ 15.000	€ 15.000		€ 15.000	€ 1.515.000	€ 4.500.000	€ 6.015.000
Elektrificatie spoorlijn Enschede-Duitse grens										€ 1.500.000	€ 4.500.000	€ 6.000.000
Voordeelactie minima bus	€ 15.000		€ 15.000									
Nachtlijn Enschede-Zwolle	€ 15.000		€ 15.000	€ 15.000		€ 15.000	€ 15.000		€ 15.000	€ 15.000		€ 15.000
Duurzame en innovatieve mobiliteit	€ 586.200	€ 217.500	€ 803.700	€ 3.686.200	€ 410.000	€ 3.686.200	€ 86.200		€ 86.200	€ 86.200		€ 86.200
Mobiliteitshubs				€ 410.000								
P&R-ontwikkeling	€ 500.000	€ 150.000	€ 650.000	€ 3.600.000		€ 3.600.000						
Enschede Bereikbaar	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200	€ 66.200		€ 66.200
Zero-emissiezone		€ 67.500	€ 67.500									
Digitalisering	€ 20.000		€ 20.000	€ 20.000		€ 20.000	€ 20.000		€ 20.000	€ 20.000		€ 20.000
Wijkverkeersplannen	€ 950.000		€ 950.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000
Algemeen	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000	€ 50.000		€ 50.000
Uitvoeringskosten Noordwest	€ 800.000		€ 800.000									
Uitvoeringskosten Twello	€ 100.000		€ 100.000									
Verkeerslichten	€ 1.045.000		€ 1.045.000	€ 1.085.000		€ 1.085.000	€ 1.085.000		€ 1.085.000	€ 1.085.000		€ 1.085.000
Beheer en onderhoud	€ 245.000		€ 245.000	€ 285.000		€ 285.000	€ 285.000		€ 285.000	€ 285.000		€ 285.000
Optimalisatie doorstroming	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000	€ 800.000		€ 800.000
Lobby	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Structuurversterking	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000	€ 100.000		€ 100.000
Onderzoek	€ 240.000		€ 240.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000
Beleid en infra	€ 240.000		€ 240.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000	€ 190.000		€ 190.000
Totaal	€ 9.581.575	€ 5.647.464	€ 15.229.139	€ 20.253.750	€ 21.122.570	€ 40.956.320	€ 5.022.200	€ 1.684.000	€ 6.706.200	€ 8.422.200	€ 5.952.000	€ 14.574.200

Figuur 10 - Kredietaanvraag mobiliteit 2024

Tabel 17 - Kredietaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2021

Jaar	Onderwerp	Eigen middelen (Bedragen in €)	Subsidie (Bedragen in €)	Totaal aangevraagd budget (Bedragen in €)
2021	Coalitieakkoord: Oostweg, Singel, compensatie Noord-West en f35	6.310.000	6.890.000	13.200.000
	Vervanging en doorstroming verkeerslichten	125.000	20.000	145.000
	Verkeersveiligheid	68.750	206.250	275.000
	Lobby structuurversterking	100.000	-	100.000
	Onderzoek, beleid en infra	150.000	-	150.000
	Singel en stedelijke bereikbaarheid	-	-	-
	Mooienhof en omgeving	600.000	-	600.000
	Realisatie rotonde Stroink	200.000	200.000	400.000
	Duurzame en innovatieve mobiliteit	200.000	-	200.000
	Fiets Uitvoering en gedragscampagnes	850.000	250.000	850.000

	Verkeersveiligheid knelpunten en schoolomgevingen	200.000	80.000	280.000
	Kleine inframaatregelen	100.000	-	100.000
	Maatregelen wijkvcp's	100.000	-	100.000
	Exploitatie tools + beheer VRI's	290.000	-	290.000
	Totaal	9.043.750	7.646.250	16.690.000

Tabel 18 - Kredietaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2022

Jaar	Onderwerp	Eigen middelen (Bedragen in €)	Subsidie (Bedragen in €)	Totaal aangevraagd budget (Bedragen in €)
2022	Auto: Doorstroming singels en Oostweg	5.800.000	-	5.800.000
	Infra: Compensatie Noord-West, Kleine infra, maatregelen wijk VCP's Meeliftten MIR/MIW	990.000	-	990.000
	Fiets: F35, infraprojecten, Beheer fietsparkeren, Gedragscampagnes	1.135.500	625.000	1.760.500
	Verkeerslichten: Beheer en onderhoud, Optimalisatie Doorstroming	185.000	110.000	295.000
	Verkeersveiligheid: Gedrageducatie, Infraprojecten, knelpunten schoolomgevingen	365.000	960.000	1.325.000
	Duurzame en innovatieve mobiliteit: Mobiliteitshubs en P&R ontwikkeling	1.100.000	-	1.100.000
	Lobby: Structuur versterking	100.000	-	100.000
	Onderzoek: Beleid en infra	231.000	-	231.000
	Totaal	9.906.500	1.695.000	11.601.500

Tabel 19 - Kredietaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2023

Jaar	Onderwerp	Eigen middelen (Bedragen in €)	Subsidie (Bedragen in €)	Totaal aangevraagd budget (Bedragen in €)
2023	Auto: Doorstroming singels en Ontsluiting Oost	3.000.000	-	3.000.000
	Fiets: F35, infraprojecten, Beheer fietsparkeren, Gedragscampagnes	1.850.719	3.613.950	5.464.669
	Verkeersveiligheid: Gedrageducatie, Infraprojecten, knelpunten schoolomgevingen	1.054.428	365.000	1.419.428
	Openbaar vervoer: Busconcessie	50.000	-	50.000
	Duurzame en innovatieve mobiliteit: Mobiliteitshubs, P&R ontwikkeling, Enschede bereikbaar, Pilot Kabelgoten	466.200		466.200
	Wijkverkeersplannen: Algemene kosten, Uitvoeringskosten Noordwest en Lonneker	2.292.000	552.100	2.844.100
	Verkeerslichten: Beheer en onderhoud, Optimalisatie Doorstroming	1.005.000	96.000	1.101.000
	Lobby: Structuurversterking	100.000	-	100.000
	Onderzoek: Beleid en infra	190.000	-	190.000
	Totaal	10.008.346	4.627.050	14.635.396

Tabel 20 - Kredietaanvraag voor mobiliteit in de gemeente Enschede in 2024

Jaar	Onderwerp	Eigen middelen (Bedragen in €)	Subsidie (Bedragen in €)	Totaal aangevraagd budget (Bedragen in €)
2024	Auto: Doorstroming singels en Ontsluiting Oost	3.000.000	-	3.000.000
	Fiets: F35, Infraprojecten, Beheer fietsparkeren, Gedragscampagnes	2.444.475	5.052.964	7.497.439
	Verkeersveiligheid: Gedragseducatie, Infraprojecten, Knelpunten schoolomgevingen, Verkeersveiligheidsimpuls	1.186.000	377.000	1.563.000
	Openbaar vervoer: Voordeelactie minima bus, Nachttrein Enschede-Zwolle	30.000	-	30.000
	Duurzame en innovatieve mobiliteit: P&R ontwikkeling, Enschede bereikbaar, Zero-emissiezone, Digitalisering	586.200	217.500	803.700
	Wijkverkeersplannen: Algemene kosten, Uitvoeringskosten Noordwest en Twello	950.000	-	950.000
	Verkeerslichten: Beheer en onderhoud, Optimalisatie Doorstroming	1.045.000	-	1.045.000
	Lobby: Structuurversterking	100.000	-	100.000
	Onderzoek: Beleid en infra	240.000	-	240.000
	Totaal	9.581.675	5.647.464	15.229.139

Appendix B: Interviewgide Semigestructureerde interviews

In deze appendix wordt de basis van de interviewgide uiteengezet. Per interview zijn deze vragen toegespitst op de desbetreffende respondent en zijn of haar achtergrond en expertise, om op deze manier diepgaand in gesprek te kunnen gaan over zijn of haar ervaringen met het mobiliteitsbeleid in de gemeente Enschede.

0. Introductie

- Veel dank voor uw tijd. Het interview zal circa 45 minuten in beslag nemen.
- Introductie van mezelf en toelichting over het onderzoek.
- Bij voorkeur wordt de audio in het interview opgenomen. Deze opname wordt na verwerking vernietigd. Heeft u daar bezwaar tegen? Heeft u vooraf vragen of opmerkingen? Ook tijdens het interview is daar altijd gelegenheid toe.
- Kunt u mij vertellen over de manier waarop u betrokken bent geraakt bij de Gemeente Enschede?
- Waar bestaat uw rol uit/hoe geeft u daar invulling aan?

1. Beleidsdoelen

- Scherpte en formulering van de beleidsdoelen

- Welke doelen wil de Gemeente Enschede bereiken met het mobiliteitsbeleid?
- Wat zijn de voornaamste knelpunten die geboden worden door het vastgestelde mobiliteitsbeleid?
- Wat vindt u van de mate van precisie van de doelen in het vastgestelde beleid?
- In de mobiliteitsvisie wordt er gesproken over beleidsdoelen en randvoorwaarden; Waarom wordt hier een onderscheid in gemaakt?
- Hoe worden de beleidsdoelen gemeten binnen de gemeente Enschede?
- Kunt u iets vertellen over het proces van bepaling van de beleidsdoelen?
- Wat is de volgorde van het proces bij het opstellen van maatregelen? (Toelichten wanneer nodig over maatregelen worden geformuleerd naar doelen, of er worden maatregelen geformuleerd, en vervolgens gekeken op welke manier dit de doelen bevordert)
 - Wie zijn er verantwoordelijk voor het formuleren en uiteenzetten van de maatregelen?
- In de beleidstheorie wordt er gesproken over visiestukken, beleidsplannen en uitvoeringsagenda's. In hoeverre is dit onderscheid terug te vinden in de beleidsnota's in de gemeente Enschede?
 - Wat is de bron van de doelen die omschreven zijn in de kleinere beleidsnota's (zoals de beleidsplannen en uitvoeringsagenda's)?
 - Hoe worden in de beleidsplannen de doelen dan omschreven?
 - Wat zijn de voornaamste verschillen tussen de doelen in de beleidsplannen, en de doelen die zijn omschreven in de mobiliteitsvisie?
- Op welke manier verhouden de middelen van de gemeente zich tot het formuleren van de beleidsdoelen?
- Op welke manier verhouden de tijdskeuzes zich tot het formuleren van de beleidsdoelen?

- Externe invloeden op de beleidsdoelen

- Hoe waarborgt de gemeente Enschede dat de gekozen maatregelen bijdragen aan de omschreven beleidsdoelen?
- In hoeverre wordt de mate van doelbereiking beïnvloed door het huidige gemeentelijke politiek-bestuurlijke klimaat?

2. Middelen

- Hulpbronnen

- Zijn de financiële doelen toereikend om de gestelde doelen te kunnen bereiken?
- Hoe worden de financiële middelen binnen mobiliteit geprioriteerd?
 - In welke mate hebben de gemeentelijke bestuursorganen invloed op deze prioritering?
- In hoeverre heeft de gemeente gebruik gemaakt van de beschikbare fondsen en subsidies voor het stimuleren van mobiliteitsbeleid?
- Wat vindt u van de allocatie van de beschikbare financiële middelen binnen het mobiliteitsdomein?

- Expertise

- Hoe is gewaarborgd bij de al genomen maatregelen dat er genoeg expertise aanwezig was om de correcte beleidskeuzes te maken?
- Wat vindt u van het niveau van expertise binnen het mobiliteitsdomein in de Gemeente Enschede?
 - Wat vindt u van het niveau van interne kennis binnen het mobiliteitsdomein over mobiliteit?
 - In hoeverre denkt u dat dit impact heeft op de mate van prioritering van maatregelen?
 - In hoeverre is externe kennis noodzakelijk om het beleid uitvoerbaar te maken?
- In hoeverre bestaat de kenniskloof tussen de gemeentelijke ambtenarij en de gemeentelijke bestuursorganen?
 - In hoeverre heeft deze kloof invloed op het bereiken van de vastgestelde beleidsdoelen?

- Activiteiten

- Wie zijn er verantwoordelijk voor het uitvoeren van de activiteiten van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid?
 - Hoe worden deze werkzaamheden gecontroleerd?
- Hoe wordt bepaald welke activiteiten nodig zijn bij de geformuleerde maatregelen?
- Kunt u enkele voorbeelden geven van activiteiten binnen het mobiliteitsbeleid? (*Activiteiten zijn concrete handelingen of acties die ondernomen worden in het kader van een beleid*)

-Maatregelen

- Welke concrete maatregelen zijn er genomen in uw specifieke sub-domein tussen 2020 en 2024 die het meest hebben bijgedragen aan het behalen van de gemeentelijke mobiliteitsdoelen?
 - Hoe is dit meetbaar gemaakt?
- Hoe zorgt u ervoor dat de geformuleerde maatregelen in de praktijk uitvoerbaar en realistisch zijn?

3. Overig/algemeen

- In hoeverre heeft de verantwoordelijke wethouder invloed op de mate van doelbereiking binnen het mobiliteitsbeleid?
- Heeft u het gevoel dat de huidige middelen toereikend zijn voor de gestelde doelen binnen het mobiliteitsdomein?
 - Ligt dit dan aan een gebrek aan hulpbronnen, expertise of activiteiten?
- Wat vindt u van het niveau van integraliteit van de maatregelen?
 - Wat vindt u van de hoeveelheid dat integraal gewerkt wordt, en hoe verhoudt dit zich tot de beleidsdoelen?
- Vindt u dat de tijdskeuzes (de termijnen waarin de doelen gerealiseerd moeten zijn) passend zijn bij de geformuleerde beleidsdoelen?
- Bestaan er conflicten tussen het lokaal en regionaal belang wanneer het gaat over mobiliteit, en zo ja, hoe wordt hiermee omgegaan?
- In welke mate is er samenwerking en/of afstemming met de andere gemeentelijke mobiliteitsdomeinen in nabijgelegen gemeenten?
 - Op welke aspecten concentreert deze samenwerking/afstemming zich?