

Voorstel Gemeenteraad F

Onderwerp	Kredietaanvraag mobiliteit 2026		
Portefeuillehouder	Marc Teutelink agendaletter (F)		
Organisatieonderdeel	Cluster Strategie & Beleid Fysiek	Aangeboden aan Raad	29 januari 2026
Stuknummer (invulling door Griffie)		Corsanummer	2500032767

Wij stellen u voor te besluiten om:

1. De kredietaanvraag mobiliteit 2026 vast te stellen en kennis te nemen van de doorkijk 2027 - 2029 (bijlage 2).
2. Opdracht te geven voor de voorbereiding en uitvoering van de mobiliteitsprojectenlijsten 2026 (bijlage 1).
3. Het voor de jaarschijf 2026 benodigde bedrag van in totaal EUR 26.695.200 beschikbaar te stellen en dit bedrag te dekken uit:
 - a. een bedrag van EUR 1.116.200 ten laste van de reserve mobiliteit;
 - b. een bedrag van EUR 1.550.000 te activeren ten laste van het product verkeersinfrastructuur en beleid;
 - c. een bedrag van EUR 24.029.000 uit Provinciale en Rijks- subsidies;en de gemeentebegroting 2026 in lijn hiermee te wijzigen (bijlage 4).
4. Het eerder beschikbaar gestelde krediet van in totaal EUR 4.491.500 van de lopende projecten waarvoor het krediet 4 jaar geleden is aangevraagd te handhaven zodat uitvoering van deze projecten kan worden voortgezet (bijlage 3).
5. Te starten met de bouw van de autotunnel Oostweg-Keppelerdijk op het moment dat het Rijk de subsidie heeft toegezegd of dat kosten met terugwerkende kracht subsidiabel zijn.
6. De afkoopsom voor de Regeling Duurzame mobiliteit in 2026 te indexeren met 2,1% en af te ronden naar EUR 13.050.

Inleiding en voorgeschiedenis***Kredietaanvraag***

Enschede heeft grote ambities om het vestigingsklimaat verder te versterken en talent vast te houden en aan te trekken. Om Enschede aantrekkelijker te maken zijn belangrijke investeringen nodig. Tijdens de zomernota 2021 stemde de raad in met de investeringsreeksen Mobiliteit Basis en Fietsvisie Basis. Er is daarbij gesproken over de integrale afweging in projecten zoals we die op jaarbasis uit gaan voeren. In dit voorstel staat de uitwerking voor het jaar 2025. Daarnaast wordt ook de investeringsimpuls verkeersveiligheid (zomernota 2023) hierin betrokken.

Nadat we een aantal jaren ambitieus begroot hebben, constateren we op dit moment dat er geld is voor veel projecten. Tegelijkertijd is er niet de interne capaciteit om al deze projecten uit te voeren. We kiezen voor 2026 daarom voor het opstarten van minder projecten en het geld daarvoor door te schuiven in de tijd.

In bijlage 1 en 2 geven we een overzicht van de projecten waarvoor we nu krediet aanvragen. Daarin hebben we de eigen bijdrage opgenomen, eventuele provinciale subsidie en/of rijksbijdragen (waarvoor onze eigen bijdrage een voorwaarde is), de totale kosten van de projecten en een toelichting op de projecten.

Bijlage 4 bevat de technische vertaling van dit voorstel in de formele begrotingswijziging. Deze wijziging moet worden vastgesteld om de begroting conform dit voorstel aan te passen.

Bij het vaststellen van de kredietaanvraag wordt volgens de financiële spelregels 4 jaar de tijd gegeven voor het besteden van de middelen. In de praktijk lopen projecten soms uit. In die gevallen is verlenging van het krediet noodzakelijk. Daarom bevat bijlage 3 een overzicht van de te verlengen projecten met daarbij een toelichting.

Regeling Duurzame Mobiliteit

In 2023 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Regeling Duurzame mobiliteit (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR694654/1>). Hierdoor kunnen ontwikkelaars in het centrum (een deel van) de parkeereis afkopen. Met dit geld legt de gemeente parkeervoorzieningen aan of investeert ze in alternatieven. Hiervoor wordt jaarlijks een update verstuurd naar de raad en de hoogte van de benodigde bijdrage geactualiseerd.

Voor 2025 indexeren we de afkoopsom met 2,1%, gelijk aan de indexatie van de gemeentebegroting. De begrote stand van de regeling duurzame mobiliteit per 1-1-2024 bedraagt EUR 675.000. De gerealiseerde stand per 1-1-2024 bedraagt EUR 150.000.

Programma Bereikbaarheid Enschede Oost

In Enschede Oost ligt een grote opgave voor de (auto)bereikbaarheid van dit stadsdeel. In 2025 is daarom besloten om te gaan werken met een programma Bereikbaarheid Enschede Oost. De kruisingen Oostweg-Keppelerdijk en Oostweg-N35 hebben daarbinnen op dit moment de prioriteit. We hebben een aanvraag voor een rijksbijdrage van de infrastructuurontwikkeling rondom de grootschalige woningbouwontwikkeling gedaan. Daarin zijn veel van de projecten in Enschede Oost ook opgenomen. Deze is op dit moment nog aangehouden. Er ligt een breed gedragen motie in de Tweede Kamer die het nieuwe kabinet aanspoort om op korte termijn met een bijdrage te komen voor (een deel van) de projecten. Daarnaast voeren we intensief overleg met I&W om de middelen zo snel mogelijk beschikbaar te krijgen. Ook willen we afspraken maken om met terugwerkende kracht gemaakte kosten subsidiabel te krijgen. In de projectenlijst (Bijlage 1) is de stand van zaken en de planning voor 2026 beschreven.

Publieksvriendelijke samenvatting

Het college heeft besloten voor welke mobiliteitsprojecten in 2026 geld beschikbaar is. Er ligt een grote opgave om de bereikbaarheid van en naar Enschede-Oost te verbeteren. Voor 2026 is het beschikbaar stellen van geld voor de aanleg van de autotunnel Oostweg-Keppelerdijk het grootste besluit. Hier draagt de provincie financieel aan bij en verwachten we een subsidie van het Rijk. In de Tweede Kamer is daarvoor een motie ingediend.

Ook ontvingen we subsidie voor de doorfietsroute Geessinkweg. Deze projecten passen binnen de eerdere afspraken uit de Zomernota over mobiliteit, fietsbeleid en verkeersveiligheid. Hoewel er geld beschikbaar is voor veel projecten, is er niet genoeg capaciteit om alles tegelijk uit te voeren. Daarom kiest het college ervoor om in 2026 minder nieuwe projecten te starten en een deel van het geld later te besteden. De gemeenteraad neemt een besluit over dit voorstel.

Gewenst effect van het besluit in relatie tot de strategische opgaven

Met de voorbereiding en uitvoering van het voorgestelde maatregelenpakket in 2026 leveren we binnen de financiële kaders een bijdrage aan de doelen van de stad en geven we uitwerking aan de maatregelen van de door uw raad vastgestelde visies.

Argumenten

1.1 De investeringen zijn in lijn met de vastgestelde visies

De mobiliteitsvisie schetst hoe mobiliteit kan bijdragen aan de doelen van onze stad. Voor de concrete uitwerking en realisatie van de genoemde opgaven is budget nodig. Met deze kredietaanvraag laat uw raad zien dat ze serieus werk maakt van de mobiliteit in de stad. De aangevraagde projecten dragen bij aan een leefbaarder, aantrekkelijker en bereikbaarder stad.

1.2 Uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten blijft nodig

Op diverse plaatsen in de stad kunnen we de verkeersveiligheid kosteneffectief verbeteren door nu mee te liften met groot onderhoud.

1.3 Zo houden we de basis op orde

Om de basis op orde te houden richten we ons onder andere op activiteiten voor verkeerseducatie en gedrageducatie. We doen kleine investeringen die onvoorziene praktische problemen oplossen, Bijvoorbeeld het verplaatsen van bushaltes of kleine infra-aanpassingen vanuit een wijkverkeersplan. Daarnaast gaat het om activiteiten voor onderzoek, monitoring, doorstroming, duurzame en slimme mobiliteit en om exploitatielasten voor lopende ICT-tools (onder andere Verkeerscentrale) voor monitoring en gedragscampagnes.

1.4 Zo blijven we investeren in een duurzaam mobiliteitssysteem

Door de aanleg van P&R-voorzieningen aan de rand van de stad, kunnen we blijven werken aan het verminderen van doorgaand autoverkeer door de stad. Met de aanleg van deelmobiliteitshubs maken we het aanbod van deeltweewielers aantrekkelijker en voorkomen we de overlast van (fout)geparkeerde voertuigen.

3.1 Hiermee krijgen we een aanzienlijke hoeveelheid subsidies door eigen investeringen

Op basis van eerder vastgestelde budgetten, halen we dit jaar opnieuw veel subsidies binnen op projecten die bijdragen aan de doelen van de stad.

4.1 In de begrotingsregels staat dat dit wenselijk is

Conform de begrotingsregels moeten kredieten opnieuw worden bevestigd als die na vier jaar nog niet zijn besteed.

5.1 We voorzien dat we in de loop van 2026 hier zekerheid over hebben

Vanuit de aanwijzing als grootschalig woningbouwgebied loopt er een subsidieaanvraag voor dit project. De nieuw toegevoegde gebieden hebben in afgelopen ronde geen subsidie ontvangen. We zijn hierover met het Rijk in gesprek en vanuit de kamer is er een breed gedragen motie om de middelen voor deze gebieden zo snel mogelijk beschikbaar te stellen. We starten met de bouw van de tunnel op het moment dat we meer zekerheid hebben van het Rijk. Dit kan op twee manier: 1) de kosten zijn met terugwerkende kracht subsidiabel of 2) we hebben een beschikking van de subsidie. We willen vertraging in deze belangrijke opgave zoveel mogelijk voorkomen. Voorbereidende werkzaamheden zetten we door.

6.1 Zo blijft de bijdrage in verhouding met de algemene prijsontwikkeling

We kiezen ervoor om de indexactie gelijk te laten lopen met de indexatie op de gemeentebegroting. Deze bedraagt 2,1%. De nieuwe afkoopsom bedraagt EUR 13.050 per parkeerplaats.

Risico's

1.1 De planning is onzeker vanwege de doorlooptijd voor kabels en leidingen

De doorlooptijd voor het verplaatsen van kabels en leidingen bij grotere werkzaamheden kan oplopen tot wel meer dan een jaar na vaststelling van het definitief ontwerp. We vragen voor deze projecten wel het krediet aan om bijvoorbeeld subsidies veilig te stellen.

1.2 Er is veel onzekerheid de komende jaren voor de kosten van verkeerslichten

Een van de belangrijkste leveranciers van verkeerslichten, Vialis, heeft zich teruggetrokken van de markt. Daarmee ontstaat er grote druk op de capaciteit van de andere leveranciers, waardoor er mogelijk in de toekomst met prijsverhogingen rekening moet worden gehouden. Voor 2026 is de verwachting dat deze schommelingen binnen de bestaande begroting kunnen worden opgevangen. We houden dit in de gaten om te zien wat het voor 2027 gaat betekenen.

5.1 Mogelijk ontvangen we de subsidie niet

Wanneer de verwachte subsidies uiteindelijk niet worden toegezegd, zijn er drie mogelijke oplossingen.

1. (Gedeeltelijke) dekking binnen het bestaande mobiliteitsbudget, door terughoudendheid bij andere investeringen.
2. Herprioritering op projecten binnen de investeringsagenda, waarbij rekening moet worden gehouden met reeds aangegane verplichtingen.
3. Heroverweging binnen de meerjarenbegroting, wat kan leiden tot een aanvullende taakstelling bovenop bestaande taakstellingen.

(Zie ook financiële paragraaf).

6.1 De kosten voor realiseren van een gebouwde parkeerplaats liggen hoger

Op dit moment liggen de afkoopkosten voor een ontwikkelaar (€ 12.775, prijspeil 2025) lager dan de kosten voor het realiseren van een parkeerplaats in de geplande nieuwe garage onder het stationsplein. Bij de kredietaanvraag 2027 komt daarom een voorstel voor het aanpassen van de regeling Duurzame Mobiliteit, waarbij onder andere een benchmark voor de afkoopprijs wordt opgesteld.

Kosten en financiële dekking van het voorstel

Het mobiliteitsbudget voor bereikbaarheid maakt onderdeel uit van het product Verkeersinfrastructuur en Beleid. Dit mobiliteitsbudget voor bereikbaarheid bestaat uit kapitaallasten en de reserve mobiliteit. Zie beslispunt 3 voor de bijbehorende bedragen.

Dit voorstel omvat ook investeringen voor de benodigde infrastructurele ontsluiting Enschede Oost. Het is jammer dat het Rijk ons op dit moment hiervoor nog geen middelen heeft toegezegd. Dit plaatst ons voor een lastig dilemma. Enerzijds willen we tempo houden op de woningbouwopgave, inclusief de benodigde infrastructurele ontsluiting, in Enschede Oost. Anderzijds betekent een besluit tot voorfinanciering dat we een financieel risico nemen. De voorfinanciering bedraagt € 19.000.000, welke zich vertaalt tot een jaarlijkse kapitaallast van € 885.000. Op basis van de brief omtrent verdeling van de woningbouw- en mobiliteitsmiddelen en gesprekken met het Rijk achten we de kans zeer groot op een rijksbijdrage. Inmiddels ligt er ook een motie die op voorhand al een meerderheid heeft. Deze motie roept het nieuwe kabinet op zo snel mogelijk geld beschikbaar te stellen voor de 4 nieuwe grootschalige woningbouwgebieden, waaronder Enschede/Hengelo. Maar er is nog geen garantie. Ook de bestuurlijke toezegging voor een extra bijdrage vanuit de provinciale perspectiefnota, geeft vertrouwen maar geen zekerheid. Indien er geen bijdrage volgt, zijn er drie mogelijke scenario's:

1. (Gedeeltelijke) dekking binnen het bestaande mobiliteitsbudget, door terughoudendheid bij andere investeringen.
2. Herprioritering op projecten binnen de investeringsagenda, waarbij rekening moet worden gehouden met reeds aangegane verplichtingen.
3. Heroverweging binnen de meerjarenbegroting, wat kan leiden tot een aanvullende taakstelling bovenop bestaande taakstellingen.

Afweging en alternatieven

Oostweg-Keppelerdijk niet voorfinancieren

We zouden voor de start van de werkzaamheden voor de Oostweg-Keppelerdijk kunnen wachten tot een definitieve toezegging voor een bijdrage van het Rijk en de provincie. Dit zou betekenen dat we binnen het huidige contract met de aannemer een no-go-besluit moeten nemen. Als de subsidie, naar verwachting, alsnog wordt toegezegd moet het vervolgens opnieuw worden aanbesteed en ook de planning voor verleggen van kabels en leidingen start van voor af aan. Dit betekent minimaal 1,5 jaar vertraging. De urgentie vanuit zowel verkeersveiligheid als doorstroming en woningbouw is zo hoog, dat we ervoor kiezen om nu wel door te gaan.

Meer projecten opvoeren

In de meerjarenbegroting is het mogelijk om projecten naar voren te halen. De ambtelijke capaciteit zit met dit voorstel echter (meer dan) vol en er is als een flink aantal lopende projecten. Daarom hebben we gekozen is voor een beperkt voorste, waarbij we een deel van het geld naar de toekomst doorschuiven.

Andere projecten opvoeren

In deze lijst zijn keuzes gemaakt welke projecten we wel en niet uitvoeren. Deze afweging begint bij de doelen uit de mobiliteitsvisie en de ambities uit het coalitieakkoord. Vervolgens hebben we gekeken naar urgentie op basis van verkeersveiligheid, kansen om projecten uit te voeren samen met regulier beheer en subsidiemogelijkheden vanuit provincie en rijk. Het kiezen voor andere projecten heeft als gevolg dat we minder efficiënt werken. Denk hierbij aan het mislopen van een subsidie op het moment dat we een project uitstellen of het uitvoeren van groot onderhoud waarbij we gewenste verbeteringen voor de verkeersveiligheid niet meenemen. Deze voeren we op een later tijdstip alsnog (vaak voor meer kosten) uit.

Participatie

De kredietaanvraag is afgestemd met de provincie Overijssel, de uitvoering van de projecten is in lijn met eerder vastgestelde visies en kaders. Participatie is een belangrijk onderdeel bij de voorbereiding en realisatie van de uiteindelijke projecten. Op projectniveau kijken we naar de passende vorm voor participatie en leveren we maatwerk. Belangen daarin kunnen tegenstrijdig zijn. De randvoorwaarden van de mobiliteitsvisie zijn kaderstellend.

Communicatie

Het is een verdere concretisering van de diverse visies en coalitieakkoord. Hierover versturen we een persbericht.

Vervolg

Nadat de raad krediet verstrekt voor de genoemde mobiliteitsprojecten, starten we de diverse projecten op. Dit in nauw overleg met de diverse partners in de stad en de omgeving.

Bijlagen

	Omschrijving	College	Raad	Niet actief publiceren	Geheim
Bijlage 1	Projectenlijst	Ja	Ja	Nee	Nee
Bijlage 2	Kredietaanvraag	Ja	Ja	Nee	Nee
Bijlage 3	Herbevestiging kredieten	Ja	Ja	Nee	Nee
Bijlage 4	Begrotingswijziging	Ja	Ja	Nee	Nee
Bijlage 5	Raadsbesluit				

Burgemeester en Wethouders van Enschede, _____

de Secretaris,

de Burgemeester,

M.W. de Graaf

R.W. Bleker