

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3946796	Elferdink, Sanne	CMT-OM	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3946796 - Cofinanciering aanvraag mobiliteitsfonds en gebiedsbudget grootschalige woningbouw Rijk (Spoorzone Enschede Hengelo)			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

1. De gemeenteraad neemt kennis van de maatregelen waarvoor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds en Gebiedsbudget t.b.v. de grootschalige woningbouwlocatie Spoorzone Hengelo-Enschede is aangevraagd, zoals beschreven in dit raadsadvies en bijlage 2 (visiedocument) en bijlage 3 (aanbiedingsbrief aan het Rijk);
2. De benodigde cofinanciering voor de maatregelen, zoals beschreven in dit raadsadvies en bijlagen, voor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds, ter grootte van in totaal € 21.200.000 – onder voorbehoud van een positief besluit van het Rijk over de aanvraag – beschikbaar te stellen;
3. Een deel van dit bedrag ter grootte van € 6.200.000 als dekking toe te wijzen vanuit de beschikbare middelen voor de vervangingsinvesteringen van de kapitaalgoederen;
4. Voor de resterende benodigde cofinanciering voor de maatregelen uit het Mobiliteitsfonds een bestemmingreserve grootschalige woningbouwlocatie SHE van € 15.000.000 in te stellen, en dit bedrag te dekken uit de Algemene Reserve;
5. Bijbehorende begrotingswijziging 25071 grootschalige woningbouw vast te stellen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Hengelo en Enschede zijn recent door het Rijk aangewezen als grootschalige woningbouwlocatie. Vanuit dit recente partnerschap kunnen wij aanspraak maken op een financiële bijdrage uit het Gebiedsbudget van het Ministerie VRO en het Mobiliteitsfonds van het Ministerie van IenW. In de grootschalige woningbouwlocatie Enschede/ Hengelo willen en kunnen wij met de ontwikkeling van de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) een belangrijke bijdrage leveren aan de nationale opgave om op korte termijn voldoende betaalbare woningen in Nederland te realiseren. Hiervoor hebben we 28 augustus bij het Rijk samen met Enschede een financiële bijdrage uit het Mobiliteitsfonds en Gebiedsbudget aangevraagd. Het Rijk vraagt uiterlijk voor 8 oktober 2025 een definitief besluit op de cofinanciering van de mobiliteitsmaatregelen van de gemeenteraad hierover. De gemeenteraad besluit de benodigde cofinanciering voor de maatregelen uit het Mobiliteitsfonds ter beschikking te stellen.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	AFDELING	PORT. HOUDER
3946796	Elferdink, Sanne	CMT-OM	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3946796 - Cofinanciering aanvraag Mobiliteitsfonds en Gebiedsbudget grootschalige woningbouw Rijk (Spoorzone Enschede Hengelo)			



BESLUIT

1. De gemeenteraad neemt kennis van de maatregelen waarvoor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds en Gebiedsbudget t.b.v. de grootschalige woningbouwlocatie Spoorzone Hengelo-Enschede is aangevraagd, zoals beschreven in dit raadsadvies en bijlage 2 (visiedocument) en bijlage 3 (aanbiedingsbrief aan het Rijk);
2. De benodigde cofinanciering voor de maatregelen, zoals beschreven in dit raadsadvies en bijlagen, voor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds, ter grootte van in totaal € 21.200.000 – onder voorbehoud van een positief besluit van het Rijk over de aanvraag – beschikbaar te stellen;
3. Een deel van dit bedrag ter grootte van € 6.200.000 als dekking toe te wijzen vanuit de beschikbare middelen voor de vervangingsinvesteringen van de kapitaalgoederen;
4. Voor de resterende benodigde cofinanciering voor de maatregelen uit het Mobiliteitsfonds een bestemmingreserve grootschalige woningbouwlocatie SHE van € 15.000.000 in te stellen, en dit bedrag te dekken uit de Algemene Reserve;
5. Bijbehorende begrotingswijziging 25071 grootschalige woningbouw vast te stellen.

INLEIDING

Inleiding

Er is in Nederland een woningtekort. Daarom werken het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) samen aan de ambitie om 100.000 woningen per jaar te realiseren.

In dat kader heeft het Rijk Hengelo en Enschede met de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) in de concept Nota Ruimte aangemerkt als grootschalige woningbouwlocatie. Grootschalige woningbouwlocaties zijn gebieden die vanuit nationaal belang nodig zijn om een grotere woningvoorraad te realiseren en die door hun complexe uitdagingen vanwege de omvang en schaal extra Rijksregie vergen.

Het kabinet heeft € 5 miljard gereserveerd voor het versnellen van de bouw van betaalbare woningen. Het gaat onder meer om de Realisatiestimulans, het vervolg van de Woningbouwimpuls en het Gebiedsbudget voor grootschalige woningbouwlocaties. Daarnaast wordt door het kabinet € 2,5 miljard. vrijgemaakt in het Mobiliteitsfonds voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave. De focus van het Rijk ligt daarbij op zo snel en zo veel mogelijk betaalbare en bereikbare woningen helpen bouwen.

Voor de inzet van de middelen uit het Mobiliteitsfonds en het Gebiedsbudget wordt onderscheid gemaakt tussen grootschalige woningbouwlocaties en woningbouwlocaties daarbuiten. Nu Enschede en Hengelo met SHE in juni zijn aangewezen als grootschalige woningbouwlocatie kunnen wij aanspraak maken op de extra middelen vanuit het Rijk uit het Mobiliteitsfonds en het Gebiedsbudget. Hiervoor moest uiterlijk 31 augustus 2025 een aanvraag bij het Rijk worden ingediend. Wij hebben de gemeenteraad hierover op 10 juli met een brief geïnformeerd (zaaknummer 3934637).

Het college van B&W heeft op 26 augustus ingestemd met de aanvraag. De aanvraag is vervolgens op 28 augustus samen met de aanbiedingsbrief van de colleges van Enschede en Hengelo bij het Rijk ingediend. De aanvraag doet een beroep op de hierboven genoemde twee bronnen.

Allereerst betreft het een aanvraag voor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds voor mobiliteitsmaatregelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave. Daarnaast is ook de aanvraag ingediend voor de noodzakelijke gebiedsmaatregelen, waarvoor we als grootschalige woningbouwlocatie een beroep kunnen doen op het Gebiedsbudget. De definitieve indiening voor dit specifieke onderdeel volgt later in de tijd, maar het Rijk wil een integrale afweging maken voor het ontsluiten van de nieuwe woningen. Daarom moet ook de aanvraag van het Gebiedsbudget voor 31 augustus bekend zijn. Op die manier kan het Rijk tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar in één keer de budgetten bestemmen. In het voorliggende raadsadvies wordt de aanvraag toegelicht. Het Rijk vroeg bij indiening van de aanvraag de toezegging van het college om de benodigde cofinanciering beschikbaar te stellen. Samen met het college van Enschede hebben we in onze aanbiedingsbrief

aangegeven dat wij – bij een positief besluit door het Rijk op onze aanvraag – bereid zijn de gevraagde cofinanciering beschikbaar te stellen en de hiervoor benodigde voorstellen ter besluitvorming aan onze gemeenteraad zullen voorleggen. Het Rijk vraagt uiterlijk voor 8 oktober 2025 een definitief besluit op de cofinanciering van de mobiliteitsmaatregelen van de gemeenteraad hierover. Met het voorliggende raadsadvies wordt een voorstel voor het beschikbaar stellen van de benodigde cofinanciering voor de maatregelen uit het Mobiliteitsfonds aan de gemeenteraad voorgelegd.

ARGUMENTEN

Argumenten:

1.1 *De maatregelen passen binnen de kaders van het vastgestelde beleid, zoals de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsplan Hengelo en de visie SHE*

Op basis van het vastgestelde beleid werken we volop aan de schaa sprong om Twente verder te versterken als aantrekkelijke regio om te wonen, werken en leven. We hebben de ambitie vastgelegd om de high tech sector en maakindustrie de komende decennia te ontwikkelen als motor voor de sociaaleconomische ontwikkeling van onze regio. De ontwikkeling van de high tech sector zorgt voor banen, stimuleert de welvaart en verhoogt de potentie voor het voorzieningenniveau. De doorontwikkeling van de maakindustrie in Hengelo en Twente tot topsector is alleen mogelijk bij een brede sociaaleconomische ontwikkeling van onze steden als fundament. Belangrijke aspecten daarbij zijn een breed en gevarieerd voorzieningenniveau, een goede bereikbaarheid, voldoende brede werkgelegenheid, en voldoende aanbod van (betaalbare) woningen voor diverse bevolkingsgroepen in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. De ontwikkelingen in de Spoorzone Hengelo-Enschede leveren een belangrijke bijdrage om de sociaaleconomische ontwikkeling in de regio te versterken en om een aantrekkelijk werk-, woon- en leefklimaat voor het aantrekken en behouden van talent te bieden.

Om de gewenste groei, innovatie en ontwikkeling van de regio, SHE en onze stad mogelijk te maken zullen forse investeringen nodig zijn. Deze investeringen zijn te groot om alleen te dragen en met deze aanvraag is het mogelijk om een bijdrage van het Rijk te verkrijgen voor deze belangrijke investeringen. Met als doel tot 2050 30.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in de SHE te realiseren. Om deze woningbouw mogelijk te maken en te versnellen zijn aanzienlijke investeringen nodig in mobiliteitsmaatregelen en gebiedsmaatregelen die hieronder puntsgewijs zijn toegelicht.

Er ligt een belangrijke opgave om de infrastructuur te verbeteren en te voorzien in nieuwe mobiliteitsoplossingen om daarmee de woningbouw te kunnen versnellen. Op basis van het in 2023 door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 en het in mei 2025 door het college vastgestelde en met u besproken Deelprogramma Fiets hebben we vanuit Hengelo de volgende mobiliteitsmaatregelen bij Het Rijk ingediend voor een financiële bijdrage uit het Mobiliteitsfonds:

- Onderdoorgang spoorlijn Kuipersdijk en F35: De Oosttangent vormt een belangrijke schakel in de wijkring van Hengelo en ontsluit zowel bestaande woonwijken als toekomstige woningbouwlocaties in het oosten van de stad. De huidige gelijkvloerse overgang van het spoor is geen optimale situatie. Het toevoegen van meer woningen in de stad en zorgt voor nog meer kruisend verkeer. De onderdoorgang Kuipersdijk vormt een belangrijke schakel in de wijkring van Hengelo en is essentieel voor een goede doorstroming van het autoverkeer in de stad. De maatregel draagt bij aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in het gebied en is een randvoorwaarde voor de woningbouwopgave.
- Kruispuntmaatregelen Enschedesestraat-Kuipersdijk: In het kader van het robuust en veilig maken van de wijkring is het nodig om het kruispunt Enschedesestraat – Kuipersdijk te optimaliseren. Dit is nodig om de extra verkeersbewegingen op te kunnen vangen omdat het kruispunt nu aan de maximum capaciteit zit.
- Kruispuntmaatregelen Laan van Driene - Reviustraat – Egstraat: Om de wijkring robuust en veilig te maken, wordt het kruispunt Laan van Driene – Reviustraat – Egstraat aangepast, met als beoogde oplossing een LARGAS-kruispunt (Langzaam Rijden Gaat Sneller). Deze ingreep verbetert de doorstroming en versterkt de bereikbaarheid op de Oosttangent.
- Kruispuntmaatregelen Beethovenlaan - Mozartlaan – Bergweg: Om de wijkring robuust en veilig te maken, wordt het kruispunt Beethovenlaan – Mozartlaan - Bergweg aangepast. Deze ingreep verbetert de doorstroming en versterkt de bereikbaarheid op de Oosttangent. Bovendien wordt een verkeersveiligheidsknelpunt opgelost en wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers veiliger en comfortabeler. Dit betreffen ook fietsers en voetgangers van de nieuwe woningbouwlocaties.

- Aanleggen vrijliggende fietsinfrastructuur Beethovenlaan: Voor het robuust en veilig maken van de wijkring is vrijliggende fietsinfrastructuur nodig langs de Beethovenlaan. Tegelijkertijd wordt het profiel van de Beethovenlaan heringericht voor de extra verkeersbewegingen. Deze ingreep versterkt de bereikbaarheid, verbetert de verkeersveiligheid en maakt de fietsen aantrekkelijker en veiliger. Het is randvoorwaardelijk om de toekomstige groei in fietsers en ander verkeer, ook van de nieuwe woningbouwontwikkelingen, veilig en vlot op te kunnen vangen.
- Breemarsweg: Voor een robuuste en veilige wijkring moet langs de Breemarsweg vrijliggende fietsinfrastructuur worden aangelegd, in combinatie met een herinrichting van het wegprofiel. Daarmee worden onveilige locaties aangepakt en de doorstroming en bereikbaarheid van de wijkring versterkt. Door de beoogde verdichting in en rond het centrum en het stationsgebied wordt het gebied binnen de wijkring meer gericht op verblijfskwaliteit en duurzame mobiliteit. Daardoor verplaatst een groter deel van het autoverkeer zich naar de wijkring, waaronder de Breemarsweg, die daarmee drukker wordt en een zwaardere verkeersfunctie krijgt. Deze maatregel is noodzakelijk om de toename in verkeersbewegingen op te vangen.
- Fietsstraat Pentropsdijk-Nieuwe Grensweg: Deze maatregel betreft de versterking van de flankerende fietsverbinding binnen de Spoorzone Hengelo-Enschede tussen Hengelo-Noord en Enschede-Kennispark. Deze route is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, maar de huidige inrichting is niet berekend op de groei van het aantal fietsbewegingen. Door de route als fietsstraat in te richten, verbeteren de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, en wordt fietsen aantrekkelijker.

Daarnaast is een aanvraag voor een financiële bijdrage uit het Gebiedsbudget ingediend voor maatregelen om de ruimtelijke kwaliteit en de klimaatbestendigheid van onze stad te verbeteren om daarmee de verdichting in Hart van Hengelo (binnenstad en Hart van Zuid) te faciliteren. De maatregelen die we op basis van onder meer onze omgevingsvisie Hart van Hengelo hebben ingediend zijn:

- Vergroenen en verblijven in een hoogwaardige openbare ruimte die toekomstbestendig en aantrekkelijk is. Om de noodzakelijke verdichting rondom het station te kunnen realiseren is een hoogwaardige openbare ruimte nodig waar meer ruimte is voor de voetganger en de fietser, die klimaatbestendig is, bijdraagt aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat en de verbinding tussen de binnenstad en Hart van Zuid versterkt.
- Meer ruimte voor het realiseren van een aantrekkelijk woon-, en verblijfsklimaat, vergroening en klimaatadaptatie, waarbij enkele verwervingen zijn opgevoerd om extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen.
- Bodemsanering voor een veilig gebruik van de openbare ruimte en woningverdichting.
- Toekomstbestendige waterberging.
- Bestrijden van netcongestie

2.1 De gemeenteraad is bevoegd voor het toewijzen van middelen voor de cofinanciering.

De cofinanciering kan pas definitief worden toegezegd wanneer duidelijkheid is verkregen van het Rijk over aanvraag. Uiteraard is de raad volledig bevoegd om wel of niet cofinanciering beschikbaar te stellen. Zonder de benodigde cofinanciering zal de gemeente de aanvraag moeten intrekken en andere keuzes moeten maken over de in de aanvraag opgenomen maatregelen voor de versnelling van de woningbouw.

2.2 Een financiële bijdrage van het Rijk draagt bij aan de ambitie in de SHE in Twente

De regio Twente ontwikkelt zich als groene technologische topregio van nationaal belang. In de komende jaren (tot 2050) wil Twente die rol versterken om de uitdagingen die onze regio en Nederland kent het hoofd te bieden. Twente kan een belangrijke bijdrage leveren aan nationale opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, economie/innovatie en klimaat.

Twente levert als groene technologische top regio een essentiële bijdrage aan de nationale woningbouw, economische- en klimaatopgaven en mobiliteitstransitie door in te zetten op een schaa sprong. Twente groeit tot 2050 met 100.000 inwoners. De SHE vervult hierin een sleutelrol. In de periode tot 2050 voegen wij binnen SHE 30.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen toe.

SHE is het stedelijk en economisch hart van Twente waarbinnen zich o.a. alle belangrijke onderwijsinstellingen bevinden van praktijkgericht onderwijs tot en met de Universiteit Twente op Kennispark Twente. In het gebied liggen 7 stations aan de strategisch OV-lijnen Amsterdam-Berlijn en Zwolle-Twente-Münster. Tevens is het gebied via de snelwegen A1 en A35 verbonden met de rest van Europa. Evenals via het water, Twentekanaal en de haven van Rotterdam.

Tegelijkertijd zijn in SHE de natuur van het Twentse landschap en vele voorzieningen binnen handbereik. Dit maakt SHE tot een zeer aantrekkelijke locatie voor stedelijke verdichting. Zo ontstaat er een woonmilieu als toevoeging op reeds bestaande milieus. En bieden wij antwoord op de opgave om talent

aan te trekken en te behouden.

Met de toevoeging van woningen voor nieuwe en aanvullende doelgroepen, zien we een kans en een noodzaak om in zowel Hengelo als Enschede een schaa sprong te maken in kwantitatieve en kwalitatieve zin. Dit draagt bij aan een antwoord op de talentopgave, waarmee het perspectief van beide steden en de omliggende regio verstevigd wordt. Forse groei van het aantal inwoners is noodzakelijk om de brede welvaart in beide steden en Twente als geheel te stimuleren en te behouden voor de toekomst.

Om de opgaven zowel voor de korte termijn als voor de lange termijn mogelijk te maken is samenwerking met het Rijk onontbeerlijk. Om de gewenste groei, innovatie en ontwikkeling van de regio mogelijk te maken zullen forse investeringen nodig zijn. Deze investeringen zijn te groot voor Enschede en Hengelo om alleen te dragen. Voor Hengelo worden voor de komende tien jaar tenminste de volgende extra investeringen voorzien bovenop de reguliere investeringen die beide gemeenten al doen om woningbouw te realiseren:

Gebiedsmaatregelen Hengelo: € 35.200.000

Mobiliteitsmaatregelen Hengelo: € 51.300.000

Om deze voor Hengelo alleen te grote investeringen te kunnen dragen, vragen wij het Rijk om 50% van de benodigde investeringen voor haar rekening te nemen. Dit betekent dat wij het Rijk de volgende bijdragen vragen:

Gebiedsmaatregelen Hengelo (Gebiedsbudget): € 17.600.000

Mobiliteitsmaatregelen Hengelo (Mobiliteitsfonds): € 25.650.000

Het Rijk vraagt voor 8 oktober een besluit over de cofinanciering voor de mobiliteitsmaatregelen van de gemeente. Voor de aanvraag van een financiële bijdrage uit het Gebiedsbudget is het nog niet noodzakelijk om de cofinanciering nu al geregeld te hebben. In totaal zijn de investeringen in de maatregelen in dit voorstel waarvoor nu cofinanciering aan de raad wordt gevraagd dus geraamd op een bedrag van € 51.300.000 miljoen, waarvan het Rijk dus maximaal de helft bijdraagt. Hoewel ook de provincie en mogelijk andere partijen nog bij kunnen dragen zal vooralsnog de andere helft door de gemeente voorzien moeten worden om de rijksbijdrage veilig te stellen.

2.3 Een financiële bijdrage van het Rijk draagt bij aan een versnelling van de woningbouw

Voor de verdichting, intensivering en versnelling van de woningbouw moeten wij de komende jaren investeren in een samenhangend pakket aan mobiliteits- en gebiedsmaatregelen. In de SHE ligt een belangrijke samenhangende opgave om de infrastructuur te verbeteren en te voorzien in nieuwe mobiliteitsoplossingen om daarmee de woningbouw te kunnen versnellen. Daarnaast zijn diverse gebiedsmaatregelen noodzakelijk, zoals verwerving, bodemsanering, vergroening en klimaatbestendig maken van de openbare ruimte, en investeringen in het bestrijden van netcongestie. Voor de op dit moment meest noodzakelijke maatregelen om de woningbouw te kunnen intensiveren is een aanvraag gedaan. Zonder steun van het Rijk kunnen wij de benodigde investeringen en daarmee de benodigde woningen niet realiseren.

3.1 Er is eerst gezocht naar reeds bestaande middelen in de begroting om de cofinanciering te regelen

Alle maatregelen, behalve de onderdoorgang van de Kuipersdijk, die worden aangevraagd in het Mobiliteitsfonds worden de komende jaren in meer of mindere mate aangepakt. Daarvoor wordt budget opgebouwd in onze begroting. Door onze eigen middelen (vervangingsinvesteringen) samen te voegen met een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds, kunnen wij de geplande investeringen combineren met het toekomstbestendiger maken van onze infrastructuur, gericht op de mobiliteitstransitie en schaa sprong, via onder meer de extra woningen die worden gebouwd. Daarmee is een deel van de cofinanciering geregeld zonder daarvoor nieuwe middelen beschikbaar te stellen.

4.1 Het instellen van een reserve past bij de fase waarin we nu zitten

Op dit moment is er een globale raming gemaakt van de kosten van de verschillende maatregelen, waarvoor een financiële bijdrage van het Rijk uit het Mobiliteitsfonds wordt gevraagd. De definitieve uitvoeringskredieten kunnen we aan de gemeenteraad voorleggen, als we weten wanneer we deze maatregelen exact willen uitvoeren, we een meer gedetailleerde kostenraming hebben, we weten hoeveel het Rijk gaat bijdragen en we weten wat de hoogte van eventuele externe cofinancieringsbronnen zijn. Zo heeft de provincie Overijssel een positieve grondhouding uitgesproken financieel te willen bijdragen aan de opgave. Komend najaar gaan we daarover verder in gesprek.

4.2 Voor de aanvraag van een financiële bijdrage uit het Gebiedsbudget is het vooralsnog niet noodzakelijk om de cofinanciering al geregeld te hebben.

Het Rijk neemt naar verwachting pas in 2026 een definitief besluit over de aanvraag voor de middelen uit het Gebiedsbudget. Zodra we weten welk bedrag vanuit het Gebiedsbudget door het Rijk wordt toegezegd komen we met een dekkingsvoorstel terug bij de gemeenteraad voor dit specifieke onderwerp. Ook hiervoor zijn in onze begroting deels al middelen opgenomen, maar er zullen naar verwachting ook nog aanvullende middelen binnen de gemeentebegroting of reserve voor moeten worden gevonden.

KANTTEKENINGEN

Kanttekeningen:

2.1 De cofinanciering van het Rijk is afhankelijk van de gerealiseerde woningbouw.

Als de realisatie van woningbouw achterblijft, terwijl de maatregelen op infrastructuur zijn uitgevoerd, is er een risico dat het Rijk minder bijdraagt. Het risico voor de gemeente is maximaal de totale investering. Jaarlijks moet de gemeente de gerealiseerde woningen verantwoorden en wordt de uitvoering van realisatie gemonitord. Hoewel Enschede en Hengelo als 1 grootschalig woningbouwgebied zijn aangewezen hebben de beide gemeenten op verzoek van het Rijk twee aparte aanvragen ingediend. De beoordeling en monitoring door het Rijk zal op basis van deze aanvragen per afzonderlijke gemeente plaatsvinden.

2.2 Elke nieuwe investering leidt tot extra rentelasten, bij stijging van de rente leidt dit tot steeds meer rentelasten in onze begroting.

Het percentage rentelasten over onze bezittingen bedraagt op dit moment 0,1%. Over elke nieuwe investering komt er 0,1% van het investeringsbedrag structureel in onze begroting als rentelast. Op het moment dat de rente gaat stijgen, wordt het aandeel van de rentelasten op onze totale begroting groter. Wanneer en in welke mate dat gaat optreden is afhankelijk van externe factoren (voornamelijk renteontwikkeling), maar ook van hoeveel investeringen wij doen. Daarom is het goed dit bij elke investering als risico te benoemen.

4.1 Met het bestemmen van €15 miljoen uit de algemene reserve ten behoeve van de cofinanciering daalt het weerstandsvermogen van de gemeente.

De weerstandsratio blijft boven de vastgestelde ondergrens van 1, waarmee de financiële weerbaarheid van de gemeente voldoende blijft. Dit betekent dat de gemeente ook na dit besluit in staat is om onverwachte financiële tegenvallers op te vangen. In de zomernota 2025-2029 is het weerstandsvermogen voor het laatst berekend, als we die gegevens gebruiken voor de ratio ziet dat er als volgt uit:

	Zomernota 2025-2029	Na bestemmen €15 miljoen
Beschikbare weerstandsvermogen eind 2026	€ 68,1 miljoen	€ 53,1 miljoen
Benodigde weerstandscapaciteit	€ 26 miljoen	€ 26 miljoen
Weerstandsratio	2,6	2

Een weerstandsratio van 2 wordt nog steeds als ruim voldoende gezien. De risico's zullen echter ook toenemen bij grote investeringen, die zijn in deze tabel nog niet bij de benodigde weerstandscapaciteit verwerkt.

Op een later moment komen wij bij de gemeenteraad terug met een dekkingsvoorstel voor de maatregelen uit het Gebiedsbudget. Dit kunnen wij pas doen zodra het Rijk een besluit heeft genomen over de hoogte van een bijdrage uit het Gebiedsbudget. Onze verwachting is dat ook met deze effecten het weerstandsratio voldoende zal blijven.

In de Beleidsbegroting 2026-2029 vindt de totale actualisatie van de weerstandsratio plaats.

4.2 Door incidenteel geld uit een reserve te gebruiken is er op termijn geen geld voor vervanging.

Uiteindelijk zal het incidentele geld uit de reserve gebruikt worden om de afschrijvingslasten voor de levensduur van de investering te dekken. Zodra deze levensduur voorbij is; is er geen nieuw geld beschikbaar om vervanging te betalen. Indien je structureel geld beschikbaar stelt is dat wel het geval. Op dit moment hebben we gelet op de fase waarin we zitten, en de snelheid waarmee de aanvraag ingediend moest worden om aanspraak te kunnen maken op de Rijksmiddelen, geen andere optie. Met de zomerbrief 2026-2030 is het van belang de grootschalige woningbouw mee te nemen in de integrale afweging voor een (financieel) toekomstbestendige stad, waarbij het de voorkeur heeft dat we structurele middelen beschikbaar stellen voor het dekken van de verschillende investeringen.

4.3 Gelet op het zeer korte het korte tijdsbestek waarop onze aanvraag tot stand moest komen is er geen mogelijkheid geweest om andere externe cofinanciering zeker te stellen.

Wel heeft de provincie Overijssel haar commitment op de aanvraag afgegeven en een positieve grondhouding uitgesproken financieel te willen bijdragen. Over de hoogte van die bijdrage gaan we de komende periode met de provincie in gesprek.

Daarnaast hebben ProRail en Twenteboard een steunverklaring afgegeven voor onze aanvraag. Hoewel dit niet om een financiële bijdrage gaat zijn hierin bij de uitvoering van de werkzaamheden voor de maatregelen wellicht efficiency voordelen te behalen door samenwerking.

4.4 De gemeente moet mogelijk extra middelen vrijmaken voor het realiseren van de maatregelen vanwege inflatie of een lagere bijdrage van het Rijk.

Het Rijk indexeert haar bijdrage tot het moment van uitbetaling. Dat betekent dat de bijdrage meegroeit met inflatie, maar alleen tot het moment dat het geld daadwerkelijk wordt overgemaakt. Omdat het Rijk nog geen termijnen heeft vastgesteld, is het lastig om precies te plannen wanneer de middelen beschikbaar zijn. De inframaatregelen worden over een langere periode uitgevoerd, waardoor de totale kosten kunnen stijgen door inflatie. Het gevolg is dat kostenstijgingen ná het moment van uitbetaling voor rekening van de gemeente komen.

Het Rijk geeft daarnaast aan dat de bijdrage maximaal 50% is, maar zij moeten een verdeling van het beschikbare budget maken op basis van alle aanvragen. Dat betekent dat de bijdrage lager kan worden vastgesteld.

VERVOLG

Bestuurlijk vervolg

Het Rijk beoordeelt onze op 28 augustus 2025 ingezonden aanvraag in september/ oktober 2025. Op basis daarvan worden in het najaar 2025 afspraken gemaakt over het aantal te bouwen woningen, het benodigde pakket aan mobiliteits- en gebiedsmaatregelen en de financiële bijdrage vanuit het Rijk.

Besluitvorming hierover is voorzien in het BO-MIRT van begin november 2025.

Om de opgaven uit SHE zowel voor de korte termijn als voor de lange termijn mogelijk te maken is meer nodig dan alleen een financiële bijdrage van het Rijk voor de meest noodzakelijke maatregelen waarvoor we nu een aanvraag hebben ingediend. Om onze bijdrage aan de nationale opgaven (o.a. wonen, werken, mobiliteit/bereikbaarheid, innovatie/economie, energie & klimaat) waar te kunnen maken is een langjarige samenwerking met en commitment van het Rijk, provincie en regio onontbeerlijk.

Samen met Enschede zoeken we naar de goede samenwerkingsvorm voor de opgaven in het SHE gebied. De samenwerking gaat verder dan alleen afstemmen, maar gaat ook over het gezamenlijk keuzes maken.

Of te wel het toewerken naar een bestendige samenwerking vanuit een "één agglomeratie"-gedachte. Vanuit die samenwerking zoeken we dan ook het partnerschap met het Rijk, de provincie en de regio.

De komende periode gaan Hengelo en Enschede samen met het Rijk in gesprek om dit verder uit te werken tot een gedeeld beeld over het partnerschap, de gezamenlijke inzet op specifieke ruimtelijke opgaven en uitdagingen (wonen, werken, innovatie/economie, energie & klimaat en bereikbaarheid) die daarmee samenhangen, de besluiten die daarover genomen moeten worden en de noodzakelijke lange termijn investeringen die daar bij horen.

Financiën

De aanvraag voor een financiële bijdrage door het Rijk uit het Mobiliteitsfonds bestaat uit volgende infrastructurele maatregelen met bijbehorende ingeschatte kosten:

Infrastructurele maatregelen (mobiliteitsfonds)	Kosteninschatting van de maatregel	Aangevraagd bedrag Rijk	Benodigde cofinanciering	Bron cofinanciering
Onderdoorgang spoorlijn Kuipersdijk & F35	€ 30.000.000	€ 15.000.000	€ 15.000.000	Bestemmingsreserve
Kruispuntmaatregelen Enschedesestraat - Kuipersdijk	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000	Kapitaalgoederen
Kruispuntmaatregelen Laan van Driene - Reviustraat - Egstraat	€ 1.300.000	€ 650.000	€ 650.000	Kapitaalgoederen
Kruispuntmaatregelen Beethovenlaan - Mozartlaan - Bergweg	€ 1.300.000	€ 650.000	€ 650.000	Kapitaalgoederen
Aanpassing fietsinfrastructuur Beethovenlaan	€ 2.500.000	€ 1.250.000	€ 1.250.000	Kapitaalgoederen
Breemarsweg (Haaksbergerstraat - Kuipersdijk)*	€ 5.996.695	€ 2.998.347	€ 2.998.347	Kapitaalgoederen
Fietsstraat Pentropsdijk-Nieuwe Grensweg	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000	Kapitaalgoederen
Totaal exclusief BTW	€ 42.396.695	€ 21.198.347	€ 21.198.347	
BTW	€ 8.903.306	€ 4.451.653		x
Totaal inclusief BTW	€ 51.300.000	€ 25.650.000		x

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt vragen wij een totaalbedrag van € 51.300.000 inclusief btw aan. Het bedrag exclusief BTW bedraagt € 42.400.000, hiervan dienen wij 50% te co-financieren.

Er is eerst gezocht naar bestaande middelen die we kunnen inzetten voor cofinanciering. Binnen de vervangingsinvesteringen van de kapitaalgoederen is er de mogelijkheid om 6,2 miljoen te reserveren voor

de cofinanciering van de onderste 6 maatregelen. Op dit moment betalen we die uit de stelposten die we voor de vervangingsinvesteringen van de kapitaalgoederen hebben, uiteraard krijgen die later een plek in de nog vast te stellen beheernota infrastructurele kapitaalgoederen. De 6 maatregelen stonden al op de lijst van vervangingsinvesteringen om in meer of mindere mate aan te pakken. Dat geld combineren we met de gevraagde bijdrage van het Rijk, waardoor we op die plekken de nieuwe gewenste mobiliteitsmaatregelen kunnen realiseren.

De onderdoorgang van de Kuipersdijk, in lijn met ons Mobiliteitsplan, is een ingreep waarvoor op dit moment nog geen geld is gereserveerd. Voorstel is om voor de benodigde 15 miljoen euro voor de ondergang Kuipersdijk een bestemmingsreserve grootschalige woningbouw in te stellen die wordt gedekt door een bijdrage van hetzelfde bedrag uit de Algemene Reserve. We maken op dit moment de keuze voor een bestemmingsreserve omdat het moment van integraal afwegen in de zomernota reeds voorbij is en er nu geen ruimte is om structurele middelen beschikbaar te stellen (binnen de zeer korte termijn waarin het Rijk van ons verwacht dat wij cofinanciering toezeggen). Het nu laten lopen van deze mogelijkheid voor het binnenhalen van een financiële bijdrage van het Rijk zou zonde zijn, waardoor het vormen van een bestemmingsreserve nu de meest passende oplossing is. Bij de zomerbrief 2026-2029 is er een nieuw moment van integrale afweging waarin de grootschalige woningbouw meegenomen zal worden. Gelet op het zeer korte het korte tijdsbestek waarop onze aanvraag tot stand moest komen is er geen mogelijkheid geweest om andere externe cofinanciering zeker te stellen. Wel heeft de provincie Overijssel haar commitment op de aanvraag afgegeven en een positieve grondhouding uitgesproken financieel te willen bijdragen. Over de hoogte van die bijdrage gaan we de komende periode met de provincie in gesprek. Dit biedt de mogelijkheid om op basis daarvan het beroep op de reserve naar beneden bij te kunnen stellen.

Voor het Gebiedsbudget zijn de kosten in totaal 35,2 miljoen euro, de gevraagde bijdrage vanuit het Rijk is 17,6 miljoen euro. Voor de aanvraag van het Gebiedsbudget is het vooralsnog niet noodzakelijk om de cofinanciering al geregeld te hebben. Voor deze maatregelen is al een deel van de cofinanciering in onze huidige begroting opgenomen (onder meer in het actieplan vitale binnenstad en de bestemmingsreserve KMS), welk deel we ook exact mogen inzetten is nog niet duidelijk. Daarnaast geeft het Rijk op dit moment nog geen duidelijkheid over het eventueel verplicht inzetten van de Realisatiestimulans (een nieuw te ontvangen bijdrage door de gemeente van € 7.000 per woning waarvan de bouw is gestart) als cofinanciering. Zodra we over voorgaande onderwerpen meer weten, weten welk bedrag we vanuit het Gebiedsbudget van het Rijk ontvangen en hebben gezocht naar andere cofinancieringsopties komen we bij de gemeenteraad terug voor een eventueel aanvullend dekkingsvoorstel voor deze maatregelen.

Relatie aanvraag tot het op te stellen ontwikkelperspectief SHE

Met onze brief van 11 maart 2025 (zaaknummer 3879081) informeerden wij u over de verdere uitwerking van SHE in een ontwikkelperspectief. Met het ontwikkelperspectief SHE maken we het beeld concreter over wat we de komende jaren gaan doen in SHE. Welke stappen moeten we zetten om uiteindelijk in 2050 de spoorzone te zijn zoals in de visie "Spoorzone Hengelo-Enschede, Yes SHE Can!" (raadsbesluit 17 mei 2023) staat beschreven. Het ontwikkelperspectief is een nadere uitwerking van de ambities voor de bestaande en nieuwe plannen en ontwikkelingen binnen SHE. Op dit moment werken we hier volop aan. Ingrediënten hiervan waren input voor onze voornoemde aanvraag bij het Rijk. Wij komen gedurende het proces voor de totstandkoming van het ontwikkelperspectief op verschillende momenten bij u terug, zo is er op 8 oktober 2025 een werksessie met de gemeenteraad gepland hierover.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Begrotingswijziging 25071 grootschalige woningbouw

Bijlage 2: Visie document SHE voor aanvraag

Bijlage 3: Aanbiedingsbrief aan het Rijk d.d. 28 augustus 2025

[illegible]

**YES
SHE
CAN!**

Bijlage 1:
Grootschalig woningbouwgebied Enschede Hengelo
Visiedocument

Gemeente Enschede
Gemeente Hengelo

augustus 2025



SPOORZONE HENGELO ENSCHEDE (SHE) KRACHTEN BUNDELEN IN DE GROENE TECHNOLOGISCHE TOPREGIO

De regio Twente heeft zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een duurzame technologische topregio van nationaal belang. Voor de komende jaren (tot 2050) is Twente al op weg die rol te versterken om de uitdagingen die onze regio en Nederland kent, het hoofd te bieden.

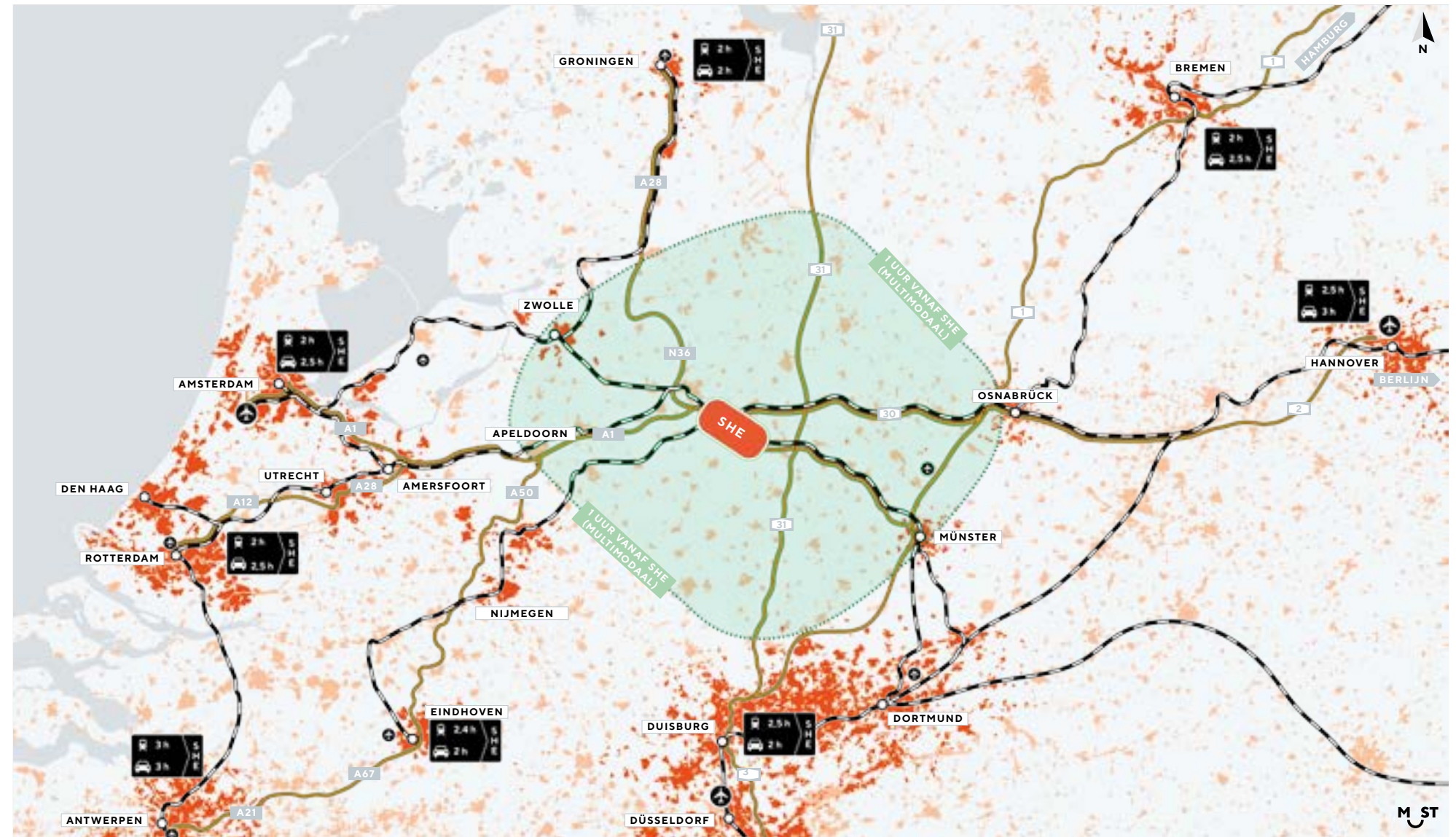
Hiermee levert Twente een belangrijke bijdrage aan nationale opgaven op het gebied van woningbouw, economie en klimaat. In de ontwerp nota Ruimte is Twente aangewezen als Initieerregio.

We zetten in op een schaa sprong, waarbij er in 2050 ruim 100.000 mensen meer in deze regio wonen (huidige inwoneraantal is 643.000 inwoners). We investeren daarmee in brede welvaart, duurzame mobiliteit en een toekomstbestendige regionale en nationale economie.

Een integraal toekomstbeeld voor wonen, werken en leven in Twente

Daarom werken alle Twentse gemeenten, de provincie Overijssel, het waterschap Vechtstromen en het Rijk samen aan een verstedelijkingsstrategie: de Ruimtelijke Ontwikkel Strategie (ROS) Twente. Binnen deze verstedelijkingsstrategie zijn de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) en de Spoorzone Almelo de belangrijkste motoren voor de schaa sprong.

SHE is een strategische motor voor de schaa sprong: het biedt de ruimte en de economische spin-off om rondom de bestaande OV-knooppunten aanzienlijke hoeveelheden woningen binnenstedelijk te realiseren. We voorkomen daarmee enerzijds dat onnodig beslag wordt gelegd op de schaarse ruimte en anderzijds waarborgen we dat de Regio bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk blijft.



*SHE in verbinding (kaartnummer 1 uit de kaartenbundel in bijlage 3)
bron: Position Paper [Yes SHE Can!](#), maart 2023*

Om de schaa sprong in woningbouw te bereiken zijn forse investeringen nodig. Investeren in de economie, onderwijs, cultuur en ook in infrastructurele voorzieningen. Zonder deze investeringen is het niet mogelijk om de groei in de steden en de verdichting rondom de OV-

knooppunten daadwerkelijk te realiseren. De investeringen die hiermee gemoeid zijn, zijn te groot om als regio alleen te dragen. Dit kan alleen met steun van het rijk.

SHE: 30.000 WONINGEN EN 30.000 BANEN TOT 2050

SHE heeft een sleutelrol in het faciliteren van de groei van Twente met 100.000 inwoners. In de periode tot 2050 voegen wij binnen het SHE gebied 30.000 arbeidsplaatsen en 30.000 woningen toe. Dit is een ambitie van formaat. Om deze ambitie waar te maken bundelen de gemeente Enschede en de gemeente Hengelo hun krachten. Beide gemeenten hebben van SHE een strategisch speerpunt gemaakt. SHE is als stedelijk en economisch hart van Twente de gamechanger om de schaa sprong te bewerkstelligen.

In het gebied liggen 7 stations aan de strategische OV-lijnen Amsterdam-Berlijn en Zwolle-Twente-Münster: de drie kernstations Hengelo, Kennispark en Enschede en in beide steden twee voorstadhaltes. Hier zijn mogelijkheden voor verdichting en betere benutting van het OV en wordt ruimte geboden aan vernieuwende combinaties van wonen, werken, voorzieningen, ondernemen en leren. Met SHE leveren wij een belangrijke bijdrage aan vele doelen uit de ontwerp nota ruimte en bouwen we vooral binnenstedelijk.

Tegelijkertijd zijn in SHE de prachtige kwaliteiten van het Twentse coulisse landschap en de bijbehorende natuur met haar beekdalen, stuwwallen, beken, bossen en landgoederen altijd nabij. Verdichting en nabijheid van de natuur gaan hier hand in hand. We versterken en investeren in zowel het bruisende, stedelijk leven als het aantrekkelijke landschap. Deze unieke combinatie maakt SHE tot een aangename plek om te leven. Wonen, werken en voorzieningen zijn er in balans.

Doordat we vooral inzetten op het bouwen in bestaand stedelijk gebied om zo de ruimte en aanwezige (OV)-voorzieningen optimaal te benutten ontstaat er een grote druk op deze voorzieningen en de infrastructuur. We voegen duizenden woningen toe aan bestaand stedelijk gebied dat op dit moment weliswaar goed functioneert



Groen is altijd nabij de stations (kaartnummer 2 uit de kaartenbundel in bijlage 3)

maar zo'n grote toevoeging niet zonder meer kan opvangen. Dit vraagt in de komende jaren aanzienlijke investeringen. Deze investeringen kunnen niet worden bekostigd uit de projecten, want juist binnenstedelijk bouwen is al veel duurder dan bouwen in het weiland.

Veruit de meeste projecten kennen al een (zwaar) verlieslatende grondexploitatie en bieden dus geen ruimte voor bijdragen aan bovenplanse maatregelen. Ook voor de gemeente is het onmogelijk om al deze maatregelen zonder hulp te realiseren.

VIER STRATEGISCHE PIJLERS

Binnen de ontwikkeling van SHE werken we langs vier strategische pijlers aan onze ambitie:

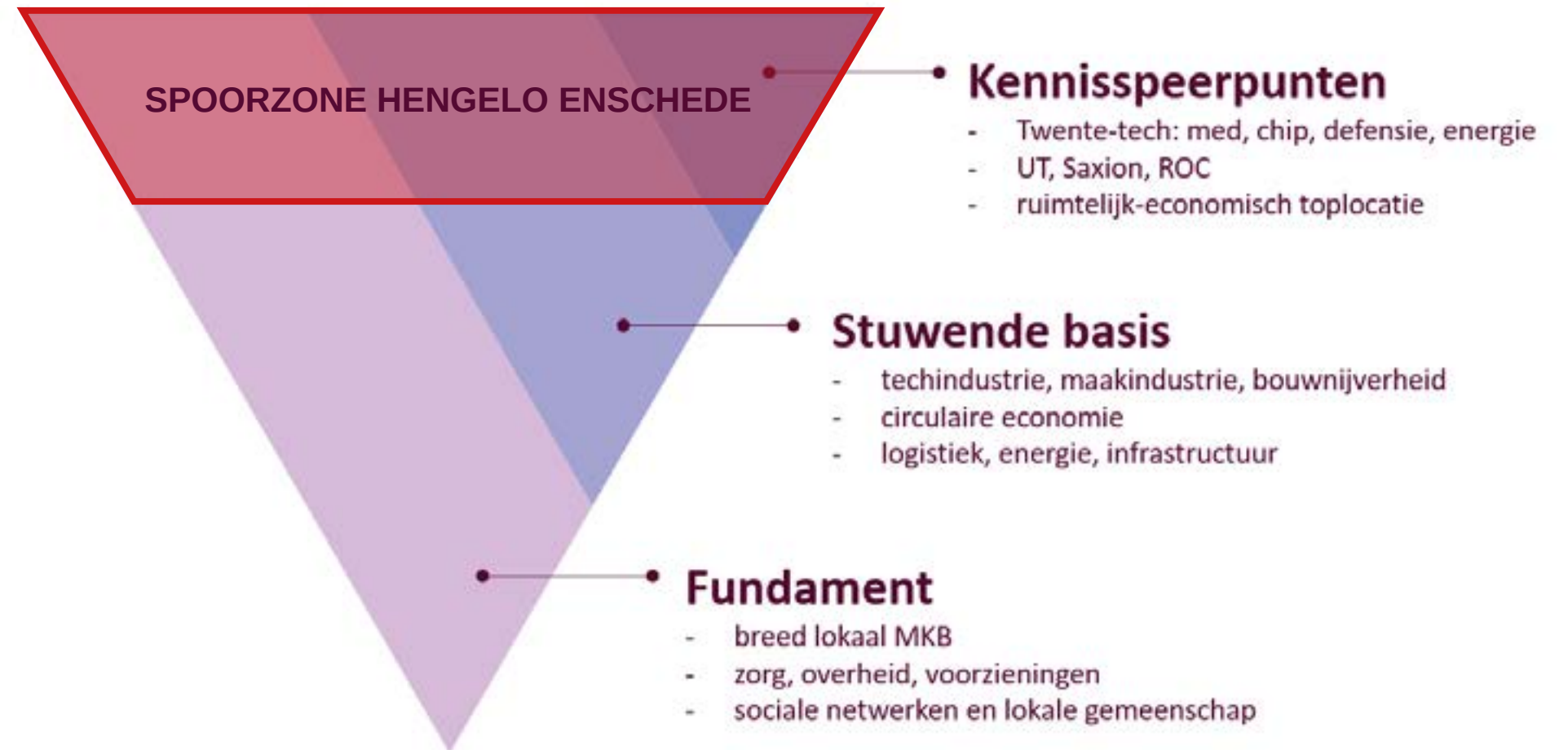
1. Economisch en onderwijsklimaat van Europees topniveau
2. Nieuwe stedelijkheid met Twentse identiteit
3. Nabijheid van landschap
4. Duurzame mobiliteit

1. Economisch en onderwijsklimaat van Europees topniveau

De kracht en verwevenheid van de (high) tech economie met de aanwezige kennisinstellingen, zoals de Universiteit Twente, Saxion Hogeschool en het ROC van Twente, zijn van enorme potentie. De nauwe samenwerking tussen deze instellingen is een sterke katalysator voor het versterken van de economische kracht van onze groene technologische topregio.

Twente onderscheidt zich binnen de (inter)nationale economie met vier kennispeerpunten. Dat zijn de chiptechnologie, medische technologie, defensie- en energietechnologie. Deze zijn sterk verbonden met een krachtige maakindustrie ondersteund door een breed lokaal en regionaal MKB. In SHE bieden we voor elk van deze typen bedrijven passende (vestigings)locaties.

Randvoorwaarde om het innovatieve economische ecosysteem in Twente in de toekomst als aanjager voor de economische kracht te laten fungeren is de beschikbaarheid van talent. We willen zoveel mogelijk (internationaal) technisch talent aantrekken met onze opleidingsinstellingen en bedrijven. En het talent dat hier opgeleid wordt, willen we zo veel mogelijk behouden voor de regio.



bron: Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Twente 2040

De balans tussen wonen en werken is essentieel voor het aantrekken en vasthouden van talent. We werken daarom binnen SHE aan de combinatie van het toevoegen van wonen, werken en voorzieningen. We investeren in zowel de bekendheid van bestaande bedrijven, nieuwe werkgelegenheid, het voorzieningenaanbod en woningen. Met een passend en divers woningaanbod voor alle levensfasen - opgroeien, carrière maken, waardevol oud worden - trekken we nieuwe inwoners aan en faciliteren we de doorstroming op de woningmarkt.

Het Kennispark met haar innovatieve bedrijvigheid, de Universiteit Twente en diverse onderzoeksfaciliteiten ligt midden in SHE en is hét vliegwiel. Dit wordt ondersteund met high tech-campussen zoals het HTSP (High Tech Systems Park) en hoogwaardige bedrijventerreinen in de hele regio. Hiermee is er een volwaardig regionaal ecosysteem van vooral (high) tech bedrijven die elkaar versterken en grote betekenis hebben ook voor andere regio's en bedrijven zoals bijvoorbeeld ASML.

2. Nieuwe Stedelijkheid met Twentse identiteit

Rondom de OV knooppunten voegen we nieuwe leefmilieus toe aan onze steden. Deze milieus kennen een hoge dynamiek en stedelijkheid. Hier voelt het talent dat we willen aantrekken en behouden zich thuis. Dit doen we op een manier die past bij de kwaliteit van onze steden. Oog voor de menselijke maat, ontmoeten en gezond leven zijn daarin belangrijke thema's.

In de gebieden waar verdicht wordt ligt de nadruk op het realiseren van betaalbare woningen voor met name 1 en 2 persoons huishoudens. Het gaat hierbij om compacte, betaalbare appartementen voor starters, jonge professionals en studenten, veelal 2- tot 3-kamerwoningen. Ruimere appartementen en stadswoningen voor doorstromers, gezinnen en vitale senioren, met nadruk op flexibiliteit en levensloopbestendigheid. Hierbinnen een substantieel aandeel sociale huur en middenhuur om een breed publiek te bedienen en de betaalbaarheid te waarborgen.



Vallastaden in Linköping: inspiratie voor vriendelijke verstedelijking en zuinig ruimtegebruik.

We gaan zuinig om met de ruimte

Meer inwoners zorgt ook voor meer drukte. De beschikbare ruimte is - gegeven de vele opgaven en behoeften - schaars. Het combineren van wonen, werken en voorzieningen is daarom een vereiste. We stapelen slim met oog voor de menselijke maat, zodat er een aantrekkelijke stedelijke leefomgeving ontstaat. De stad wordt gevormd door de ruimte tussen de gebouwen waar mensen verblijven en ontmoeten.

We maken in de openbare ruimte plekken voor vergroening, verkoeling en ontspanning. Dit zorgt voor meer ontmoetingen, levendige buurten en vermindert de noodzaak tot reizen. Het bevordert sociale interactie en economische dynamiek.

3. Nabijheid van landschap

Het karakteristieke Twentse landschap met houtwallen en afwisselende open en gesloten ruimtes vormt een belangrijk deel van de identiteit van Twente. Juist bij deze schaa sprong is het belangrijk om het landschap te behouden en versterken, zoals het landelijk gebied met onder andere het Kristalbad tussen Hengelo en Enschede.

De groene lobben met de daarin gelegen stadsparken verbinden de verschillende stedelijke gebieden met het Twentse landschap. Het voegt een belangrijke kwaliteit toe aan het leven in de stad. Binnen enkele minuten ben je vanuit een bruisend stedelijk gebied in een rustgevend en ontspannend landschap. Dit is niet alleen voor de mens prettig, maar draagt ook bij aan ecologische verbindingen en de biodiversiteit.

Daarnaast versterken we de langzaam verkeer verbindingen met en binnen het buitengebied zodat iedereen binnen enkele minuten fietsen kan genieten van het moois dat het Twentse landschap te bieden heeft.



Kristalbad tussen Hengelo en Enschede

Water en bodem zijn de basis voor ruimtelijke keuzes. Enschede en Hengelo liggen ver boven zeeniveau. Dit biedt bescherming tegen zeespiegelstijging en andere zaken. Maar het brengt uitdagingen met zich mee in het omgaan met verdroging en waterberging. Ruimtelijke ontwikkeling wordt afgestemd op natuurlijke condities zoals waterhuishouding en bodemgesteldheid. Dit voorkomt (in de toekomst) problemen zoals wateroverlast en bodemdaling. Het gaat niet alleen om locatiekeuzes voor nieuwe ontwikkelingen. Ook zorgen we in de ontwerpen voor de gebiedsontwikkelingen voor een robuuste structuur die ruimte biedt voor klimaatadaptatie.

4. Duurzame mobiliteit

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de (economische) ontwikkeling van de regio. De manier waarop we de bereikbaarheid organiseren draagt bij aan de ontwikkeling van Twente als duurzame regio, en aan gezondheid en veiligheid. We richten de ruimte zo in dat een inclusieve leefomgeving ontstaat waar het prettig is om te verblijven.

Groei van het aantal inwoners vraagt om slimme mobiliteitsoplossingen. Hengelo en Enschede hanteren daarom een gezamenlijke mobiliteitsstrategie. Door de bouwopgaven te concentreren rondom de 7 stations die Hengelo en Enschede tellen wordt het bestaande OV-netwerk (nog) beter benut en wordt bijgedragen aan het (N)STOMP-principe. De OV-knooppunten binnen SHE gelden als drager voor de gebiedsontwikkelingen.

(N)STOMP-principe als leidraad voor mobiliteit

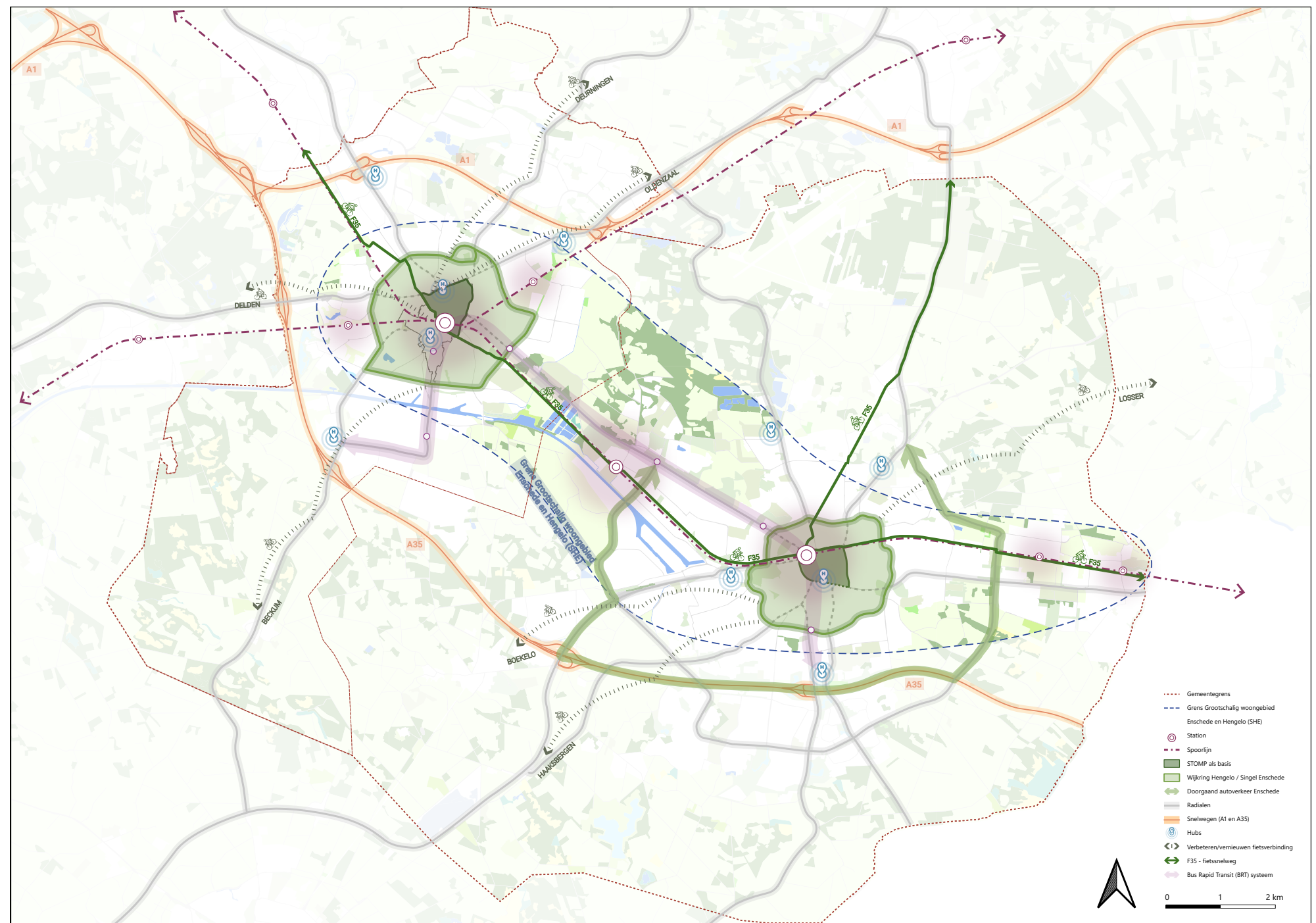
Mobiliteit wordt ingericht volgens het (N)STOMP-principe: nabijheid, lopen, dan fietsen, openbaar vervoer, MAAS (deelmobiliteit) en als laatste de privéauto. Stimuleren van langzaam verkeer (fietsen en lopen) en openbaar vervoer is cruciaal voor een 'aantrekkelijke groei'. Doordat we kiezen voor verdichten rondom knooppunten zijn voorzieningen dichtbij. Lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer wordt aantrekkelijker. De afhankelijkheid van de auto wordt in deze gebieden minder.

Doorgaand autoverkeer rijdt 'buitenom' over aantrekkelijke routes via de hoofdwegen.

Daardoor vermindert het autoverkeer in de centra van Enschede en Hengelo. Dit stelt ons in staat om binnenstedelijk de openbare ruimte anders in te richten. Met meer ruimte voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer en vergroening. Zo ontstaat een aantrekkelijke basis om binnenstedelijk te verdichten en meer woningen, economische en maatschappelijke voorzieningen toe te voegen.

Slimme mobiliteitsnetwerken

We zetten in op een Bus Rapid Transit (BRT) systeem als verbinding in de SHE. Daarnaast investeren we in doorfietsroutes tussen en in de beide steden, het Kennispark en met het ommeland. We zorgen voor



Versterken van de autoroutes om de centra heen (kaartnummer 3 uit de kaartenbundel in bijlage 3)

een betere fiets ontsluiting van de reeds ingezette en nieuwe woningbouwontwikkelingen. Het stimuleren van fietsgebruik in deze gebieden en naar het stadscentra dempen het autogebruik.

Versterken internationale verbindingen en met andere regio's

Bij de schaa sprong hoort onlosmakelijk de verbetering van de (internationale) bereikbaarheid, waarbij we

de SHE en omliggende regio optimaal verbinden met andere stedelijke/economische brandpunten zowel in Nederland als in Duitsland. Specifiek benoemen we de verbinding met het Duitse spoor. Elektrificatie van het spoordeel tussen de grens en het station Enschede en de doorkoppeling van deze lijn aan het Nederlandse spoornetwerk biedt de kans om de positie van SHE grensoverschrijdend te vergroten.

RUIMTELIJKE EN PROGRAMMATISCHE STRATEGIE

De ambitie voor SHE vertalen we langs de eerder genoemde vier pijlers in een 'Ontwikkelperspectief 2050' en bevat een ruimtelijke en programmatische strategie. Er zijn in SHE drie kerngebieden aangeduid als plekken waar de ontwikkelingen geconcentreerd worden. Dit zijn de stationsomgevingen Hengelo - Kennispark - Enschede (H-K-E).

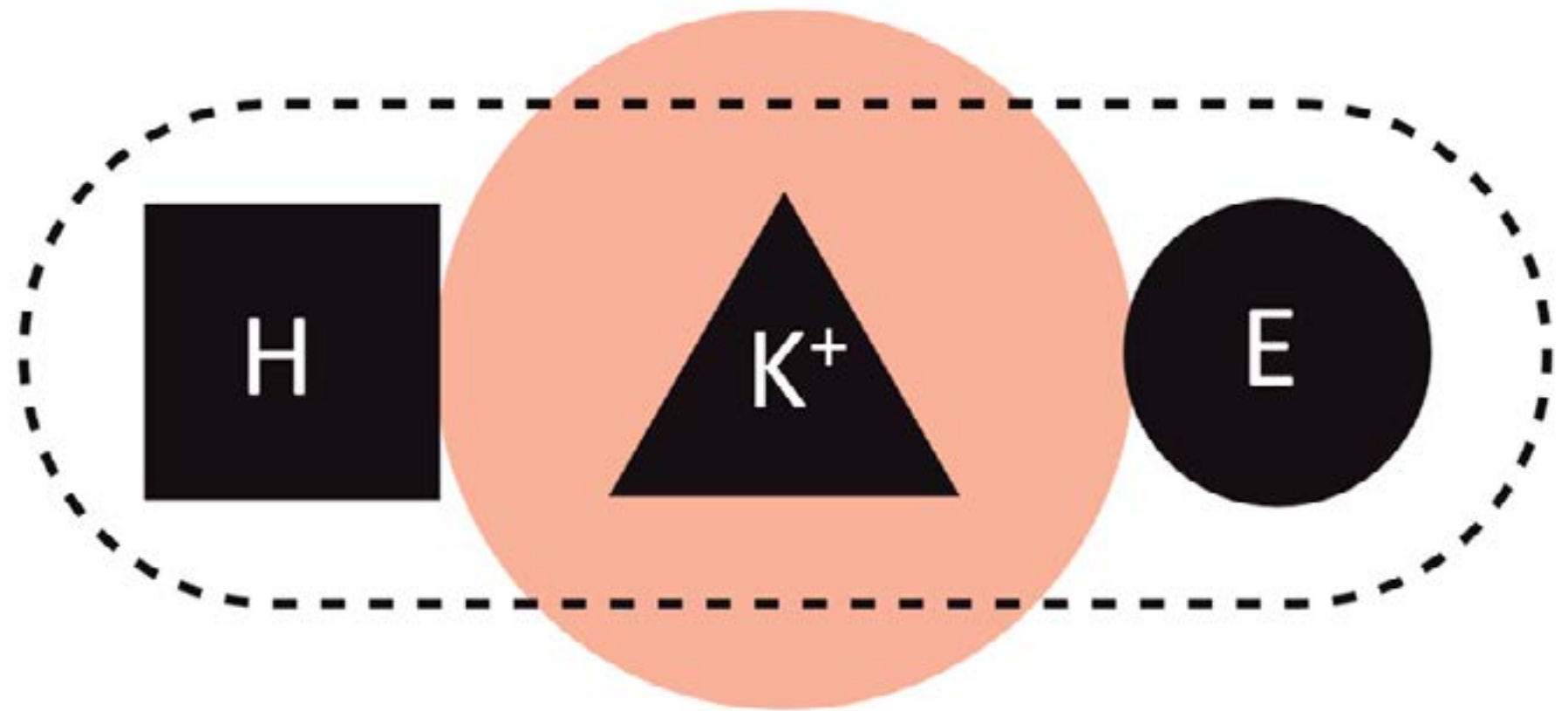
Ook buiten deze drie kerngebieden zijn volop kansen om woningbouw verder op te schalen. De stations Hengelo-Oost, Hengelo Gezondheidspark, Enschede de Eschmarke en Glanerbrug en hun omgeving vallen binnen de contour van de SHE. Ze vallen onder de invloedssfeer van de kerngebieden en dragen cruciaal bij aan het aantrekken, behouden en doorstromen van talent. Dit benadrukt de noodzaak van het realiseren van aanvullende woonmilieus, nabij gunstig gelegen ov-knooppunten en mobiliteitsvoorzieningen. We werken vanuit dezelfde centrale SHE ambitie, maar houden in elk gebied rekening met de eigen, unieke locatie specifieke kwaliteiten en stedelijke kenmerken.

Dit levert een variëteit aan verschillende werk- en leefmilieus op. Hierbij is participatie met inwoners, bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld een belangrijke succesfactor.

De [Week van SHE](#) in september 2024 was hiervoor het startschot.

Investerings lange termijn tot 2050

Het implementeren van de werk- en woonmilieus in de ambitie van SHE en ook binnen de ROS vraagt, ook op de lange termijn, om serieuze investeringen die randvoorwaardelijk zijn om 30.000 arbeidsplaatsen en 30.000 woningen tot 2050 te realiseren (met de gewenste kwaliteit!). We benoemen hier de inzet op



De drie kerngebieden Hengelo - Kennispark - Enschede

verbetering van de capaciteit en kwaliteit van het auto- en spoor netwerk met bijbehorende OV-knopen. Daarnaast zijn ook andere investeringen noodzakelijk, zoals in de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

De gemeenten Enschede en Hengelo zijn samen met regio, provincie en waterschap hard bezig om dekking te vinden voor deze investeringen. Hierbij is hulp van het Rijk onontbeerlijk. Het langjarig partnerschap met Rijk en provincie geven we in het najaar van 2025 verder vorm. Het gaat hierbij om de manier van samenwerken,

maar ook over een samenwerking op thema's zoals netcongestie en stikstof.

In relatie tot de periode van de aanvraag voor het Gebiedsbudget en het Mobiliteitsfonds zoomen we hierna in op de fasering in SHE tot 2035 (korte termijn). Hierbij geven we ook aan welke maatregelen we aanvragen en waarom die zo cruciaal zijn voor de woningbouwontwikkelingen tot 2035 maar ook voor de langere termijn.

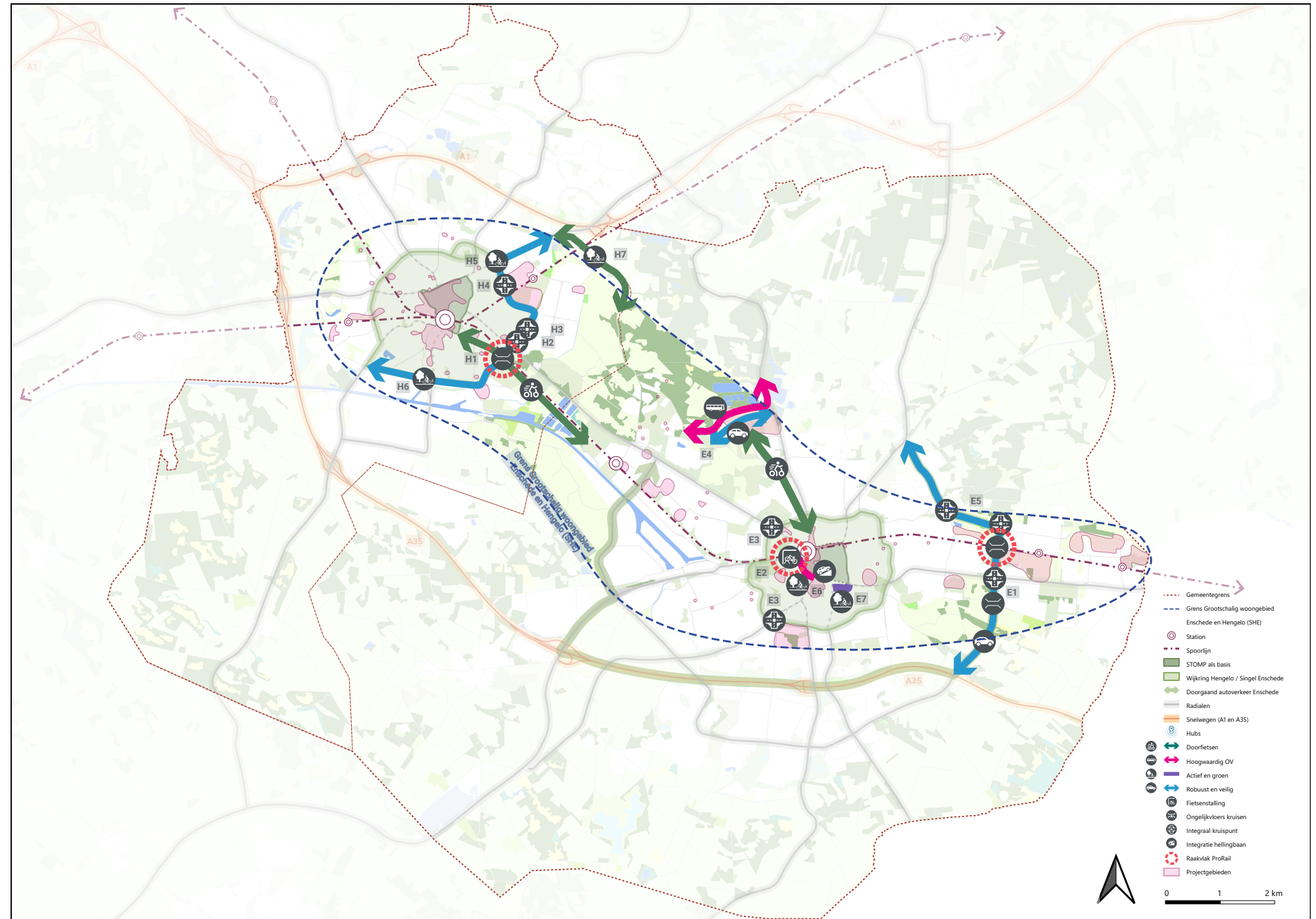
FASERING: WAT DOEN WE TOT 2035?

Kijkend naar de SHE is het een groot gebied waar vele initiatieven en investeringen een rol spelen die gemeentegrens overstijgend zijn. Een uniek kenmerk van dit gebied en uniek in Nederland. De lange termijn ambitie en langdurige samenwerking zijn dan ook van groot belang.

Binnen onze regio wordt al volop geïnvesteerd (o.a. financieel) in stedelijke ontwikkelingen die bijdragen aan de nationale woningbouwopgave en een leefbare omgeving van kwaliteit. Met deze aanvraag willen we een versnelling en een plus op ontwikkelingen die er al zijn. Maar we weten ook dat niet alles tegelijk kan. Daarom zetten we verschillende stappen om fasegewijs de woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen te realiseren. Een deel van de ambitie is haalbaar tot 2035.

Op het verzoek van het Rijk is in de afzonderlijke aanvragen van Hengelo en Enschede op deze periode ingezoomd. Maar: altijd vallen de aangevraagde maatregelen binnen de centrale ambitie van SHE die door de Regio en de gemeenten Hengelo en Enschede zijn vastgesteld. Daar komt bij dat de bedragen in de respectievelijke aanvragen niet het werkelijke publieke tekort aangeven. Omdat de gemeenten en provincie in SHE veel meer investeren dan in infrastructuur en ook voor een veel langere periode is het publieke tekort veel hoger dan de tekorten van de afgebakende maatregelen in de aanvragen.

Aankomende 10 jaar zetten we in op het realiseren van 10.000 woningen, 3.500 woningen in Hengelo en 6.500 woningen in Enschede. Om de woningen, die veelal in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd te kunnen realiseren, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Deze staan in de kaart weergegeven. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om de mobiliteit in de bestaande



Maatregelen in Hengelo en Enschede (kaartnummer 4 uit de kaartenbundel in bijlage 3)

stedelijke structuur op te kunnen vangen en dienen ter onderbouwing van de ruimtelijk-planologische kaders van de verschillende projecten die samen SHE vormen. Ook buiten deze aanvraag blijven diverse initiatieven en

investeringen plaats vinden die, ieder op hun eigen schaal en impactniveau, bijdragen aan deze topregio. Zowel korte als lange termijn ambitie.

Deze aanvraag ziet toe op aanvullende noodzakelijke maatregelen binnen het gebied SHE

Waarvan we kunnen zeggen dat de investering (lasten) groot is, maar bijdraagt aan een noodzakelijke opgave met positieve effecten in de toekomst (baten). Het effect van deze investeringen zal ook positief bijdragen aan de realisatie van woningen en voorzieningen in de periode vanaf 2035. Naast deze maatregelen kennen de voorgenomen ontwikkelingen op zichzelf vrijwel allemaal ook een publiek tekort dat wordt opgevangen binnen de gemeentelijke grondbedrijven of aanvullende voorzieningen. Voor de totale business case wordt verwezen naar de financiële toelichting.

Mobiliteitsmaatregelen in Enschede en Hengelo

Om de verdichting in de steden mogelijk te maken en duizenden woningen aan het bestaand stedelijk gebied toe te voegen is het noodzakelijk om de auto meer naar de routes om de stad te leiden (eerste en tweede ring) en om fors te investeren in het aantrekkelijker maken van de fiets en het openbaar vervoer. Om dit te bereiken zijn de investeringen noodzakelijk die in de aanvragen van de beide gemeentes worden uitgewerkt.

Hierbij is rekening gehouden met het directe verband tussen de mobiliteitsmaatregelen en de woningbouw. De woningbouw is binnenstedelijk en vindt in kleinere gebieden plaats. Rondom de hoofdstations gaan we sterk intensiveren en verdichten in hoog stedelijke leefmilieus. Rondom de voorstadhaltes maken we nieuwe suburbane leefmilieus, meer gericht op de doorstroming. Dit vraagt ook om een kwaliteitsslag in brede zin om de steden leefbaar en aantrekkelijk te houden en daarmee de doelgroepen aan te kunnen trekken die nodig zijn om de schaa sprong te bewerkstelligen. Om de verdichting binnenstedelijk te realiseren zijn onderstaande maatregelen noodzakelijk om de woningbouwversnelling en schaa sprong mogelijk te maken.

De noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen in de gemeente Enschede voor de periode tot 2035:

1. Doorstroming Oostweg zuid
2. Fietsenstalling station Enschede
3. Doorstroming singel en binnensingelgebied
4. Doorstroming Noordwest Enschede
5. Doorstroming Oostweg noord
6. Vergroten binnenstadsvloer
7. Herinrichting Mooienhof / Kuipersdijk

De noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen in de gemeente Hengelo voor de periode tot 2035:

1. Onderdoorgang spoorlijn Kuipersdijk & F35
2. Optimalisering Enschedesestraat- Kuipersdijk
3. Optimalisering Laan van Driene- Reviustraat – Egstraat
4. Optimalisering Beethovenlaan – Mozartlaan – Bergweg
5. Aanleg vrij liggende fiets infrastructuur Beethovenlaan
6. Herinrichting wijkkring (Breemarsweg)
7. Fietsstraat Pentropsdijk – Nieuwe Grensweg

Gebiedsmaatregelen in Enschede en Hengelo

Het bouwen van woningen in de bestaande stad en daarmee het verdichten van de stad betekent dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Het belang van de openbare ruimte als verblijfsgebied wordt steeds groter. Dit terwijl er ook allerlei andere opgaven liggen die in de openbare ruimte dienen te worden opgelost zoals het klimaatadaptief maken van de stad, het versterken van de biodiversiteit en de connectie maken met het landschap buiten de stad. Dit alles vergt zowel in Enschede als in Hengelo aanzienlijke investeringen om de schaarse ruimte optimaal en kwalitatief hoogwaardig te benutten. Uiteraard vindt dit ook in samenhang plaats met de mobiliteitsmaatregelen om het gebruik van de openbare ruimte voor het autoverkeer in de binnensteden te beperken.

In Enschede worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

1. Verwerven en uitplaatsen particuliere woningeigenaren en bedrijven in Driehoek Noord
2. Klimaatadaptief maken van de stationsomgeving en zuidzijde binnenstad
3. Verwerven en uitplaatsen ondernemer Horstmanpark
4. Natuurcompensatie NNN gebieden Horstmanpark (aankoop grond)
5. Centrum netbewust bouwen

De verwervingen (maatregelen 1, 3 en 4) zijn noodzakelijk om de gebieden tot ontwikkeling te brengen. In Centrumkwadraat is sprake van versnipperd bezit zonder zicht op zelfrealisatie. Gemeentelijke regie en eigendom is noodzakelijk.

In Horstmanpark is door hindercirkels de verplaatsing van het aanwezige agrarische bedrijf noodzakelijk om woningen te kunnen toevoegen. Ook is natuurcompensatie noodzakelijk om een samenhangend gebied tot ontwikkeling te kunnen bouwen.

Maatregel 2 is nodig om naast verdichting ook een goed woon- en leefmilieu te creëren. Verdichting kan niet zonder vergroening. Juist in hoog stedelijke gebieden is de kwaliteit van de buitenruimtes belangrijk. Door groen/ blauwe structuren te realiseren kunnen we hittestress en wateroverlast verminderen.

Maatregel 5 is om mogelijke vertraging bij de realisatie (en met name ingebruikname) te voorkomen.

De maatregelen 1,2 en 5 hebben specifiek betrekking op het binnensingelgebied. De maatregelen 3 en 4 hebben specifiek betrekking op Horstmanpark. De woningen in oost en overig kunnen we realiseren zonder aanvullende gebiedsbudgetten, mits het totaal aan inframaatregelen toegekend wordt.

In Hengelo worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

1. Toekomstbestendig maken vergroenen en verblijven
2. Verwervingen
3. Bodemsanering
4. (her-)inrichten openbare ruimte
5. Toekomstbestendige waterberging
6. Netcongestie

In de gebieden KMS en Dijkers ontstaat ruimte voor meer kwaliteit en programma door de realisatie van een centrale mobiliteitshub. Het is nodig dat de gemeente hiervoor zeggenschap krijgt. Dit biedt ruimte om in het gebied integrale afwegingen te maken en extra kwaliteit in de openbare ruimte toe te voegen in het programma. De kosten voor de bodemsanering zijn noodzakelijk voor een veilig beoogd gebruik van de locatie KMS. Om de noodzakelijke verdichting rondom het station te kunnen realiseren is een hoogwaardige openbare ruimte nodig waar de auto niet meer dominant is, die klimaatbestendig is en bijdraagt aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat. De centrumring wordt heringericht met meer ruimte voor fiets en groen.

Voor de binnenstad geldt dat het Prins Bernardplantsoen een belangrijke functie krijgt als tuin voor de binnenstadbewoners die logisch aansluit op de binnenstad. De Beursstraat, de scheiding tussen binnenstad en het plantsoen, is op dit moment vrijwel volledig verhard en wordt vergroend om als verbindingsschakel te dienen. Het Stationsplein wordt heringericht om de verbinding en verblijfsklimaat tussen binnenstad en station te versterken. Voor de realisatie van gestapelde nieuwbouwwoningen wordt rekening gehouden met de kosten van het treffen van maatregelen (bijvoorbeeld batterijen en netbewust bouwen) zodat de woningbouw niet gehinderd wordt door de (dreigende) stilstand als gevolg van netcongestie.

Aantallen woningen

In Enschede gaat het in totaal om 6.513 te realiseren woningen binnen het grootschalige SHE gebied. De mobiliteitsmaatregelen zijn te relateren aan 4.721 extra woningen, de gebiedsbudgetmaatregelen zijn te relateren aan 3.339 extra woningen.

In Hengelo gaat het in totaal om 3.835 te realiseren woningen. De mobiliteitsmaatregelen zijn te relateren aan 1.892 extra woningen, de gebiedsbudgetmaatregelen zijn te relateren aan 2.216 extra woningen. Zie ook bijlage 7.

Gemeente Hengelo

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer Tieman en mevrouw Keijzer
postbus 20901
2500EX Den Haag

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Aanbieding aanvraag Hengelo Enschede bijdrage Mobiliteitsfonds en Gebiedsfonds	3945177		28 augustus 2025

Beste de heer Tieman en mevrouw Keijzer,

Met veel genoegen hebben wij op 2 juni 2025 kennis genomen van het besluit in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving om Enschede/ Hengelo met de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) aan te wijzen als nieuwe grootschalige woningbouwlocatie. Vanuit dit recente partnerschap kunnen we aanspraak maken op een financiële bijdrage uit het Gebiedsbudget van het Ministerie Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en het Mobiliteitsfonds van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met deze regelingen hebt u als doel gesteld de woningbouw in Nederland te versnellen en de bouw van betaalbare woningen te stimuleren.

In de grootschalige woningbouwlocatie Enschede/ Hengelo willen en kunnen wij met de ontwikkeling van de SHE een belangrijke bijdrage leveren aan de nationale opgave om op korte termijn voldoende betaalbare woningen in Nederland te realiseren. Graag bieden wij u met deze brief onze aanvraag voor een financiële bijdrage uit het Mobiliteitsfonds en Gebiedsbudget aan.

Spoorzone Hengelo Enschede (SHE) in de technologische topregio Twente

Twente levert als groene technologische topregio een essentiële bijdrage aan de nationale woningbouw, economische- en klimaat opgaven door in te zetten op een schaa sprong. Twente groeit tot 2050 met 100.000+ inwoners. Sinds afgelopen voorjaar werken wij samen met u, de provincie Overijssel, de 14 Twentse gemeenten en Waterschap Vechtstromen aan een regiobrede verstedelijkingsstrategie: de Ruimtelijke Ontwikkel Strategie Twente (ROS Twente). Binnen de ROS Twente is de SHE benoemd als een van de belangrijkste bouwstenen om onze schaa sprong in Twente ook daadwerkelijk te kunnen maken. In de periode tot 2050 voegen wij binnen SHE 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen toe.

SHE is als stedelijk en economisch hart van Twente de gamechanger om de schaa sprong te bewerkstelligen. Het gebied, met het Kennispark en de Universiteit Twente als innovatief middelpunt, strekt zich uit langs de strategische OV lijnen Zwolle-Münster en Amsterdam-Berlijn en omvat zeven stations. Hier zijn mogelijkheden voor verdichting en wordt ruimte geboden aan vernieuwende combinaties van wonen, werken, voorzieningen, ondernemen en leren. Tegelijkertijd zijn in SHE de unieke kwaliteiten van het Twentse coulisse landschap altijd nabij. Verdichting en nabijheid van het landschap gaan hier hand in. Naast woningbouw wordt in voorzieningen en nieuwe werklocaties geïnvesteerd, die de start-ups en scale-ups van het innovatieve ecosysteem huisvesten. Daarbij wordt gezocht naar een efficiënte verdeling, die de SHE als geheel versterkt. Deze unieke combinatie maakt SHE tot een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en leven.

Tekort betaalbare woningbouw en schaa sprong

De behoefte aan woningen in Twente is, net als op veel andere plekken in Nederland, urgent en structureel. Dit uit zich in een beperkt aanbod, lange wachttijden, stijgende prijzen en beperkte doorstroming. Met de toevoeging van woningen voor nieuwe en aanvullende doelgroepen, zien we een kans en een noodzaak om in de grootschalige woningbouwlocatie Enschede/ Hengelo een

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

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

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

schaalsprong te maken in kwantitatieve en kwalitatieve zin. Dit draagt bij aan een antwoord op de talentopgave, waarmee het perspectief van beide steden en de omliggende regio verstevigd wordt, om bij te dragen aan de nationale opgaven. Forse groei van het aantal inwoners is noodzakelijk om de brede welvaart in beide steden en Twente als geheel te stimuleren en te behouden voor de toekomst. Mede gelet op de demografische ontwikkelingen in onze regio is er een grote noodzaak en urgentie daar nu op te handelen. Tegen deze achtergrond hebben de gemeenten Hengelo en Enschede de opgave om tot 2035 te starten met de bouw van circa 10.000 nieuwe woningen in de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE).

Aanvraag en cofinanciering

Voor de verdichting, intensivering en versnelling van de woningbouw moeten wij de komende jaren investeren in een samenhangend pakket aan mobiliteits- en gebiedsmaatregelen. In de SHE ligt een belangrijke samenhangende opgave om de infrastructuur te verbeteren en te voorzien in nieuwe mobiliteitsoplossingen om daarmee de woningbouw te kunnen versnellen. Daarnaast zijn diverse gebiedsmaatregelen noodzakelijk, zoals verwerving, bodemsanering, vergroening en klimaatbestendig maken van de openbare ruimte, en investeringen in het bestrijden van netcongestie.

Deze stappen kunnen we, gelet ook op de complexiteit van deze (binnenstedelijke) opgave, alleen samen met u, de provincie Overijssel, de regio en andere belangrijke stakeholders, zoals de Twenteboard en ProRail, zetten. Wij zijn u dan ook zeer erkentelijk voor de mogelijkheid die u met het Mobiliteitsfonds en het Gebiedsfonds biedt om de woningbouw te versnellen. Vanuit de integrale gemeenteoverstijgende visie van de SHE hebben we op uw verzoek twee afzonderlijke aanvraagformulieren voorbereid, een voor Enschede en een voor Hengelo. Met deze brief bevestigen wij dat wij graag bereid zijn de benodigde cofinanciering beschikbaar te stellen. Wij zullen de hiervoor benodigde voorstellen ter besluitvorming voorleggen, zodat wij bij een positief besluit van uw zijde kunnen beschikken over deze cofinanciering.

Afspraken over partnerschap op lange termijn

Om de opgaven uit SHE zowel voor de korte termijn als voor de lange termijn mogelijk te maken is meer nodig dan alleen een financiële bijdrage van het Rijk voor de meest noodzakelijke maatregelen waarop de bijgevoegde aanvraag nu betrekking heeft. Om onze bijdrage aan de nationale opgaven (o.a. wonen, werken, innovatie/economie, energie & klimaat en bereikbaarheid) waar te kunnen maken is een langjarige samenwerking met en commitment van het Rijk, provincie en regio onontbeerlijk. De komende periode gaan we graag samen met u in gesprek om dit verder uit te werken tot een gedeeld beeld over het partnerschap, de gezamenlijke inzet op specifieke ruimtelijke opgaven en uitdagingen (wonen, werken, innovatie/economie, energie & klimaat en bereikbaarheid) die daarmee samenhangen, de besluiten die daarover genomen moeten worden en de noodzakelijke lange termijn investeringen die daar bij horen. In september nemen wij het initiatief om het overleg hierover op te starten.

Wij kijken met belangstelling uit naar uw besluit op onze aanvragen en staan klaar om samen aan de slag te gaan!

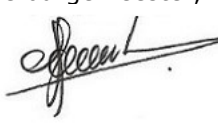
Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris,

de burgemeester,



De heer D. Lacroix



De heer S.W.J.G. Schelberg

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

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074