

**GEMEENTE ENSCHEDE**

**MONITORINGPLAN**

**NOORDWEST**

LEEFBAAR, AANTREKKELIJK,

BEREIKBAAR



**ENSCHEDÉ**

# INHOUDSOPGAVE

## INLEIDING 4

Doelstelling	4
Scope en afbakening	4

## MEETMETHODEN EN -INSTRUMENTEN 7

## DATAVERZAMELING EN -ANALYSE 8

Aantallen autoverkeer	8
Routekeuze autoverkeer	8
Aantallen fietsverkeer	8
Routekeuze fietsverkeer	8
Verkeersveiligheidsrisico	9
Belevingsonderzoek	9

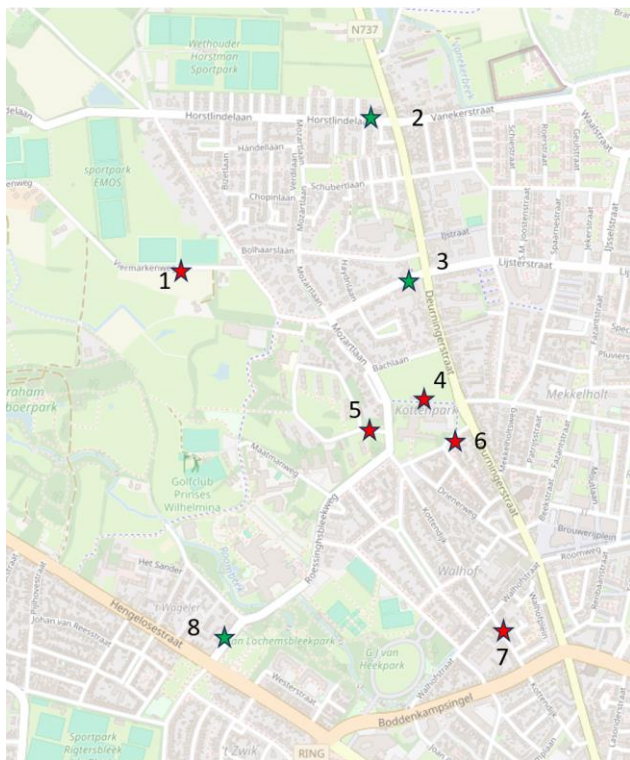
## RAPPORTAGE EN EVALUATIE

## GEGEVENS WIJKVERKEERSPLAN BASIS\_2022

Aantallen autoverkeer	11
-----------------------	----

## METINGEN 2023 12

Aantallen Autoverkeer	12
Route autoverkeer	14
Aantallen fietsverkeer	15



15

Routekeuze fietsverkeer 16  
Verkeersveiligheidsrisico 19

**METINGEN 2024 21**

**BIJLAGEN 22**

doorgaande routes 2023 22

# INLEIDING

**Bij vaststelling van het wijkverkeersplan Noordwest is besloten om de verkeersstromen in de wijk de komende jaren te gaan monitoren door jaarlijkse tellingen waarbij we zowel de auto- als de fietsstromen in beeld brengen. Zo kunnen we toetsen of de maatregelen die worden uitgevoerd, in de praktijk het gewenste effect hebben of vragen om bijsturing.**

Na de zomer van 2021 is de gemeente Enschede gestart met het proces om te komen tot een wijkverkeersplan voor Noordwest Enschede. Aanleiding hiervoor was de Mobiliteitsvisie (2019) waarin staat beschreven dat verbetering van de leefbaarheid in de wijk noodzakelijk is. Ruimte om het verkeer dat nu door de wijk rijdt, naar de overvolle singels te verleiden is er niet. Het wijkverkeersplan is daarom gericht op verkeersmaatregelen die de verkeerssituatie binnen de wijk verbeteren. Als gevolg van het vele autoverkeer ontstaan ook verkeersveiligheidsproblemen voor met name de fietsers in de wijk. Om de verkeerssituatie in de wijk te verbeteren, wordt er ingezet op een toename van het fietsverkeer. Hierdoor zal fietsveiligheid een nog belangrijker aandachtspunt worden. Ten tijde van het opstellen van het wijkverkeersplan is een uitgebreid kentekenonderzoek uitgevoerd. Hierbij is op de belangrijkste in- en uitgangen van de wijk gemeten hoeveel voertuigen er rijden en welke relaties er bestaan. Het wijkverkeersplan wijzigt de verkeerssituatie in de wijk op een aantal punten, waardoor de verkeersstromen in de wijk wijzigen.

## DOELSTELLING

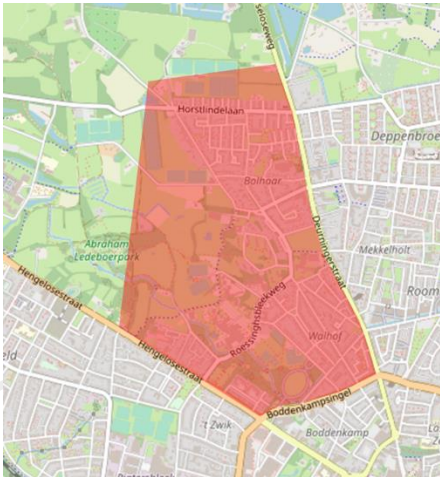
Doelstelling van de monitoring is om inzicht te houden in de verkeerssituatie in Noordwest Enschede. Hierbij gaat het om vier onderdelen:

1. Autoverkeer.
2. Fietsverkeer.
3. Verkeersveiligheid
4. Beleving

## SCOPE EN AFBAKENING

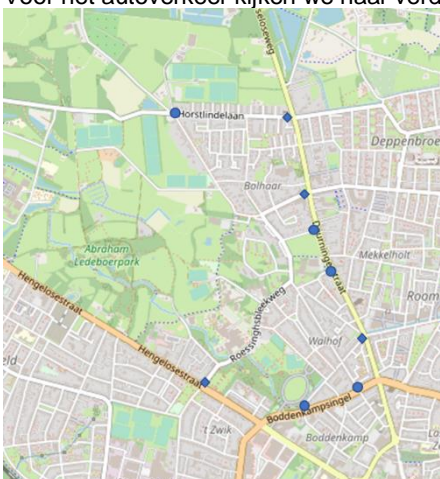
Met Noordwest Enschede bedoelen we het gebied afgebakend door:

- Deurningerstraat
- Boddenkampsingel
- Hengelosestraat
- Groene zone met Ledeboerpark en sportvelden



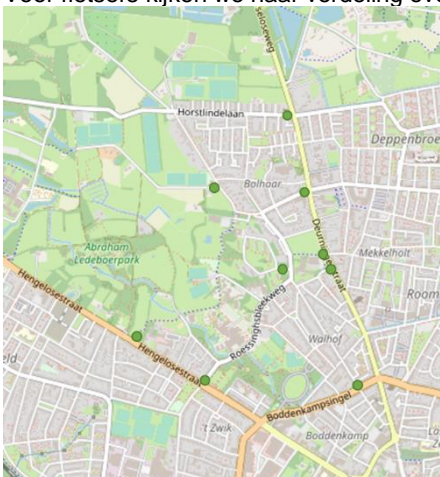
*Figuur 1 – Afbakening van het onderzoeksgebied*

Voor het autoverkeer kijken we naar verdeling over hoofdroutes en aantallen.



*Figuur 2 – Meetlocaties autoverkeer*

Voor fietsers kijken we naar verdeling over hoofdroutes en aantallen.



*Figuur 3 – Meetlocaties fietsverkeer*

Verkeersveiligheid beschouwen we op basis van de risico-gestuurde aanpak. Daarbij wordt gekeken naar de ontwikkeling van de verkeerssituaties in de wijk. We kijken dus niet alleen naar ongevallenstatistiek.

De beleving van inwoners gaat om de beleving van de mensen die in het betreffende gebied wonen op de thema's leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid.

# MEETMETHODEN EN - INSTRUMENTEN

Bij het kiezen van methodieken en instrumenten, kiezen we nadrukkelijk voor praktische kostenefficiënte oplossingen.

We kiezen jaarlijks één week waarin we verkeerstellingen uitvoeren. Afhankelijk van de planning van ander onderzoek, maar altijd in de periode oktober-november (buiten de herfstvakantie) Dit zijn namelijk de maanden dat veel mensen met de auto reizen in verband met het weer.

Op de blauwe locaties (Figuur 2) meten we aantallen auto's. Deels via de permanent aanwezig inductielussen van het verkeerslicht. Deels via telslangen op straat. Op de locaties met een verkeerslicht (ruiten) meten we het hele jaar door. Daar maken we ook een inschatting van aan- en afrijrichting op basis van de data op andere takken van de kruising.

Voor routekeuze kijken we ook naar de inzichten die we krijgen vanuit de Floating Car Data (FCD) van Tomtom. Dit is in de praktijk een transparante en betrouwbare bron om extra zicht te krijgen op verkeersstromen.

Op de groene locaties (Figuur 3) tellen we aantallen fietsers per richting. Voor routes van fietsverkeer maken we gebruik van de data vanuit de Enschede Fietst-app.

# DATAVERZAMELING EN -ANALYSE

## AANTALLEN AUTOVERKEER

Hiervoor maken we per locatie het aantal voertuigen inzichtelijk dat in de meetweek is gepasseerd. Daarbij kijken we ieder jaar naar de verdeling over de tijd. Over de jaren heen vergelijken we op etmaalniveau / per 24 uur.

Op locaties met een permanente telling vanuit het verkeerslicht houden we aantallen per dag bij. Daarbij berekenen we per week het werkdaggemiddelde en houden we dagen met piekbelasting bij.

Voor de dagen met piekbelasting maken we een correlatie met weer op basis van neerslaggegevens van het weerstation Twenthe Airport (KNMI).

## ROUTEKEUZE AUTOVERKEER

Hiervoor maken we een inschatting op basis van de aantallen per tellocatie, de aan- en afrijrichtingen op de kruispunten, verdelingscijfers vanuit het eerder uitgevoerde kentekenonderzoek en verdelingscijfers vanuit FCD van TomTom. We beperken ons hierbij tot het verkeer door de wijk vanaf de Deurningerstraat richting de

Hengelosestraat en terug:

- Beethovenlaan-Roessingsbleekweg-Hengelosestraat
- Bachlaan-Roessingsbleekweg-Hengelosestraat
- Lyceumlaan-Roessingsbleekweg-Hengelosestraat

## AANTALLEN FIETSVERKEER

Hiervoor maken we per locatie het aantal fietsers inzichtelijk. Daarbij kijken we ieder jaar naar de verdeling over de tijd. Over de jaren heen vergelijken we op etmaalniveau.

## ROUTEKEUZE FIETSVERKEER

Voor routekeuze van het fietsverkeer kijken we naar de data uit de Enschede fietst-app. We kijken hiervoor naar het gebruik van de verschillende routes:

- Beethovenlaan - Hengelosestraat
  - o Via Roessingsbleekweg
  - o Via Slagmanpad
  - o Anders
- Pierenkampweg - Hengelosestraat
  - o Via Roessingsbleekweg
  - o Via Slagmanpad
  - o Anders
- Kottendijk-Mozartlaan-Viermarkenweg
  - o Via Mozartlaan
  - o Via Park de Kotten
  - o Anders

We kijken hier naar de trend in de verdeling (%) tussen de routevarianten. Dit doen we voor ieder kwartaal. Daarnaast kijken we specifiek naar de routeverdeling voor ritten van en naar Stedelijk Lyceum locatie Kottenpark. Hiervoor maken we ieder kwartaal een overzicht met de verdeling (%) over aanrijrichtingen van alle ritten met herkomst of bestemming Stedelijk Lyceum.



## VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO

Voor de verkeersveiligheidsrisico's maken we een overzicht van risico-locaties. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Wegen waar hard gereden wordt
- Onveilige inrichting voor fietsers op 50-wegen
- Complexe kruispunten

We maken hiervoor een kaart met snelheden in de wijk. Daarnaast is er een lijst met risicovolle inrichting. Van deze lijst houden we bij welk deel van de risico's over de jaren lager worden.

## BELEVINGSONDERZOEK

Voor het belevingsonderzoek gaan we in gesprek met de inwoners. Dit is een kwalitatief onderzoek, waarbij het gevoel dat leeft in de wijk belangrijk is. Hiervoor wordt een apart plan van aanpak opgesteld.

## RAPPORTAGE EN EVALUATIE

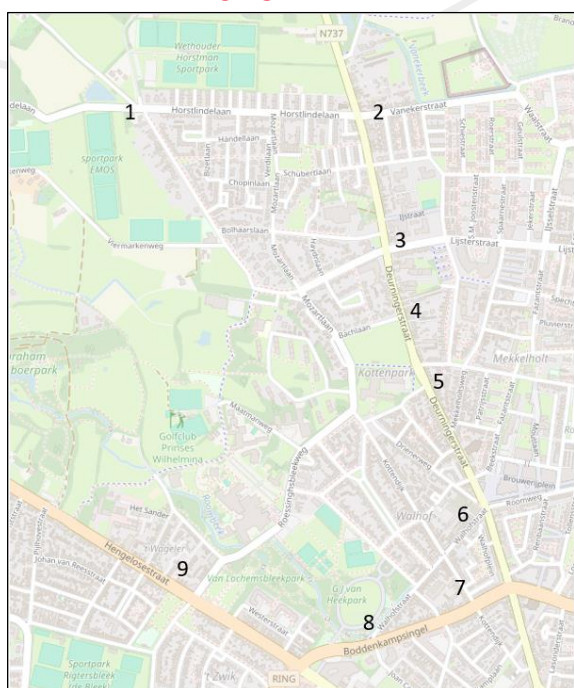
Per kalenderjaar rapporteren we op basis van de uitgevoerde metingen en analyses. Deze rapportage verschijnt in het eerste kwartaal van het volgende kalenderjaar. De bedoeling van de monitoring is om inzicht te krijgen of de uitgevoerde maatregelen het gewenste effect hebben. Dit kan er ook toe leiden dat er aanvullende maatregelen worden genomen. Dit uiteraard binnen de kaders van het wijkverkeersplan zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld.

# GEGEVENS WIJKVERKEERSPLAN

## BASIS\_2022

Onderstaande afbeelding geeft de meetlocaties uit het wijkverkeersplan weer. Er is een kentekenonderzoek uitgevoerd op 9 – 13 mei 2022. In de tabel staan het gemeten aantal voertuigen in motorvoertuigen (mvt) per etmaal en het percentage doorgaand verkeer. Deze gegevens vormen de basis voor het wijkverkeersplan, en als 0-meting voor het monitoringsplan.

### AANTALLEN AUTOVERKEER

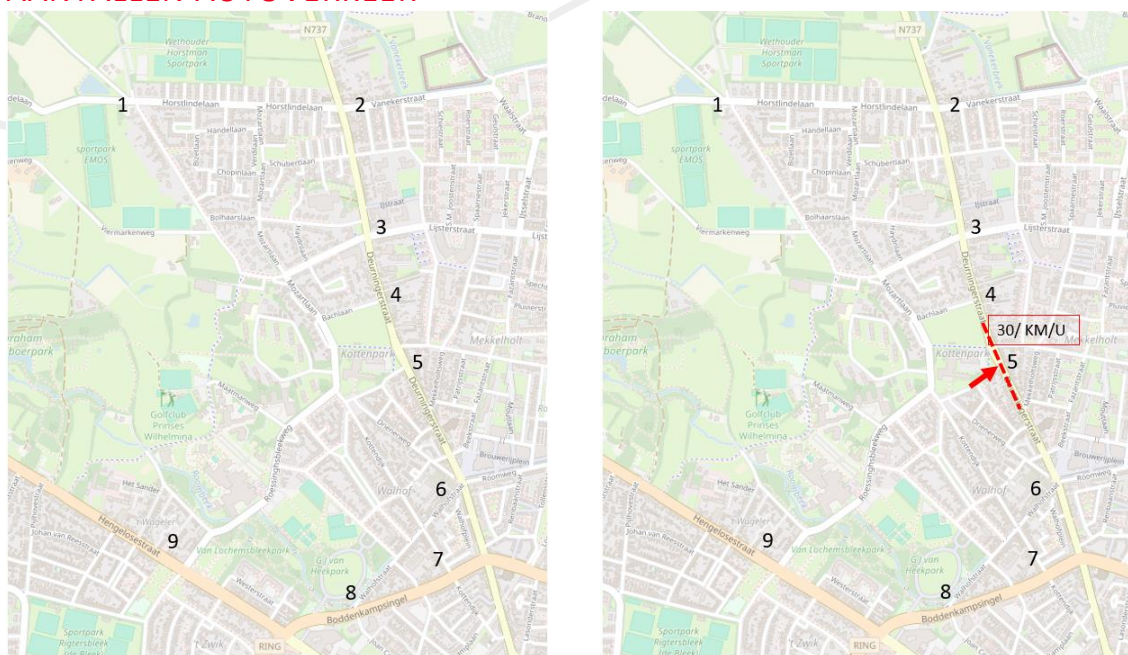


Meetlocatie	Telling 2022	Doorgaand
1 Horstlindelaan (1)	4950	87 %
2 Horstlindelaan (2)	4100	75 %
3 Beethovenlaan	4000	58 %
4 Bachlaan	400	54 %
5 Lyceumlaan	3450	59 %
6 Walhofstraat (1)	2150	76 %
7 Kottendijk		
8 Walhofstraat (2)	2100	80 %
9 Roessinghbleekweg	9050	54 %

# METINGEN 2023

In 2023 is gemeten van 29-10 t/m 6-11. In 2023 zijn de eerste maatregelen uit het wijkverkeersplan uitgevoerd. Om de verkeerssituatie voor de scholieren van het Stedelijk Lyceum veiliger te maken is de snelheid verlaagd op de Deurningerstraat en is het aantal mogelijke richtingen vanuit de Dr. Van Damstraat beperkt. Hierbij is ook op een deel van de Lyceumlaan 1-richtingsverkeer ingesteld. Hierdoor zal de intensiteit op de Lyceumlaan dalen en het verkeer een andere route zoeken.

## AANTALLEN AUTOVERKEER



Meetlocatie	Telling 2022	Telling 2023	Vershil
1 Horstlindelaan (1)	4950	2347	-2603*
2 Horstlindelaan (2)	4100	4787	+687
3 Beethovenlaan	4000	5800	+1800
4 Bachlaan	400	583	+183
5 Lyceumlaan	3450	1519	-1931
6 Walhofstraat (1)	2150	2150	0
7 Kottendijk	-	622	nvt
8 Walhofstraat (2)	2100	1664	-436
9 Roessinghbleekweg	9050	10390	+1340

Tabel 1 \*verschil is te verklaren door locatie telsing

Bovenstaande tabel geeft de resultaten van de telling weer ten opzichte van het basisjaar. In het wijkverkeersplan is geteld middels kentekenonderzoek, in 2023 is gebruik gemaakt van tellingen uit de verkeerslichten en telslangen op het wegdek. We moeten voorzichtig zijn met snelle conclusies, omdat de telling van 2023 het gemiddelde van 1 week weergeeft en een andere methode is dan het kentekenonderzoek. Ook de weersomstandigheden kunnen effect hebben op de verkeerstellingen. In de week dat geteld is in 2023 was het regenachtig. We tellen elk jaar, dezelfde week. Dat maakt dat, naarmate we vaker meten, we een nauwkeuriger beeld krijgen.

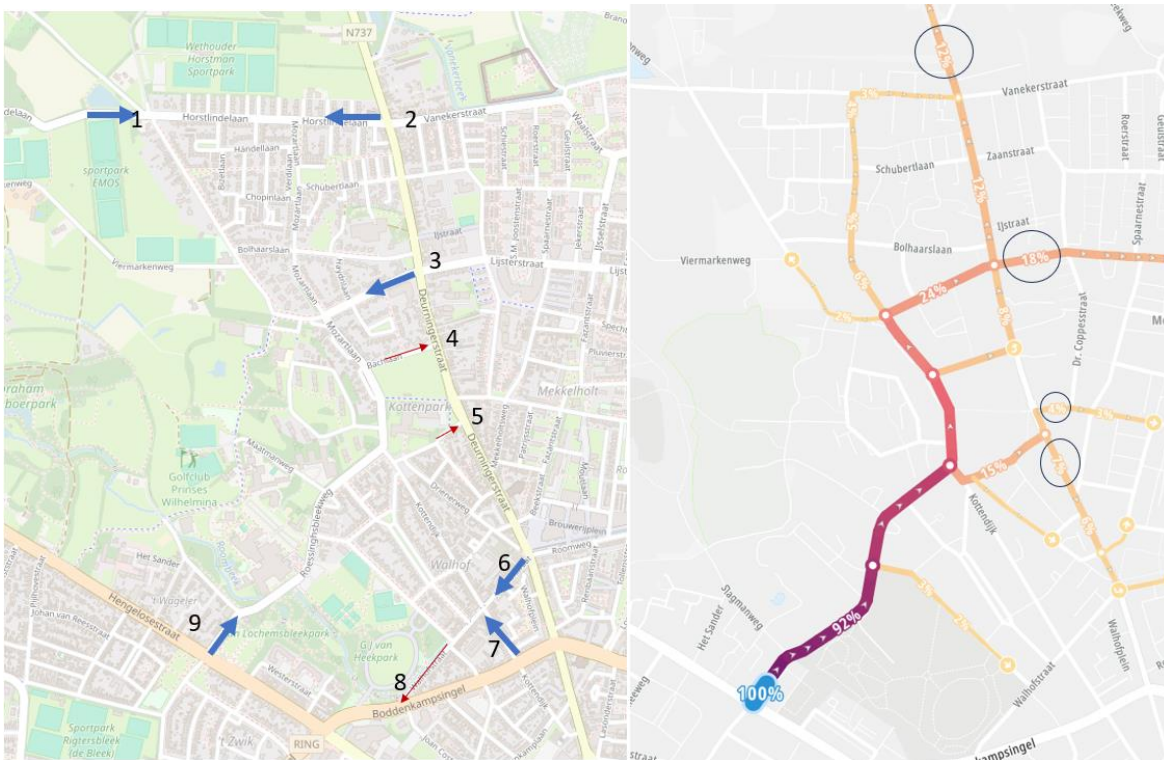
Het invoeren van éénrichtingverkeer op de Lyceumlaan heeft effect op de verkeersstromen in de wijk. Het is nu een stuk rustiger op de Lyceumlaan. Bovenstaande tabel geeft aan dat het aantal motorvoertuigen die eerder de Lyceumlaan gebruikten, nu vooral kiezen voor de Beethovenlaan. Op de overige locaties zijn kleine toenames in het aantal motorvoertuigen ten opzichte van 2022 met uitzondering op de Walhofstraat. De verschillen kunnen voortkomen uit het type telmethode, of de weersomstandigheden. Dat maakt ook hier dat, naarmate we vaker meten, we een nauwkeuriger beeld krijgen.

Op de Horstlindelaan is een sterke daling zichtbaar. Dit is te verklaren door een andere locatie van de telslang.

## ROUTE AUTOVERKEER

Om het aandeel doorgaand verkeer te kunnen achterhalen maken we gebruik van beschikbare Floating Car Data van o.a. Tomtom. We hebben een periode geanalyseerd van 1 Juli 2023 t/m 31 December 2023. Door de datagegevens te analyseren kunnen we achterhalen hoe het verkeer zich verdeelt in de wijk, en welk aandeel verkeer een bestemming had buiten de wijk (% doorgaand verkeer).

Op onderstaande afbeelding rechts is het voorbeeld weergegeven van de Roessinghbleekweg. Het blauwe vak onderin is het geanalyseerde wegvak (100%), door de percentages buiten de wijk bij elkaar op te tellen komen we uit op het aandeel verkeer wat geen bestemming had in de wijk (omcirkelde percentages). De andere verdelingen zijn terug te vinden in de bijlagen.



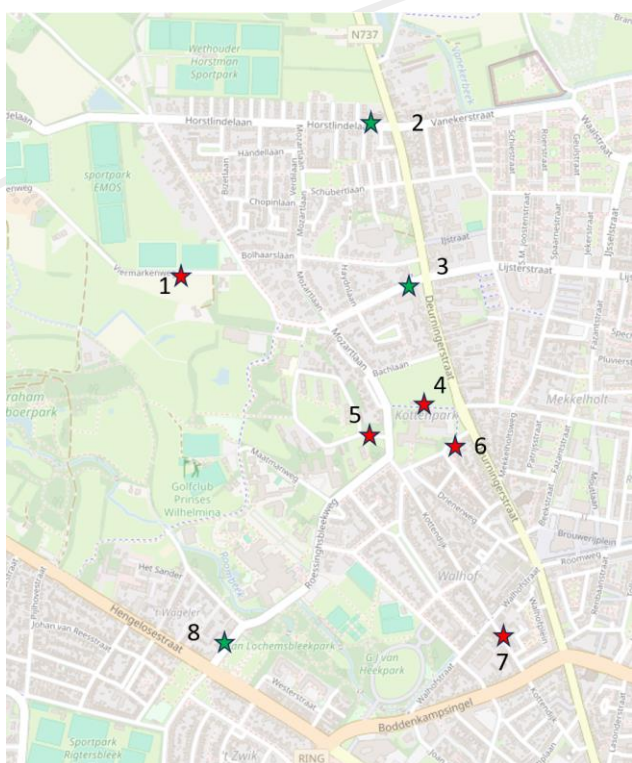
Meetlocatie	Doorgaand 2022	Doorgaand 2023
1 Horstlindelaan (1)	87%	77%
2 Horstlindelaan (2)	75%	68%
3 Beethovenlaan	58%	50%
4 Bachlaan	-	-
5 Lyceumlaan	-	-
5(a) Landstraat	nvt	23%
6 Walhofstraat (1)	76%	70%
7 Kottendijk	-	4%
8 Walhofstraat (2)	-	-
9 Roessinghbleekweg	54%	41%

De verhoudingen in doorgaand verkeer in 2023 waren vergelijkbaar met 2022.



## AANTALLEN FIETSVERKEER

Onderstaande afbeelding geeft de tellocaties van het fietsverkeer weer. De rode stippen zijn geteld middels lussen op het wegdek. De groene stippen zijn geteld middels gegevens van de verkeerslichten. Er is geteld tussen 29-10-2023 en 6-11-2023.



meetlocatie	richting oost	richting west	Totaal 2023
1 Viermarkeweg	932	974	1906
2 Horstlindelaan	2183	2325	4508
3 Beethovenlaan	2830	2350	5180
4 Pierenkampweg	824	808	1632
5 Park de Kotten	187	213	400
6 Lyceumlaan	177	226	403
7 Kottendijk	752	627	1379
8 Roessinghbleekweg	1438	595	2033

Bovenstaande tabel geeft het aantal tweewielers weer op de getelde locaties. De aantallen zijn het gemiddelde van de werkdagen gedurende een week.

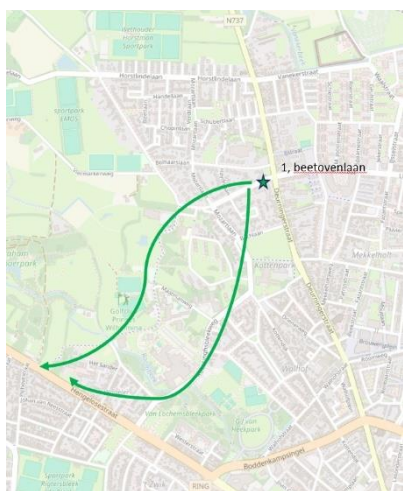
## ROUTEKEUZE FIETSVERKEER

Op basis van de Enschede Fietst-App kunnen we een verdeling inschatten van de routekeuzes die fietsers maken in de wijk. In het wijkverkeersplan wordt ingezet op het scheiden van het fietsverkeer met de drukker autoroutes. Daarom analyseren de verdeling van onderstaande drie mogelijke fietsroutes:

### 1. Beethovenlaan – Hengelsestraat

Via Roessingsbleekweg

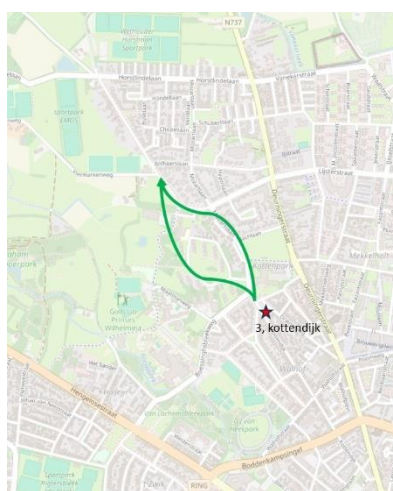
Via Slagmanpad



### 3. Kottendijk- Viermarkenweg

Via Mozartlaan

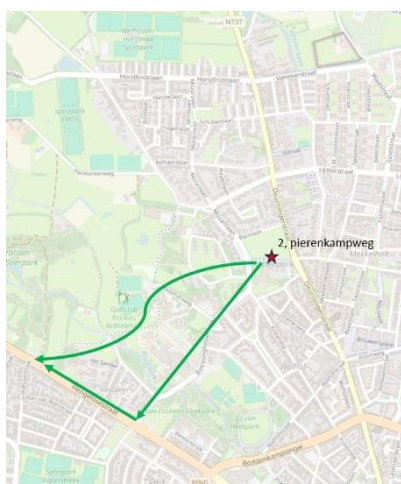
Via Park de Kotten



### 2. Pierenkampweg – Hengelsestraat

Via Roessingsbleekweg

Via Slagmanpad

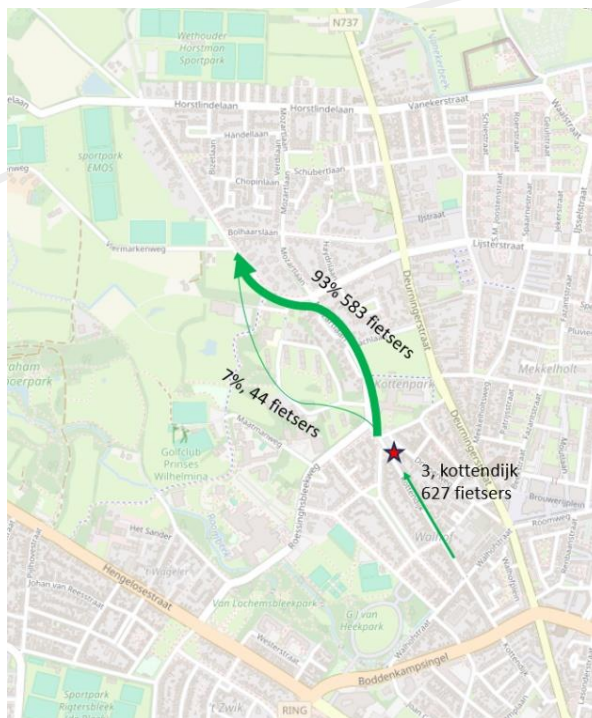




In 2023 zijn er geen infrastructurele aanpassingen gedaan aan de fietsinfrastructuur. In 2024 wordt begonnen aan het opwaarderen van het Slagmanpad.

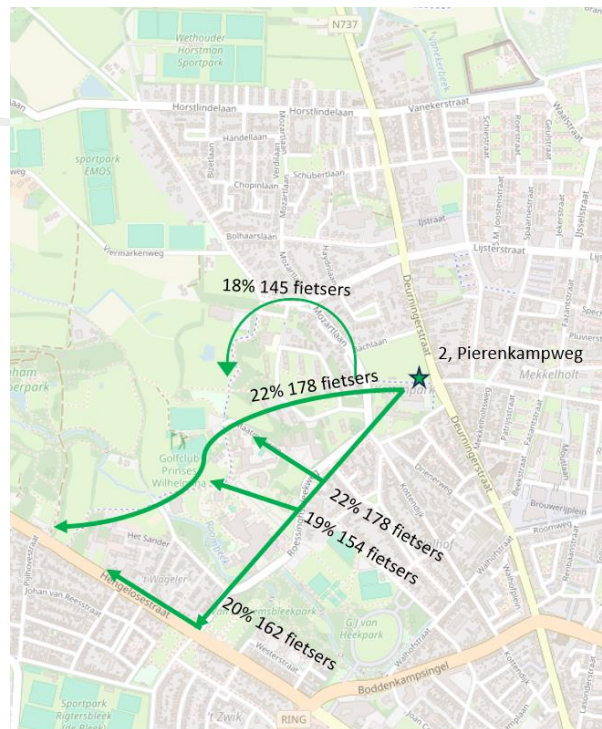
#### **KOTTENDIJK-VIERMARKEWEG**

Van het fietsverkeer op de Kottendijk richting dat richting de Viermarkeweg fietst, analyseren we twee routekeuzes. Via de Mozartlaan, of via Park de Kotten. Vanuit de EnschedeFietst Data zien we een duidelijke voorkeursroute. 93% prefereert de Mozartlaan, slechts 7% fietst over park de kotten. De afbeelding hiernaast toont de verdeling in routekeuze.



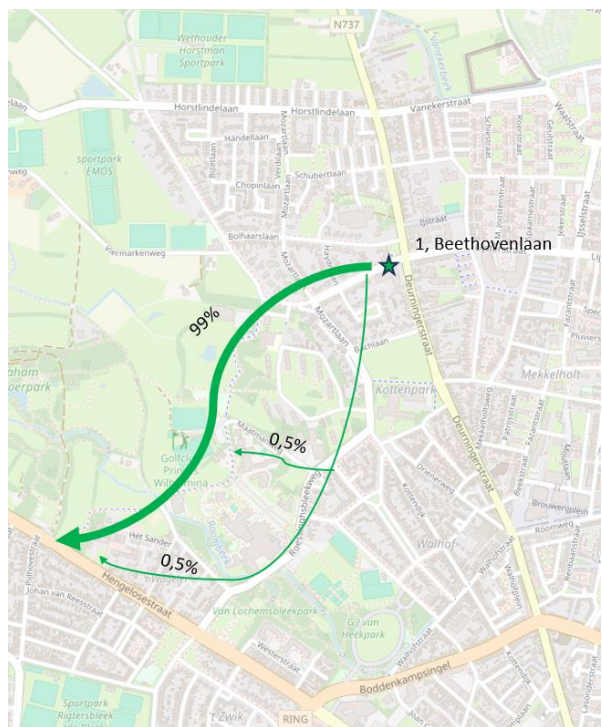
### PIERENKAMPWEG – HENGLOSESTRAAT

Fietsers die vanaf de Pierenkampweg richting de Hengelosestraat fietsen hebben verschillende aantrekkelijke routekeuzes. Door gebruik te maken van het Slagmanpad kom je het minste autoverkeer tegen. Het Slagmanpad is op 3 logische manieren te bereiken. Via Park de Kotten, Via de Maatmanweg, en via de Maatmanweg over het parkeerterrein van het Roessingh. Een minder logische routekeuze is die via de Mozartlaan en Zamenhoflaan. Toch kiest 18% van de fietsers hiervoor. 20% van het fietsverkeer kiest ervoor om de Roessinghbleekweg helemaal uit te fietsen. De afbeelding hiernaast toont de verhoudingen in routekeuzes van het fietsverkeer.



### BEETHOVENLAAN – HENGLOSESTRAAT

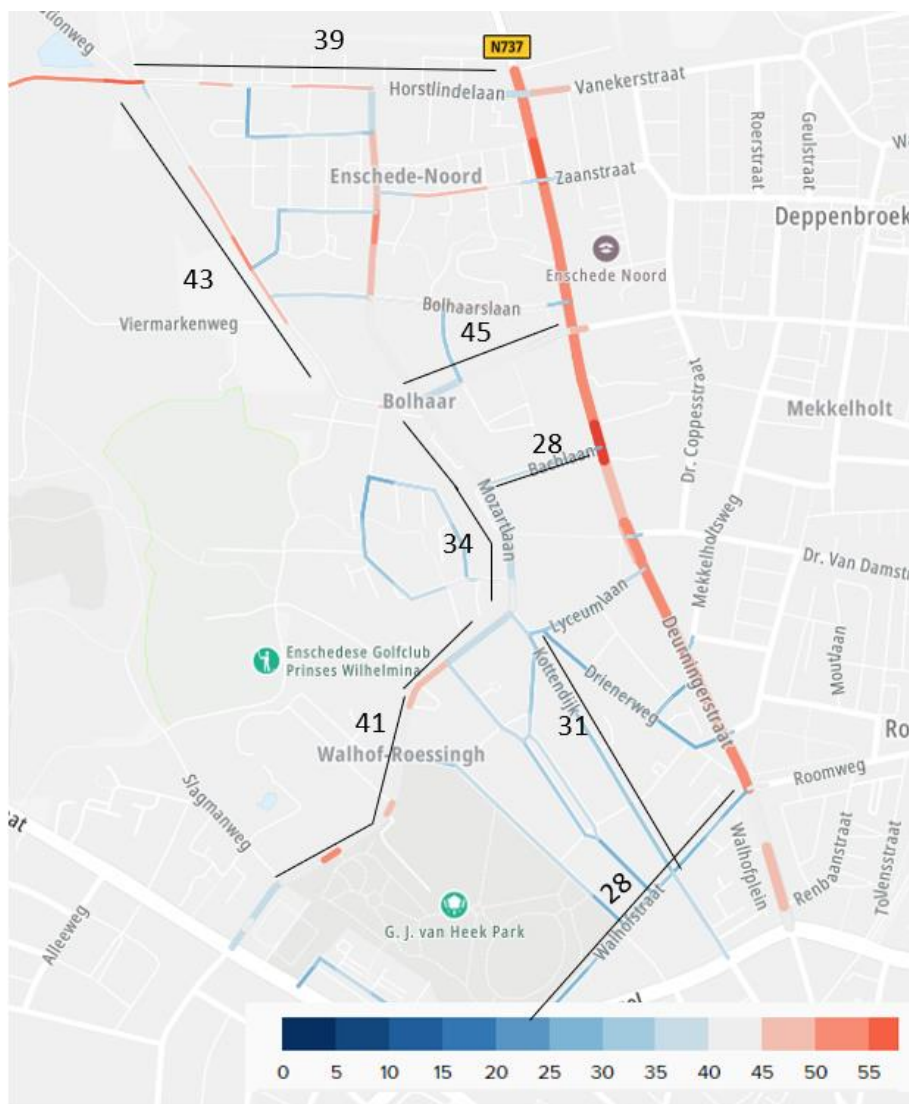
Vanuit de Beethovenlaan richting de Hengelosestraat kun je kiezen voor het Slagmanpad of via de Roessinghbleekweg. De voorkeur voor de fietsers is duidelijk. Vanuit de Beethovenlaan kiest 99% voor het Slagmanpad. Vanuit de Pierenkampweg lag dat percentage aanzienlijk lager. Slechts een klein aandeel kiest ervoor om door te fietsen op de Roessinghbleekweg.



## VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO

### SNELHED

Allereerst kijken we naar de gemiddelde snelheden op de verkeersaders in de wijk: de Beethovenlaan, Roessinghbleekweg, Kottendijk, Mozartlaan, Zamenhoflaan, Horstlindelaan, Walhofstraat. Per wegvak is de gemiddelde snelheid geanalyseerd. We kijken naar de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft (V85). Dit betekent dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan de aangegeven waarde. De hogere waarden zien we vooral terug op de wegen door de wijk met een hoger aandeel doorgaand verkeer, Roessinghbleekweg, Mozartlaan en Beethovenlaan. Ook op de Zamenhoflaan ligt de gemiddelde snelheid hoog.



## **VERKEERSMELIGEINRICHTING**

### **Deurningerstraat ter hoogte van Stedelijk Lyceum**

De verkeerssituatie bij de Deurningerstraat, het Stedelijk Lyceum en de Pierenkampweg is in 2023 aangepakt. Onder andere het fietspad is vrijliggend aangelegd, de maximum snelheid is verlaagd, en de mogelijke richtingen uit de dr. van Damstraat zijn beperkt. De leerlingen ervaren de in- en uitgang van de school een stuk veiliger.

### **Slagmanpad**

In 2023 is een nieuw ontwerp gemaakt voor het Slagmanpad. Het pad is aan onderhoud toe. Het pad wordt verbreed naar 4 meter, en op de kruisingen en aansluitingen wordt de voorrangssituatie duidelijker aangegeven. Daarnaast wordt over het gehele tracé het voetpad naast het fietspad met een tussenruimte aangelegd (vrijliggend). Het voetpad heeft een breedte van 1,5m. Ook wordt de voorrangssituatie gewijzigd op de aansluitingen Zamenhoflaan en Viermarkeweg. Het Slagmanpad en Viermarkeweg komt in de voorrang. in 2024 worden de werkzaamheden uitgevoerd.

### **Beethovenlaan**

Door het 1-richtingsverkeer op de Lyceumlaan is het drukker geworden op de Beethovenlaan. Fietsers komen hier vaker in de knel door de toenemende drukte. Het is van belang om deze geluiden mee te nemen als begonnen wordt aan het nieuwe wegontwerp van de Beethovenlaan.

### **Lyceumlaan**

Door het 1-richtingsverkeer is het rustiger geworden op de Lyceumlaan. In de toekomst wordt de weg gedeeltelijk smaller gemaakt om het nog duidelijker te maken dat het een éénrichtingsweg betreft.

### **Roessinghbleekweg**

Geen wijzigingen in 2023.

### **Mozartlaan en aansluiting Kottendijk**

Geen wijzigingen in 2023.

### **Kottendijk**

De Kottendijk wordt een fietsstraat, waar auto's te gast zijn. De rijbaan wordt versmald, en het zwarte asfalt maakt plaats voor rood asfalt. In 2024 wordt ontwerp bekend.

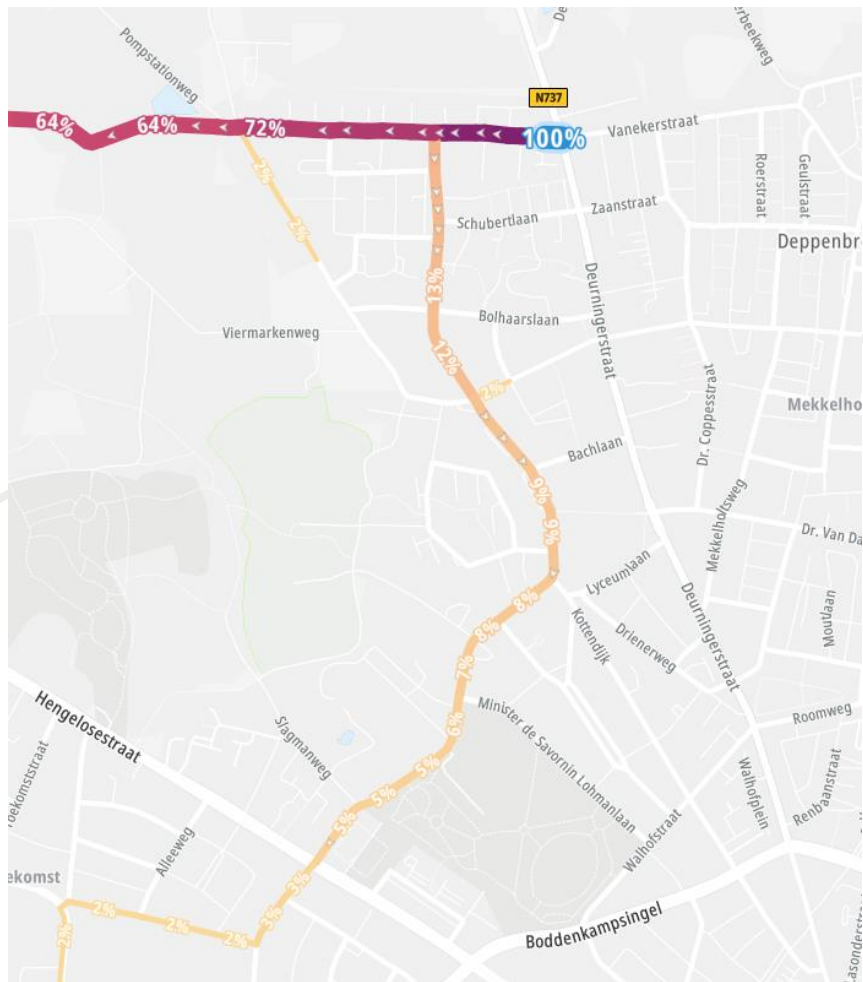
## METINGEN 2024

De metingen in 2024 worden in Oktober uitgevoerd.

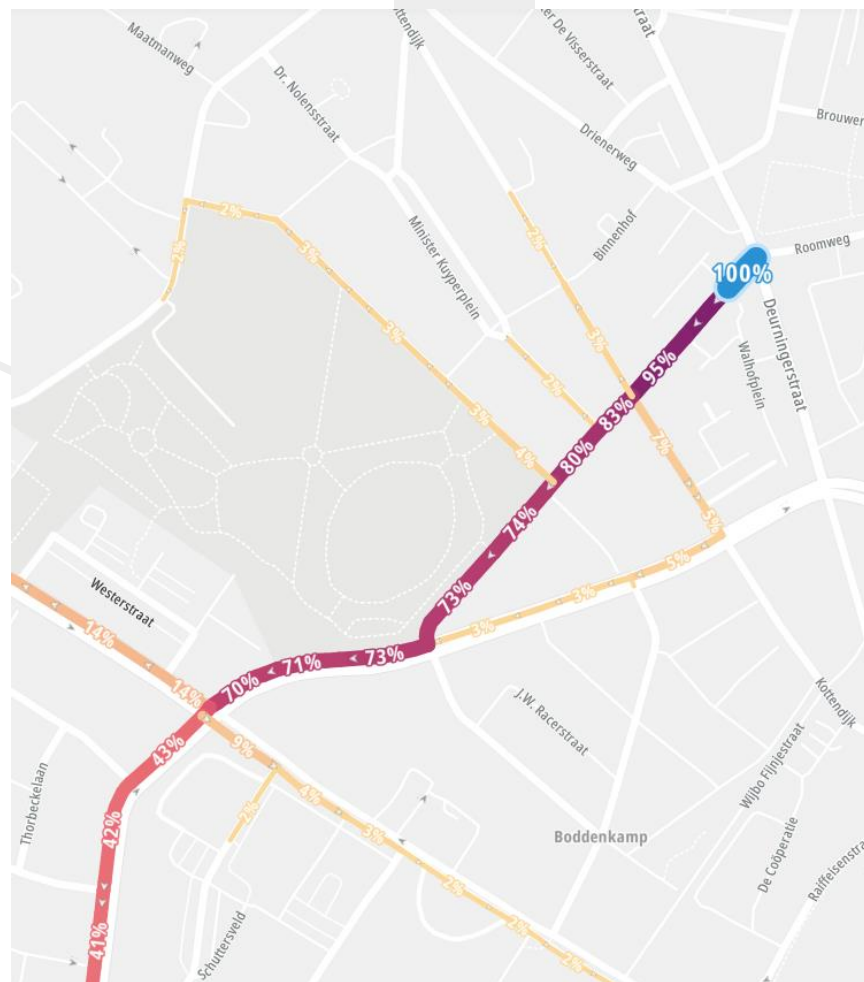




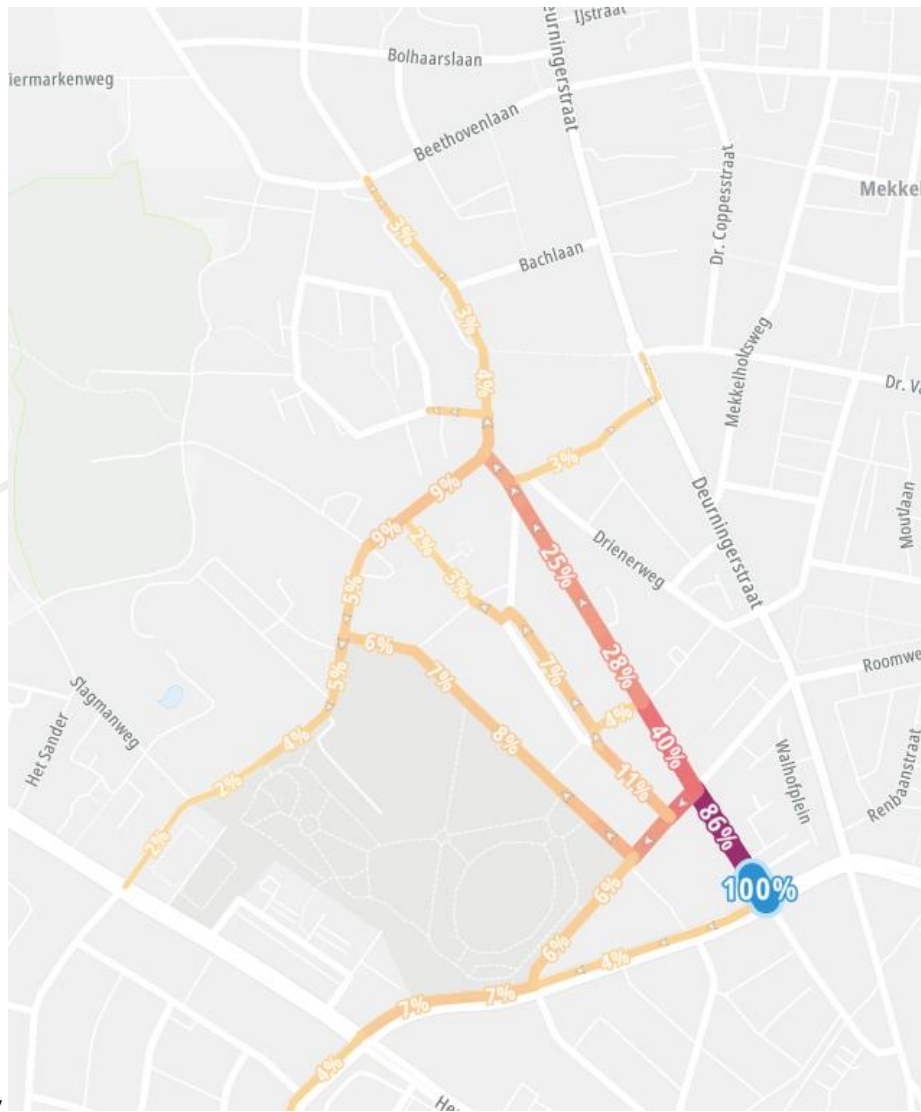




Figuur 5 Horstlindl IN



Figuur 6 Walhofstr IN



v  
 Figuur 7 Kottendijk IN



# GEMEENTE ENSCHEDE