

Oprachtgever	Gemeente Enschede
Datum	20 september 2023
Auteur	Rogier van der Honing
Kenmerk	014939
Kenmerk opdrachtgever	[Kenmerk opdrachtgever]
Status	Concept
Pagina	1/6

## Verkeersonderzoek Eschmarkerveld

De gemeente Enschede wil woningen bouwen in de Eschmarkerveld. De gemeente heeft Goudappel gevraagd welk verkeerseffect optreedt als Eschmarkerveld uitbreidt met 750 woningen. Goudappel heeft het scenario met de realisatie van 750 woningen opgesteld. In paragraaf 1 wordt ingegaan op het instrumentarium (het verkeersmodel) en op de uitgangspunten zoals het woningbouwprogramma en aantakking van het gebied. In paragraaf 2 komen de rekenresultaten aan de orde.

### 1. Werkwijze en verkeersmodel

De gemeente Enschede beschikt over het RVM01.1 (augustus 2022). Dit is een verkeersmodel dat is opgesteld met en geaccordeerd door Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en alle Overijsselse gemeenten. In dit model wordt de gemiddelde werkdag beschreven voor het basisjaar 2020 (voor corona) en de prognosejaren 2030 en 2040 in de vorm van een realistisch Middenscenario en een ambitieus Hoog scenario. In het Middenscenario zijn alle vastgestelde ontwikkelingen opgenomen zoals de Mobiliteitsvisie Enschede, de spoorzoneplannen en Eschmarkerveld. In het Hoog-scenario zijn aanvullend ontwikkelingen opgenomen, waarvan onzeker is of deze gaan plaatsvinden. In voorliggende mobiliteitsonderzoek gaan we uit van het realistische Middenscenario. In de scenario's is het gemeentelijk beleid voor Enschede opgenomen, zoals het voorzieningenniveau (OV, fiets en parkeerbeleid singelgebied).

Het plangebied is gepresenteerd op afbeelding 1. Op afbeelding 2 is de verkeersstructuur van Enschede weergegeven; het plangebied ligt op 3,5 kilometer van de binnenstad; en prima fietsafstand. Het gebied wordt ontsloten via een netwerk van fiets- en voetgangersroutes (waaronder de fietssnelweg F35), ligt nabij hoogwaardige openbaar vervoer haltes en de hoofdstructuur voor de auto is georiënteerd op de Euregioweg.

# Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Daarentegen is er geen parkeerregulering bij het treinstation en ook niet bij de (winkel)voorzieningen aan de Gronausestraat.



Afbeelding 1: plangebied Eschmarkerveld (uit Koersnota 2021)



Afbeelding 2: Ligging Eschmarkerveld in Enschede (bron Koersdocument 2021)

Het scenario met de 750 woningen is met het RVMO doorgerekend. De woningen zijn ontsloten op de omliggende wegen. De hoofdontsluiting van Eschmarkerveld is de aantakking op de Euregioweg en dat is 2/3 van het plangebied op de Sleutelweg. Op de Gronausestraat wordt 1/3 van de woningen ontsloten. Er is een knip tussen de plangebieden Sleutelweg/Dolphia en Gronausestraat, waardoor er geen doorgaand autoverkeer door Eschmarkerveld kan rijden.

## 2. Rekenresultaten

De verkeersgeneratie van de woningen in Eschmarkerveld is bepaald met het RVMO. Er is rekening gehouden met het type woningen en de ligging in Enschede. Appartementen hebben een lagere ritgeneratie dan eengezinswoningen, omdat in appartementen het aantal inwoners gemiddeld lager ligt dan in eengezinswoningen. Ook de nabijheid van winkels zoals bestaande supermarkten en andere winkels aan de Gronausestraat in Glanerbrug is belangrijk voor hoger fietsgebruik en lager autogebruik.

Centroidnr	Locatie	Woningen	Inwoners	Arbeidsplaatsen	Productie	Attractie	Inw/Won	Productie autoritten/Inw	Attractie autoritten/Inw
35	Centrum	403	661	81	442	418	1,64	0,67	0,63
65	Noord	578	1082	140	1712	1631	1,87	1,58	1,51
82	Oost	299	595	63	819	776	1,99	1,38	1,30
99	Zuid	391	632	72	1151	1028	1,62	1,82	1,63
143	West	438	789	63	1036	1003	1,80	1,31	1,27
186	Dolphia	239	505	39	641	622	2,11	1,27	1,23
279	Lonneker	162	357	41	560	517	2,20	1,57	1,45
284	Eschmarkerveld	480	777	0	1028	1027	1,62	1,32	1,32
285	Eschmarkerveld	270	437	0	559	559	1,62	1,28	1,28

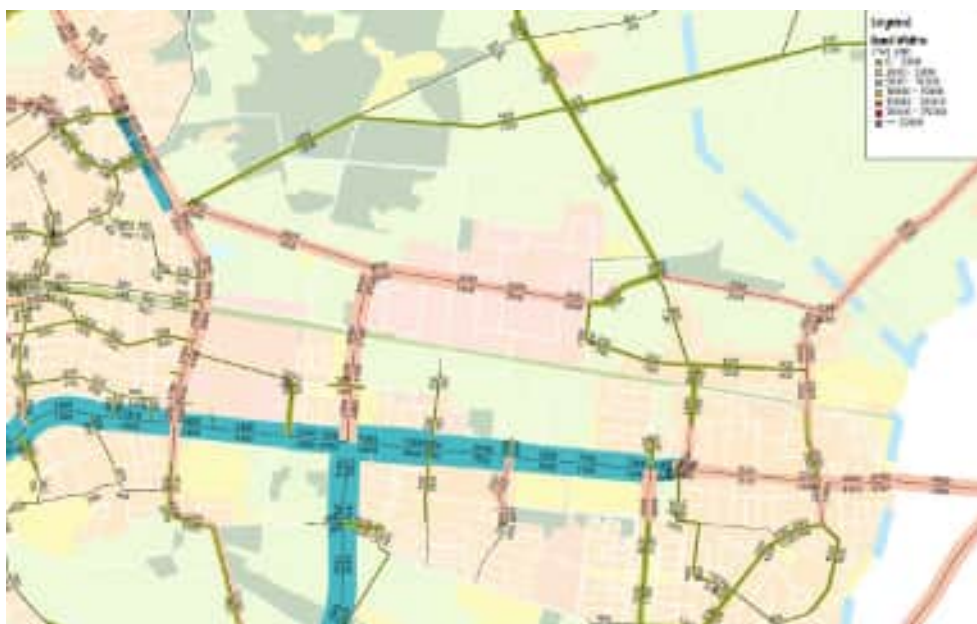
Tabel 1: Woningaantallen naar type en autoproductie- attractie, per gebied in Enschede

In tabel 1 zijn de productie en attractie weergegeven voor verschillende gebieden in Enschede. Productie zijn de autoritten van woningen naar andere functies in de stad en de attractie zijn de ritten van andere functies naar de woningen. Opgeteld levert dit een getal op dat in het centrum meestal lager is (omdat de voorzieningen in de buurt liggen en vaker te voet, te fiets en met het openbaar vervoer gereisd wordt). Gebieden in Noord hebben een hogere productie/attractie. Eschmarkerveld is opgedeeld in twee gebieden; deze zijn deels op de Euregioweg ontsloten en deels op de Gronausestraat. De ritgeneratie van ligt lager dan Lonneker en hoger dan het centrum en dat is logisch.

# Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

De intensiteiten van het planscenario 2030 zijn gepresenteerd op afbeelding 3. De relatieve toe- en afnames zijn op afbeelding 4 weergegeven.



Afbeelding 3 de werkdagintensiteiten 2030 plan, in motorvoertuigen per etmaal



*Afbeelding 4 het effect tussen 2030 autonoom en plan, werkdagintensiteiten in mvt/etm.*

Op afbeelding 4 is het effect van de realisatie van de 750 woningen gepresenteerd. De intensiteit op de Euregioweg neemt toe met 7 ten noorden van de Sleutelweg en 17% ten zuiden van de Sleutelweg. De overige wegen in de omgeving nemen minder sterk in omvang toe. De Gronausestraat en de Noord Eschmarkerrondweg nemen met 3% toe. In bijlage 1 is een nadere beschouwing gegeven over de vertaling naar het plangebied en met name de knip met het bestaande Dolphia.

Voor meer informatie over het verkeersmodel RVMO1.1 wordt verwezen naar een separate rapportage over de uitgangspunten en resultaten van het verkeersmodel van Enschede, als onderdeel van het regionale model. Deze rapportage is opvraagbaar.

De intensiteiten van het planscenario 2030 zijn verrijkt voor het jaar 2033 ten behoeve van milieuonderzoek. Dit is als volgt gebeurd.

- De intensiteiten 2030 zijn opgehoogd naar 2033 door middel van een jaarlijkse ophoging van 1%.
- De intensiteiten uit het RVMO beschrijven de gemiddelde werkdag. Voor milieuonderzoek is de gemiddelde weekdag benodigd. Goudappel heeft de intensiteit voor de gemiddelde werkdag omgerekend naar de gemiddelde weekdag.
- De tijdsperioden benodigd voor milieuonderzoek zijn dag (07.00 – 19.00), avond (19.00 – 23.00) en nacht (23.00 – 07.00). Deze zijn bepaald in de verrijking.
- Goudappel heeft de verrijkte intensiteiten door middel van bestanden in GeoMilieu aan de gemeente opgeleverd.

De gemeente Enschede heeft op basis van deze gegevens milieuonderzoek laten uitvoeren. Goudappel heeft daarnaast cordonmatrices opgesteld, waarmee de gemeente Enschede kruispuntberekeningen heeft uitgevoerd. Op grond hiervan heeft de gemeente Enschede het afwikkelingsniveau per kruispunt bepaald.

## **Bijlage 1 Vertaling plangebied en knip naar verkeersmodel**

In het verkeersmodel voor de autonome situatie haakt al het verkeer vanuit Dolphia en dat afkomstig is van het gebied ten noorden van de Sleutelweg/Louis Bothastraat (o.a. verkeer 's Heerenloo en woningen Herfstweg) via de Slankweg aan op de Gronausestraat. Het model houdt geen rekening met verkeer dat aanhaakt op de Euregioweg. Daarmee is het verkeer op de Gronausestraat iets overschat en op de Euregioweg iets onderschat. Gezien de intensiteiten op beide wegen zal dat procentueel niet zo veel uitmaken.

Het westelijk deel van het plan Eschmarkerveld is via een voedingslink op de Sleutelweg (ten westen van de rotonde met de Euregioweg) gezet. Daarmee gaat het verkeersmodel ervan uit dat al het verkeer vanwege Eschmarkerveld west via de Sleutelweg/Louis Bothastraat rijdt. In het verkeersmodel zit dus feitelijk de beoogde knip tussen Dolphia en Eschmarkerveld west. Alleen het bestaande verkeer van het gebied ten noorden van de Sleutelweg/Louis Bothastraat (verkeer 's Heerenloo bestaand en de bestaande woningen Herfstweg) haakt nog steeds aan via de Slankweg op de Gronausestraat. Daarmee zit er iets te veel verkeer op de Slankweg en te weinig op de Sleutelweg/Louis Bothastraat. Gezien de omvang van hetgeen gerealiseerd wordt in Eschmarkerveld west, in verhouding tot wat al aanwezig is, zal dit geen groot effect hebben op de verkeerintensiteit op de Sleutelweg/Louis Bothastraat.