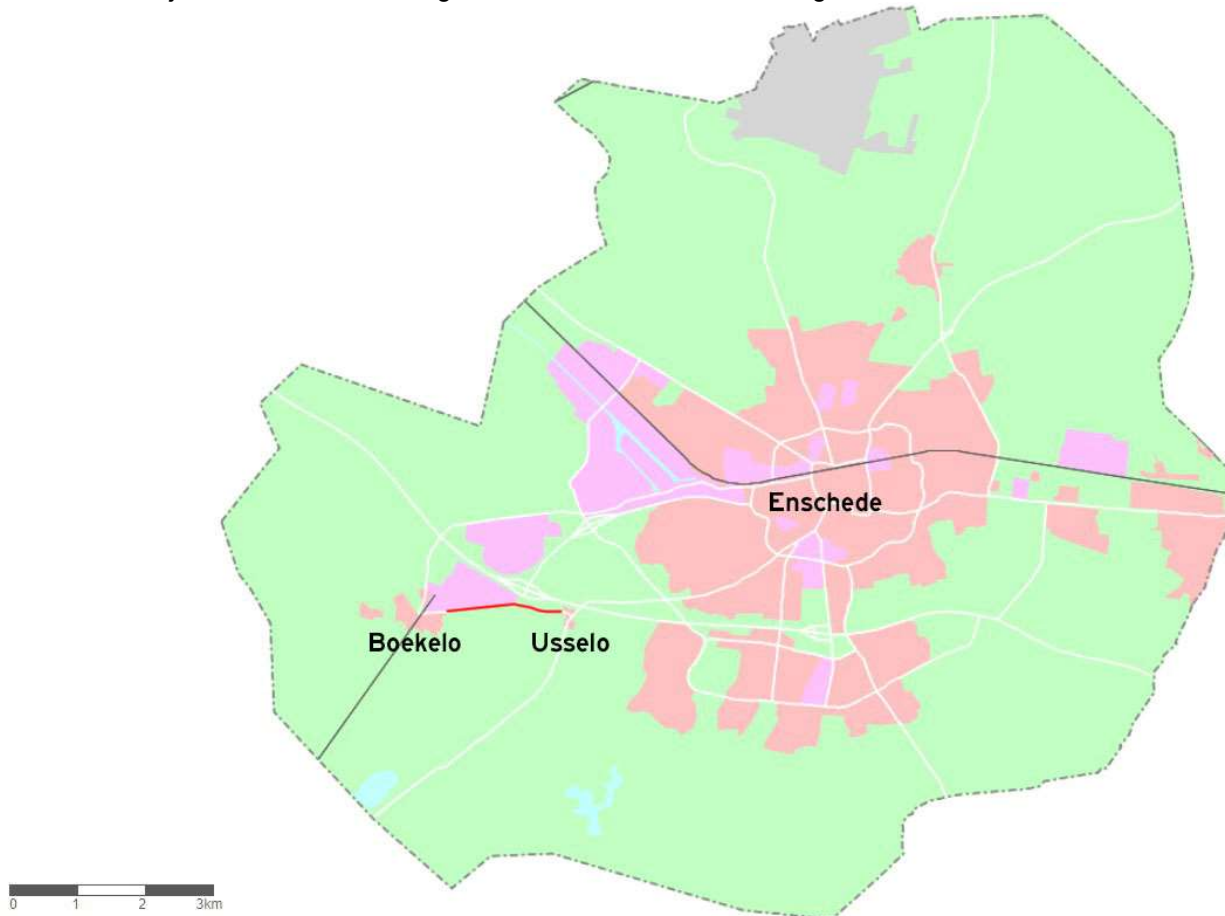


Problematiek fietsvoorziening bij afwaardering Boekelosestraat

Inleiding

De Boekelosestraat is momenteel een gebiedsontsluitingsweg met een vrijliggend eenzijdig tweerichtingsfietspad tussen de dorpen Boekelo en Usselo in de gemeente Enschede (zie figuur 1, 2 en 3). Verreweg de grootste fietsersstroom rijdt via de Usseleresweg en het viaduct in de Haaksbergerstraat over RW35 van en naar Enschede.



Figuur 1. Ligging in de Gemeente Enschede



Figuur 2. Situatietekening Boekelosestraat



Figuur 3. Huidig beeld Boekelosestraat

Met een gezamenlijk verzoek vanuit de betrokken wijkorganen (Buurtkring Usselo en Dorpsraad Boekelo) is de gemeente Enschede gevraagd de maximumsnelheid op de Boekelosestraat buiten de bebouwde kom te verlagen naar 60 km/uur met behoud van het vrijliggende fietspad.

De problematiek

Bij Usselo sluit het deel buiten de bebouwde kom aan op een deel binnen de kom met een maximumsnelheid van 50km/u (prikker 1 op figuur 4) en bij de aansluiting van de Usseleresweg start de 30 km-zone (prikker 2 op figuur 4)



Figuur 4. Boekelosestraat bij de grens bebouwde kom van Usselo

Wanneer we de Boekelosestraat buiten de kom aanwijzen als 60 km-zone krijgen we een vreemde situatie vanuit wegcategorisering: over de gehele Boekelosestraat geldt dan dat deze tot een verblijfsgebied (danwel 30 danwel 60 km-zone) behoort met daarbij behorende gelijkwaardigheid van wegen. Overal; behalve het gedeelte tussen de komgrens van Usselo en de aansluiting met de Usseleresweg, waar de weg dan nog aangewezen en vormgegeven is als gebiedsontsluitingsweg. De voorrang op het kruispunt met de Rosinkweg moet in een dergelijke situatie dus geregeld zijn (de rode stip op figuur 5).



Figuur 5. Kruispunten op de Boekelosestraat

Wanneer we het betreffende weggedeelte (dat dus binnen de bebouwde kom ligt) ook tot het verblijfsgebied en dus bij de 30 km-zone trekken - die we vanaf de Usseleresweg tot de Haaksbergerstraat in willen stellen – heeft dat consequenties voor de fietspaden. Het betekent namelijk dat langs dat weggedeelte conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig hier geen exclusieve fietsverbinding mag bestaan en dat het vrijliggend fietspad hier opgeheven moet worden.

Los van de vraag of dit op maatschappelijke steun mag rekenen (gezien de nadrukkelijke wens van de wijkorganen om de fietsvoorzieningen te handhaven) levert opheffing van het fietspad op dat gedeelte echter vanuit verkeersveiligheidsoogpunt weer een ongewenste situatie op. De fietser die vanuit Boekelo komt over het eenzijdige in 2 richtingen te berijden fietspad moet dan bij de komgrens oversteken om vervolgens over de hoofdrijbaan zijn weg te vervolgen tot aan de Usseleresweg. Daar moet de fietser weer oversteken om zo de route naar Enschede – de meest gebruikte fietsbeweging - te vervolgen (zie figuur 6). Dit zijn 2 extra (onnodige) oversteken en dus onwenselijk vanuit verkeersveiligheid.



Figuur 6. Extra fietsoversteken in de route Boekelosestraat bij opheffing van het fietspad ter hoogte van de komgrens Usselo

Het gedachte alternatief was om de komgrens te wijzigen. Op dit moment ademt de omgeving ter hoogte van de bestaande komgrens absoluut niet de sfeer uit van een bebouwde kom: aan de ene kant staan op ruime afstand van elkaar vrijstaande woningen en aan de overzijde zijn overwegend weilanden. Wanneer de komgrens opgeschoven zou worden naar het kruispunt met de Usseleresweg kan dit gedeelte opgenomen worden in de 60km-zone en kan het fietspad gehandhaafd blijven. De maximumsnelheid is vergelijkbaar met de huidige maximumsnelheid – 60 om 50 km/uur - en op het kruispunt met de Rosinkweg is dan ook sprake van gelijkwaardigheid, net als op alle andere kruispunten met wegen van de Boekelosestraat (zie figuur 7).



Figuur 7. Het oorspronkelijk gedachte voorstel voor afwaardering van de Boekelosestraat

Echter: door de snelheidsverhoging van 50 naar 60 km/u met een plateau op het kruispunt Boekelosestraat-Rosinkweg blijkt uit berekeningen een toename van de geluidsbelasting van 1,51 dBA. Deze moet afgerond worden naar 2 dBA en daarmee is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder en dienen er maatregelen getroffen worden om de geluidhinder te beperken (bv toepassing van stil asfalt). De financiële impact van de maatregel wordt daarmee fors groter en tevens zal er weinig tot geen draagvlak vanuit de omwonenden zijn aangezien zij streven naar opname in een 30 km-zone.

Gezien bovenstaande is in overleg met de Buurtkring Usselo besloten de procedure op te starten om het gedeelte dat nu al buiten de bebouwde kom ligt aan te wijzen als 60 km-zone met behoud van fietsvoorzieningen conform figuur 8.



Figuur 8. Het voorstel voor de afwaardering van de Boekelosestraat

Uitvoering hiervan zal afhankelijk van beschikbare financiële middelen niet eerder plaatsvinden dan zomer 2022. De eerder al aangegeven problematiek met betrekking tot de continuïteit van de wegcategorisering in relatie tot de wens tot handhaving van de bestaande fietsvoorziening binnen de bebouwde kom van Usselo blijft echter bestaan.

De vraag

Hoe kan een veilige fietsverbinding langs het gedeelte van de Boekelosestraat binnen de bebouwde kom van Usselo worden gerealiseerd met inachtneming van landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Daarbij in het bijzonder rekening houdend met de continuïteit in wegcategorisering en de essentiële herkenbaarheidskenmerken.