

# Voorstel aan college en raad

Nummer:	02430000032668
Datum:	9 december 2019
Opsteller:	M.A.W. Walhof
Portefeuillehouder:	Wethouder De Jong
Onderwerp:	Wijziging bebouwde komgrens Harderwijk en Hierden Wegenverkeerswet

## Het college van B&W besluit:

1. De raad voor te stellen de bebouwde kom van Harderwijk op grond van artikel 20a Wegenverkeerswet (Wvw) te herzien, conform bijgaand concept raadsbesluit met bijgaande kaart 'Aanpassingen komgrens Wegenverkeerswet 2019'; en
2. Het krediet van € 60.000 beschikbaar te stellen en de heer W. van Blijderveen aan te wijzen als krediethouder.

## Inleiding

### *Aanleiding uitbreiding bebouwde kom Wegenverkeerswet:*

Dé bebouwde kom bestaat niet. Er bestaan meerdere (wettelijke) komgrenzen die niet altijd synchroon lopen. Zo bestaat er een bebouwde komgrens Wet natuurbescherming (voorheen Boswet en straks onderdeel van de nieuwe Omgevingswet), een komgrens Wegenwet en een komgrens Ruimtelijke Ordening.

Al deze grenzen verschillen, bestaan naast elkaar en hebben een andere betekenis in de diverse wetgeving.

De meest zichtbare komgrens is de bebouwde komgrens van de Wegenverkeerswet. Dit zijn de bekende komborden die bij iedere plaats staan en in onze gemeente de bebouwde kommen van dorp Hierden en stad Harderwijk aanduiden. Waar de komgrens Wegenverkeerswet zijn invloed laat gelden, is te vinden onder het kopje 'juridisch kader'.

### Bestaande situatie

De huidige bebouwde komgrens Wegenverkeerswet is tot stand gekomen in de loop van vele jaren door middel van afzonderlijke wijzigingsbesluiten. Er is daarom geen goed overzicht van de totale komgrenzen van Harderwijk en Hierden. Daarnaast zijn er technische gebreken in het kaartmateriaal en lopen de digitale en feitelijke komgrenzen op sommige locaties niet synchroon. Ook worden diverse uitbreidingsprojecten uitgevoerd zoals de wijken Harderweide, Waterfront en bedrijventerrein Lorentz.

### Gewenste situatie

Er zijn nu wegen die buiten de bebouwde kom liggen van de Wegenverkeerswet maar door nieuwbouw een andere uitstraling hebben gekregen en daardoor binnen de komgrens behoren.

Daarnaast zijn er nieuwe wijken en wegen ontstaan die de noodzaak van een gewijzigde komgrens noodzakelijk maken.

In 2020 worden de fysieke komportaalborden op sommige locaties aangevuld, gewijzigd of vernieuwd. De nieuwe komgrenzen en komgrensovergangen sluiten beter aan op de omgeving en daarmee op bij het gedachten- en verwachtingspatroon van de weggebruiker. Hiermee is de verkeersoverzichtelijkheid en verkeersveiligheid gebaat. Alle te wijzigen en nieuw te plaatsen komportalen worden zo uniform mogelijk. Dit vergroot de herkenbaarheid voor de weggebruiker en levert daarmee ook een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Twee voorbeelden van de 'nieuwe standaard' zijn onderstaand te vinden. Op de te plaatsen/te vervangen Harderwijkse komportalen wordt (wanneer daar in het portaal naast de noodzakelijke verkeersbebording ruimte voor is) het Hanzelogo opgenomen.



<< Voorbeeld van de 'nieuwe standaard' komportalen. Afhankelijk van de locatie kunnen de verkeersborden in het middelste deel van het portaal verschillen.

Het opschonen van de bestanden met een geheel nieuwe digitale kaart in Geoweb moet tevens zorgen voor een betere digitale ontsluiting.

Ook houdt deze vernieuwing van de komgrenzen op bepaalde locaties louter een formele wijziging in. Op een aantal locaties lag de betreffende straat in de praktijk al binnen of buiten de bebouwde kom, maar was dit nooit formeel vastgesteld. Ook dit wordt nu herzien.

#### *Aanpak/uitwerking en voorgesteld besluit:*

De laatste wijziging van de bebouwde komgrens dateert van 2011 (raadsbesluit van 30 juni 2011, gepubliceerd op de gemeentepagina van het Kontakt d.d. 24 augustus 2011). In dat besluit zijn de Zuiderzeestraatweg en de Newtonweg binnen de bebouwde kom van de WVV gebracht.

#### Kader

##### *Juridisch kader:*

Artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) geeft aan dat de gemeenteraad de bebouwde komgrenzen van de gemeente vastlegt. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) en het Besluit Administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) zijn regels gesteld waaraan de bebouwde komgrens moet voldoen.

In de uitvoeringsvoorschriften BABW is het volgende vermeld:

*“De grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 (bebouwde kom) en H2 (einde bebouwde kom), wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zoveel mogelijk benadrukt wordt.”*

Het vaststellen van de grens van de bebouwde kom is direct van invloed op:

- de maximumsnelheid op wegen (Wegenverkeerswet/RVV);
- de inrichtingseisen van wegen (Wegenverkeerswet/RVV);
- de geluidgrenswaarden van het wegverkeer (Wet geluidhinder);
- Enkele bepalingen in de Algemeen Plaatselijke Verordening Harderwijk (zie artikel 1:1 aanhef en sub a Apv Harderwijk)

#### Alternatieven

1. Geen wijziging doorvoeren. Dit heeft echter niet de voorkeur.
2. Specifiek alternatief ten aanzien van de Groene Zoomweg: In dit voorstel wordt uitgegaan van een verlaging van de maximumsnelheid op de Groene Zoomweg van 60 naar 50 km/h. Een alternatief voor deze weg is het nemen van een aanvullend verkeersbesluit, waar de maximumsnelheid wordt

aangepast naar 70 kilometer per uur. De Groene Zoomweg is destijds ontworpen en gerealiseerd met een ontwerpssnelheid van 70 (westelijk deel) en 80 (oostelijk deel) km/h. Keerzijde is dat dit feitelijk een verhoging van de maximumsnelheid betekent. Ook rijden bromfietzers (maximumsnelheid 30 km/h) op de rijbaan, wat relatief grote snelheidsverschillen met zich meebrengt.

### **Beoogd effect**

Actualisatie door wijzigingsbesluit van de bebouwde komgrens van Hierden en Harderwijk met algehele herziening van het (digitale) kaartmateriaal.

### **Argumenten**

#### *Algemeen:*

- 1.1. Wegens verouderd kaartmateriaal en onzuivere komgrenzen op diverse locaties is het noodzakelijk een nieuw besluit met geheel nieuwe, herziene kaart vast te stellen.

#### *Verkeerskundig:*

- 1.2. Voor het vaststellen van de komgrens zijn de volgende kenmerken van belang:
  - a. De bebouwingsdichtheid is minimaal 30 á 50 meter per 100 meter. Bij voorzieningen met een sterke centrumfunctie kan hiervan worden afgeweken (winkels, scholen e.d.);
  - b. De bebouwing is (bij voorkeur) tweezijdig en ligt op minder dan 25 meter van de weg;
  - c. Wanneer de omgevingskenmerken de instelling van een kom wenselijk maken, dienen de wegkenmerken dit te ondersteunen.
- 1.3. De maximumsnelheid op wegen binnen en buiten de bebouwde kom verschilt.
  - a. De snelheid is automatisch gekoppeld aan de komborden H1 (bebouwde kom, snelheidsregime 50 km/u voor motorvoertuigen en 30 km/u voor bromfietsen/gehandicaptvoertuigen met motor); en
  - b. het verkeersbord H2 (einde bebouwde kom, snelheidsregime 80 km/u voor motorvoertuigen en 40 km/u voor bromfietsen en gehandicaptvoertuigen met motor) zoals bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV).
  - c. Tevens kent de Wvw de mogelijkheid de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/u en te verhogen naar 70 km/u binnen de bebouwde kom en van 80 naar 60 km/u buiten de bebouwde kom (verkeersbesluit via b&w).
- 1.4. De inrichtingseisen van wegen binnen en buiten de bebouwde kom verschillen. Nieuw aan te leggen wegen of wijzigingen aan de bestaande inrichting moeten voldoen aan de normen voor binnen of buiten de bebouwde kom gelegen wegen. De voorgestelde wegen voldoen in de huidige vormgeving aan de door het CROW opgestelde – richtlijn: Essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) publicatie 203: gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Met de aanpassing van de komgrens wordt uitvoering gegeven aan het convenant Duurzaam Veilig die door het VNG mede is ondertekend en zijn uitvoering krijgt bij het (her)inrichten van gemeentelijke wegen of het onderhoud daarvan.
- 1.5. Bromfietzers moeten binnen de kom op de rijbaan rijden.
- 1.6. Het verlagen van het snelheidsregime van 80 of 60 km/u naar 50 km/u. Het verlagen van het snelheidsregime sluit aan bij het gewenste gebruik. Lagere rijsnelheden verlagen de kans op ongevallen en verlaagt de ernst van de afloop in het geval van een ongeval daarvan. Het verlagen van het snelheidsregime verhoogt de oversteekbaarheid voor fietsers/ voetgangers en versterkt de veiligheid bij de vele in- en uitritten op de route. Het snelheidsregime wordt ondersteunt door snelheidsremmende maatregelen in de vorm van rotondes, plateaus, het versmallen van de rijbaan en het scheiden van de rijstroken. Het snelheidsregime en de bebouwde kom wordt verder ondersteunt door de bestaande en de nog te ontwikkelen bebouwing.
- 1.7. De artikelen 24 en 48 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) vereisen dat er voor het nemen van het besluit overleg wordt gepleegd met de korpschef van de politie. Namens deze is er overleg gevoerd met de gemandateerde verkeersadviseur van politie Oost-Nederland, district Noord en Oost-Gelderland.

- 1.8 Artikel 23 BABW bepaalt: Het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg wordt met betrekking tot verkeersbesluiten gehoord. Er heeft overleg plaatsgehad met de particuliere eigenaren van een gedeelte Zuiderzeestraatweg. Zij kunnen zich unaniem vinden in de voorgestelde komgrenswijziging. De komgrenswijziging op deze locatie is grotendeels uit initiatief van enkele particuliere eigenaren.
- 1.9 Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag. Formeel is er geen overleg nodig voor het vaststellen of wijzigen van de komgrens (zie artikelen 25 en 48 BABW). Overleg heeft wel plaatsgevonden omdat het voorstel ligt om de Meeboerserf op de gemeentegrens bij de Fokko Kortlanglaan binnen de kom te plaatsen en daarmee op enkele meters na aan te laten sluiten bij de bebouwde kom van Ermelo. Dit heeft alleen gevolgen voor de uitvoering. De tussenliggende Fokko Kortlanglaan (gemeente Ermelo) blijft buiten de bebouwde kom van zowel Ermelo als Harderwijk.

#### *Milieukundig:*

##### 1.10 *Geluid:*

Het wijzigen van de bebouwde komgrens is een wegconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door de verlaging van de maximumsnelheid van 80 of 60 naar 50 km/u, treedt er echter een verbetering op in de geluidbelasting waardoor geen geluidberekening hoeft plaats te vinden (zie art. 1b, lid 1 Wet geluidhinder). Het verlagen van het snelheidsregime draagt bij in de verlaging van de geluidbelasting.

#### **Financiën**

In de Kadernota 2020 – 2023 is een krediet van € 60.000,- opgenomen ter aanpassing en verbetering van de komgrenzen. Het verzoek is om dit krediet beschikbaar te stellen en W. van Blijderveen aan te wijzen als krediethouder.

#### **Duurzaamheid**

Het binnen de bebouwde kom brengen van wegen heeft direct een lagere snelheid tot gevolg. Dit draagt bij aan minder geluid en minder brandstofgebruik.

De verlaging van de rijsnelheid van 80 of 60 km/u naar 50 km/u draagt bij aan de doelstellingen van het gemeentelijk milieubeleid om te voorkomen dat het percentage geluidgehinderden toeneemt.

In totaal moeten er op circa 40 nieuwe locaties komportalen geplaatst worden. Waar mogelijk worden bestaande portalen verplaatst en hergebruikt. Op verschillende locaties moeten nieuwe komportalen geplaatst worden. De nieuwe komportalen worden geproduceerd middels de nieuwste ontwikkelingen op grond van kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid. De aluminium portalen en bebording wordt gecoat en bedrukt middels speciale digitale printtechniek. Hiermee kent de bebording enerzijds een langere levensduur. Anderzijds is deze coat- en printtechniek flink minder belastend voor het milieu dan andere coat- en printvormen.

Het aluminium dat voor de verkeersborden wordt gebruikt is op dit moment duurzamer dan alternatieve bio-based materialen, zoals bamboe. Bij het vervaardigen van bamboeborden komen verschillende stoffen te pas die niet duurzaam en moeilijk afbreekbaar zijn. Aluminium bebording kan aan het einde van de levensduur vrijwel volledig gerecycled worden. Bamboebebording nauwelijks. Bovendien is de levensduur van bio-based bebording op dit moment beperkt. Om deze redenen staat metalen bebording, vervaardigd met moderne technieken, qua duurzaamheid (nog) boven bio-based bebording.

#### **Communicatie**

Voor het wijzigen van de bebouwde komgrens geeft de Wegenverkeerswet geen speciale procedure, zodat de gemeenteraad een besluit kan nemen en dit publiceren op de gemeentepagina van het huis-aan-huisblad.

Een besluit dat niet direct tot belanghebbenden is gericht, treedt in werking door bekendmaking in een gemeentebblad of huis-aan-huisblad ( zie artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht).

Daarnaast zal het besluit en de bekendmaking ook op de gemeentelijke website worden geplaatst.

Het besluit treedt direct in werking de dag na publicatie. Dat wil zeggen dat de uitvoering direct kan plaatsvinden.

#### *Rechtsbescherming*

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) binnen zes weken na publicatie een bezwaarschrift in te dienen bij de raad.

#### **Uitvoering**

De uitvoering vindt plaats in het derde kwartaal van 2020.

#### **Evaluatie**

N.v.t.

#### **Bijlagen**

1. (concept) raadsbesluit;
2. Kaart komgrens Wegenverkeerswet 2019;
3. (concept) publicatietekst.