

Organisatieonderdeel Eenheid Noord-Holland
Dienst Regionale Operationele
Samenwerking
Afd. Infrastructuur

Behandeld door N. Zon
Functie Verkeersadviseur
Postadres Postbus 57
2000 AB Haarlem

Bezoekadres Hertog Aalbrechtweg 36
1823 DL Alkmaar

Telefoon 0900-8844
E-mail nancy.zon@politie.nl

Ons kenmerk DROS

Uw kenmerk

In afschrift aan -

Datum 26 mei 2023

Bijlage(n)

Pagina 1

Gemeenteraad van de
Gemeente Dijk en Waard
t.a.v. mw. M. van de Wauw

Onderwerp vaststellen bebouwde kom grenzen Dijk en Waard

Geachte Raad,

Advies:

Tegen het voorgestelde raadsbesluit bestaat bij de politie Noord Holland **geen bezwaar** en zal zij **positief** adviseren.

Gelet op artikel 14 en 15 en 20a van de Wegenverkeerswet 1994; Gelet op artikel 23 en 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) (Stb. 1990, 460) Gelet op artikel 10:12 van de Algemene wet bestuursrecht (Stb. 1994,1) verzoekt u de politie in te stemmen met het

Advies inzake het vaststellen van bebouwde kom grenzen Dijk en Waard

Probleemstelling-aanleiding:

Bebouwde kom in de zin van Wegenverkeerswet 1994

Het college heeft besloten dat ze in het voormalige Langedijk de oude bebouwde komgrenzen terug willen brengen. Dat betekent in de praktijk niet veel, maar ieder dorp krijgt dus weer de historische grenzen terug. Daarnaast heeft het college besloten dat De Noord haar eigen bebouwde komgrenzen krijgt. Ook dat heeft buiten weinig invloed, want de bebouwde kom grenzen lopen in elkaar over.

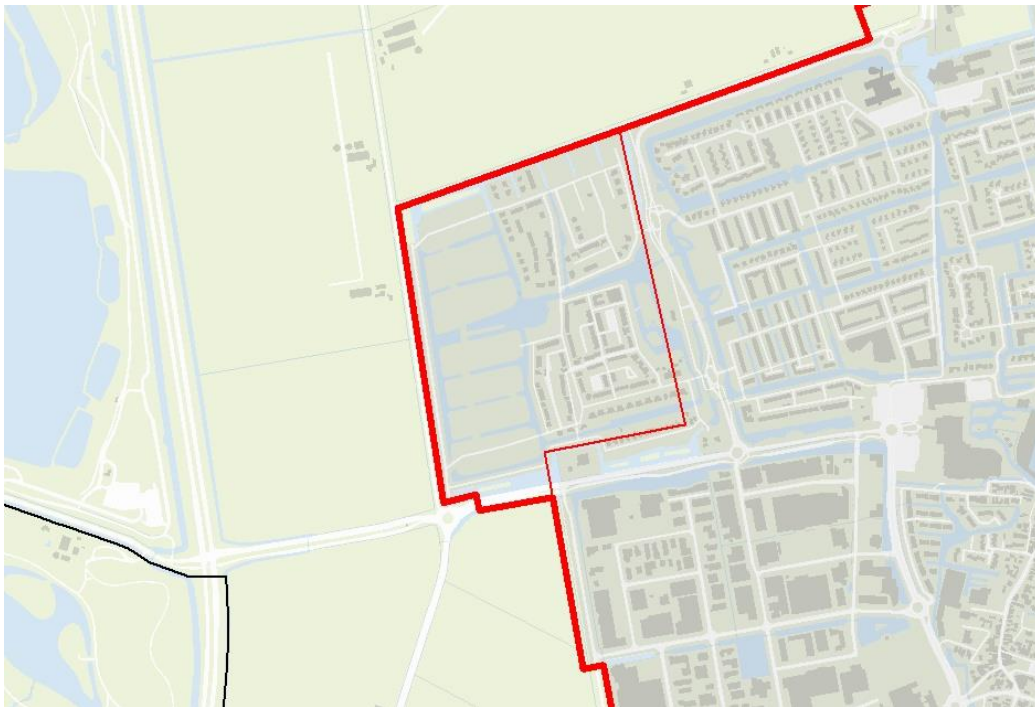
Daarnaast zijn er nog een paar kleine wijzigingen waar de uitsneden in zitten oude versus nieuwe komgrenzen WVV 1994). Verder zit in de bijlage een overzichtskaart (Bijlage kaart bebouwde komgrenzen Dijk en Waard).

Wet natuurbescherming

In Langedijk waren nog de grenzen van de jaren 80. Dus die trekken we nu gelijk met de bebouwde kom grenzen in de zin van de Wegenverkeerswet. Ook hiervan zit er en overzichtskaart in de bijlage (Bijlage Oude versus nieuwe komgrenzen Wnb)

Locatie 1 Veertweg – Pieter Zeemanweg

De komgrens is hier verlegd zodat ook de nieuwe woonwijk in de bebouwde kom valt. Hierbij is de dunne rode lijn de oude grens en de dikke rode lijn de nieuwe grens.



Locatie 2 Broekerweg en Laan van Broekhorn

1. Bij de woonwijk Laan van Broekhorn liepen de twee bebouwde komgrenzen vlak naast elkaar. Wat onnodig was. Hier komt één grens.
2. In het verleden is per abuis de komgrens doorgetrokken op de N242, terwijl deze oorspronkelijk meer westelijk ligt. De komgrens komt nu weer op de oorspronkelijk plek te liggen. Dit is op de afbeelding weergegeven: de rode dunne lijnen zijn de oude komgrenzen en de dikke rode lijnen zijn de nieuwe kom grenzen



Locatie 3 Jan Glijnisweg

De komgrens bij de Jan Glijnisweg, tussen de Beukenlaan en Oostdijk, wordt wat verlegd zodat de Jan Glijnisweg vanaf de Oostdijk binnen de bebouwde kom ligt en de kavels helemaal binnen de bebouwde kom grenzen vallen.

De dunne rode lijn is de oude komgrens en de dikke rode lijn is de nieuwe komgrens.



Locatie 4 Woudmeerweg

Hier liep de oude bebouwde kom grens over het grondgebied van de gemeente Schagen heen. Om dit recht te trekken wordt de komgrens iets terug gelegd tot op grond van de gemeente Dijk en Waard. Hiervoor worden ook de borden verplaatst. Op onderstaande tekening is de zwarte grens de gemeente grens, de dunne rode grens de oude grens en de dikke rode grens de nieuwe grens.



Locatie 5 Kruissloot

Op de Kruissloot lag de bebouwde kom grens buiten de gemeente grens. De bebouwde kom grens wordt nu terug gelegd tot op de gemeente grens. Op onderstaande tekening is de zwarte grens de gemeente grens, de dunne rode grens de oude grens en de dikke rode grens de nieuwe grens.



Handhaafbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid:

Een overgang tussen gebieden of wegen met een verschillende wegfunctie gaat altijd gepaard met een verandering van de maximumsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer. Een andere maximumsnelheid vloeit logischerwijs voort uit de omgeving, bijvoorbeeld als de bebouwing toeneemt. Overgangen moeten daar liggen, waar de weggebruiker de overgang daadwerkelijk ervaart en daar moet de weginrichting op zijn aangepast. Als er vanuit de directe omgeving onvoldoende 'signalen' zijn die de weggebruiker 'dwingen' tot een lagere snelheid, moet de wegbeheerder zich de vraag stellen of de overgang wel op de juiste plaats ligt. In het uiterste geval kunnen aanvullende voorzieningen worden aangebracht in de vorm van markering en bebording.

Binnen de bebouwde kom geldt voor motorvoertuigen in beginsel een maximumsnelheid van 50 km/h. Het bevoegd gezag kan echter in afwijking daarvan op bepaalde wegen de maximumsnelheid stellen op 30 km/h of 70 km/h. In een erf is de maximumsnelheid 15 km/h (stapvoets).

Buiten de bebouwde kom gelden voor motorvoertuigen in beginsel de volgende maximumsnelheden: op gebiedsontsluitingswegen 80 km/h en op erftoegangswegen 60 km/h of 30 km/h (stroomwegen zijn hier buiten beschouwing gelaten).

Van de weggebruikers, in het bijzonder van de automobilisten en bromfietsen, wordt binnen de bebouwde kom een ander verkeersgedrag verwacht dan daarbuiten, wat vooral tot uitdrukking moet komen in een aangepaste snelheid. Daarom moet de komgrens met zorg

en op een logische plaats gesitueerd en duidelijk kenbaar zijn. Het verduidelijken van de komgrens door voorzieningen aan de weg en/of in de berm is een ondersteuning. Als de kom zichzelf onvoldoende manifesteert, zullen alleen aanvullende maatregelen op de grens maar weinig effect hebben.

Wettelijke eisen

De overgang van het buitengebied naar de bebouwde kom ligt in de praktijk lang niet altijd op de juiste locatie. Een van de oorzaken is dat de komgrens in het verleden op grond van veel wetten, besluiten en regelingen kon worden vastgesteld. Enkele relevante wetten zijn de 'Wet geluidhinder' [108], de 'Wet op de Ruimtelijke Ordening' [125] en de 'Wegenverkeerswet' [106]. Praktisch is alleen van belang dat de weggebruiker een gebied met andere regels en normen binnenkomt en dat dit op de komgrens ondubbelzinnig moet blijken. Deze functie van de komgrens is in de Wegenverkeerswet geregeld. De komgrenzen in alle andere wetten en regelingen dienen een ander doel of hebben een administratieve functie.

Krachtens de 'Wegenverkeerswet 1994' (artikel 20a) is de gemeenteraad bevoegd tot het vaststellen van komgrenzen (geen verkeersbesluit).

De vaststelling van de komgrens is onder andere aan de volgende bepalingen gebonden: de grenzen moeten op kosten van de gemeente worden aangeduid op de wijze als door de minister bepaald;

wanneer de gemeente over de desbetreffende weg geen beheer heeft, moet de beheerder of de eigenaar worden gehoord;

er moet overlegd worden met de politie.

In de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW betreffende verkeerstekens' [96] zijn ministeriële eisen gesteld aan de plaats en de inrichting van de komgrens:

De komgrens (aangegeven door de verkeerstekens H1 en H2) wordt gekenmerkt door het begin van een aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid dat er een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving is met die buiten de bebouwde kom.

Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na de komgrens wordt benadrukt.

Uitgaande van de onderscheiden wegcategorieën en wegtypen binnen en buiten de bebouwde kom, kunnen verschillende komgrenstypen voorkomen.

De gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom kan zowel bij een maximumsnelheid van 50 km/h als bij 70 km/h enkelbaans of dubbelbaans zijn.

Bij de overgang van 80 km/h naar 70 km/h is de gewenste snelheidsaanpassing gering en gaat het vooral om verhoging van het attentieniveau.

Een overgang van wegtype I (dubbelbaans, 80 km/h) naar een erftoegangsweg komt in de praktijk niet voor.

In alle gevallen wordt aanbevolen de komgrens te laten samenvallen of te combineren met een kruispunt. De rotonde en het kruispunt met een verkeersregelinstallatie hebben de voorkeur boven een voorrangskruispunt. De komgrens (borden H1 en H2) wordt in de richting van de bebouwde kom altijd voor het kruispunt geplaatst.

Bij de komgrens 80 ↔ 30 kan eerst de maximumsnelheid worden verlaagd naar 50 km/h ter hoogte van de komgrens via een overgangszone van circa 200 meter.

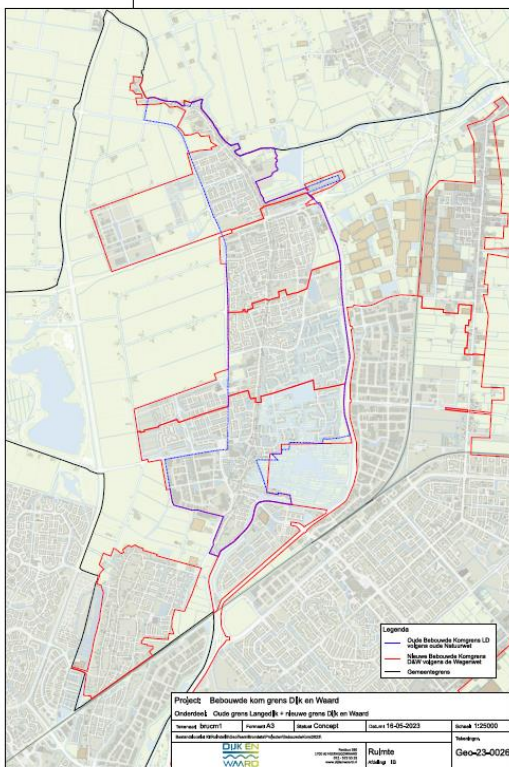
Vervolgens kan bij de eerste snelheid verlagende voorzieningen de poort van de 30 km/h-zone zijn aangelegd. Bij een rotonde is een dergelijke overgangszone in de regel niet nodig.

Bebouwde kom en locatie komgrens.

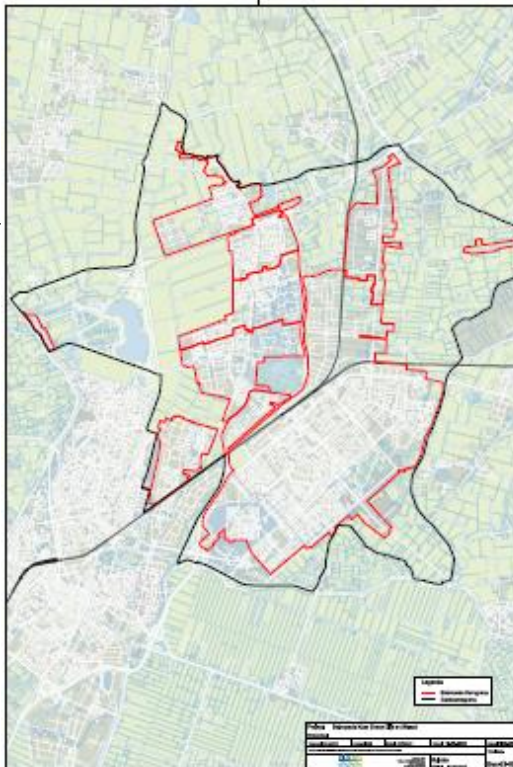
Er zijn **vier** criteria aan de hand waarvan kan worden bepaald of er werkelijk sprake is van een bebouwde kom. Als een situatie aan deze vier criteria voldoet, is sprake van een bebouwde kom:

- De afstand van de bebouwing tot de as van de weg bedraagt maximaal drie keer de hoogte van de aangrenzende bebouwing met een maximum van 25 meter.
 - De weggebruiker moet met die bebouwing een zichtrelatie hebben.
 - De lengte van de bebouwde kom bedraagt minimaal 400 meter.
 - Bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid 50 procent en bij tweezijdige bebouwing is de dichtheid 30 procent.
-
- Bij bebouwde kommen met een grote omvang of met een grote lengte kan het voorkomen dat zich langs gedeelten van de weg geen of nauwelijks bebouwing bevindt (gedeelten die niet voldoen aan de gestelde criteria). Wanneer deze gedeelten langer dan 350 meter zijn, kunnen ze het beste als buiten de bebouwde kom worden aangemerkt.
 - Is vastgesteld dat er sprake is van een bebouwde kom, dan moet de juiste locatie van de komgrens worden bepaald op basis van de wegkenmerken en de (overige) omgevingskenmerken:
 - De komgrens wordt bij voorkeur gelokaliseerd op een plaats waar in het landschap sterk verschillende karakters aan elkaar grenzen.
 - Rekening moet worden gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen die op de korte tot middellange termijn worden gerealiseerd.
 - Onderzocht moet worden of bestaande of nieuwe wegkenmerken de locatie en het ontwerp van de komgrens kunnen ondersteunen.
 - Nagegaan moet worden in hoeverre omgevingskenmerken het ontwerp van de komgrens kunnen ondersteunen.
 - De komgrens moet waarneembaar en herkenbaar zijn op de afstand waarover de weggebruiker veilig het gewenste snelheidsniveau kan bereiken.

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de hiervoor benoemde maatregel strekt tot het verzekeren van de veiligheid op de weg;



Oude komgrens



Nieuwe komgrens

De korpschef van de politie, namens deze de politiefchef van de Eenheid Noord-Holland, namens deze,

Nancy Zon
 Brigadier van politie
 verkeersadviseur politie Noord-Holland, district Noordkop