

Gemeenteraad

Vergadering van 8 maart 2022
Beleid en Uitvoering - Openbare ruimte

2022_RAAD_00017 Aanpassen bebouwde komgrens Kuinre

Overlegd met

Gert Ekkelenkamp en Jaap Schram

Portefeuillehouder

M. Scheringa

Samenvatting

De Slijkenburgerdijk (N351) is een gebiedsontsluitingsweg gelegen buiten de bebouwde komgrens van Kuinre. De ingestelde maximum snelheid is 80 km/u. De provincie Overijssel is beheerder van de weg. De noodzaak tot groot onderhoud aan de Slijkenburgerdijk heeft de discussie over de verkeersveiligheid en leefbaarheid aan deze weg (weer) doen oplaaien. De wens vanuit Kuinre, de gemeente Steenwijkerland en de provincie Overijssel is om de verkeersveiligheid op en leefbaarheid aan de Slijkenburgerdijk te verbeteren. Dat kan worden bereikt door de bebouwde komgrens aan te passen en daarmee de maximum snelheid op de weg te verlagen van 80 km/u naar 50 km/u.

Beschrijving

Inleiding

De Slijkenburgerdijk (N351) is een gebiedsontsluitingsweg gelegen buiten de bebouwde komgrens van Kuinre. De ingestelde maximum snelheid is 80 km/u. De provincie Overijssel is beheerder van de weg. De noodzaak tot groot onderhoud aan de Slijkenburgerdijk heeft de discussie over de verkeersveiligheid en leefbaarheid aan deze weg (weer) doen oplaaien. De wens vanuit Kuinre, de gemeente Steenwijkerland en de provincie Overijssel om de verkeersveiligheid op en leefbaarheid aan de Slijkenburgerdijk te verbeteren, kan worden bereikt door de maximum snelheid op de weg te verlagen van 80 km/u naar 50 km/u.

Bovendien leidt de verlaging van de maximum snelheid tot het behoud van de voor Kuinre zo beeldbepalende bomen langs de weg, omdat op een 50km-weg met een smaller wegprofiel kan worden gewerkt dan volgens de huidige inrichtingseisen nodig is voor een 80km-weg. Deze bomen markeren de ligging van Kuinre op de grens van het oude en nieuwe land en in het weidse landschap vanuit Friesland. De laan is een belangrijke schakel in het groenblauwe netwerk samen met de langsliggende watergang. Deze groenblauwe structuur is voor de ecologie in de omgeving belangrijk. Waar de bomen nu positief bijdragen aan het gewenste rijgedrag van de weggebruiker, is te verwachten dat kappen van bomen een negatief effect heeft op de snelheden op de N351.

Wettelijk kader

De bebouwde kom wordt bij besluit door de gemeenteraad vastgesteld op grond van artikel 20a Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). Dit besluit moet ten minste worden afgestemd met de eigenaar van de wegen en de politie.

In artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVW is bepaald waartoe de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken, namelijk onder meer tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder.

Op grond van artikel 156a WVW 1994 moet deze bebouwde kom worden aangeduid met de blauwe borden (RVV 1990 borden H1 en H2).

In de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is bepaald waar een bebouwde komgrens aan moet voldoen. Hierin staat dat: *"De grens van*

de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 en H2, 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 het 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."

In verkeersjuridische zin is het effect van het binnen de bebouwde kom brengen van een gebied dat de toegestane maximumsnelheid wijzigt. Buiten de bebouwde kom geldt een standaard maximumsnelheid van 80 km/u en binnen de bebouwde kom een standaard maximumsnelheid van 50 km/u.

Opties verlagen maximum snelheid

De maximum snelheid op de Slijkenburgerdijk kan op twee manieren terug worden gebracht naar 50 km/u, namelijk:

- *Instellen maximum snelheid 50 km/u op gevaarpunten door plaatsing RVV-bord model A1-050, en;*
- *Binnen de bebouwde kom brengen met een weginrichting behorend bij een maximum snelheid van 50 km/u.*

Op basis van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt de grens van de bebouwde kom gekenmerkt door het begin van langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing. in onderhavige situatie staat de bebouwing net te ver af van de weg om te voldoen aan de CROW-richtlijnen voor locatie en inrichting van bebouwde kom. Daarmee is handhaving op snelheid volgens de politie lastig.

Echter het instellen van een maximum snelheid van 50 km/u op de N351 vraagt om zoveel borden dat een onduidelijkere situatie ontstaat voor de weggebruiker. De 50 km/u borden moeten voor elke kruising als herhaling worden geplaatst, op de kruisingen met wegen het dorp in moeten bebouwde kom borden geplaatst worden in combinatie met "zone 30" borden. Daarmee komt het uitzicht van de aansluitende wegen op de N351 in het geding. Die oplossing is niet in lijn met de behoefte aan duidelijke en herkenbare weginrichting.

Provincie en gemeente zijn van mening dat het instellen van een bebouwde kom grens langs de N351 in combinatie met een daarop conform de richtlijnen aangepast wegontwerp het duidelijkst is voor de weggebruiker. Deze zal zich daardoor bewuster zijn van het gewenste verkeer- en snelheidsgedrag. Daarmee is de verkeersveiligheid het meest gediend. Ook als dit tot gevolg heeft dat moeilijker kan worden gehandhaafd op snelheid.

Voorstel

Artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt, dat de gemeenteraad bevoegd is om de grenzen van de bebouwde kom binnen een gemeente vast te stellen. Wij stellen u voor om de grens van de bebouwde kom van Kuinre voor de wegenverkeerswet te wijzigen, zoals dat op bijgevoegde plattegrond van 5 oktober 2021 met tekeningnummer 00-27-P0004_10 is aangegeven. De maximum snelheid op de Slijkenburgerdijk wordt hiermee teruggebracht naar 50 km/u.

Argumenten

1.1 Breed gedragen wens vanuit Kuinre

1.2 Verbetering van de verkeersveiligheid (artikel 2, eerste lid, onder a en b, WVV)

Op basis van artikel 20 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/u. Het verplaatsen van de komgrenzen zorgt dat voetgangers en fietsers de Slijkenburgerdijk veiliger kunnen oversteken. Ook is het oprijden en afslaan van de N351 veiliger.

1.3 Verlaging geluidsbelasting en verbetering van de leefbaarheid langs de weg (artikel 2, tweede lid, onder a, WVV)

Op dit moment geldt op de Slijkenburgerdijk een maximumsnelheid van 80 km/u. Als de weg binnen de bebouwde kom wordt gehaald en als gevolg hiervan een maximumsnelheid van 50 km/u geldt, dan levert dit een verlaging van geluidsbelasting van de weg op. De leefbaarheid langs de weg verbetert hierdoor voor omwonenden.

1.4 Beeldbepalende bomen blijven behouden (artikel 2, tweede lid, onder b, WVV)

De Slikenburgerdijk voldoet niet aan de inrichtingsrichtlijnen van het CROW die gelden voor een 80kmwag buiten de bebouwde kom. Om de wag te laten voldoen aan de inrichtingsrichtlijnen zou deze bij groot onderhoud moeten worden verbreed en zouden de beeldbepalende bomen langs de wag in verband met deze verbreding en de obstakelvrije zone moeten worden gekapt. Deze bomen markeren de ligging van Kuinre op de grens van het oude en nieuwe land en in het weidse landschap vanuit Friesland. Het kappen van bomen doet afbreuk aan de karakteristieke laanbeplanting die de aanwezigheid van het dorp naast de wag benadrukt. De laan is een belangrijke schakel in het groenblauwe netwerk samen met de langs liggende watergang. Deze groenblauwe structuur is voor de ecologie in de omgeving belangrijk. Waar de bomen nu positief bijdragen aan het gewenste rijgedrag van de weggebruiker, is te verwachten dat kappen van bomen een negatief effect heeft op de snelheden op de N351.

Op basis van artikel 20 van het RVV 1990 geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/u. Om deze reden kan met een smaller wagprofiel gewerkt worden, waarbij de beeldbepalende bomen langs de wag behouden kunnen blijven.

1.5 Met het verplaatsen van de komgrenzen op de Slikenburgerdijk wordt recht gedaan aan hoe de situatie er na de herinrichting uitziet

De gehele inrichting van de N351 wordt bij de herinrichting uitgevoerd als zijnde een wag binnen de bebouwde kom (o.a. de wag volledig in de banden, toepassen van straatverlichting, middennaald, fietsers in de voorrang op de rotonde, etc.). Dit ontwerp bevindt zich al in de uitvoerende fase, waardoor aanpassing niet meer mogelijk is.

1.6 Het verplaatsen van de komgrenzen zorgt voor meer duidelijkheid voor de weggebruiker

Door de komborden naar voren te halen valt de Kleine Burcht, de garage, en het tankstation met shop ook binnen de bebouwde kom (net zoals dat het geval is bij alle omliggende bebouwing en het bedrijventerrein).

Bovendien wordt hiermee de onduidelijke situatie opgelost dat op drie van de vijf poten van de rotonde (Punterweg, Burchtstraat en Kuinderdiep) komborden staan om aan te geven dat je vanaf de rotonde de kom in gaat.

1.7 De provincie Overijssel gaat als wegbeheerder akkoord met het voorstel

Op basis van artikel 23 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) heeft overleg plaatsgevonden met beleidsambtenaren van de provincie Overijssel. De provincie Overijssel gaat akkoord met het wijzigen van de komgrenzen.

Kanttelingen en risico's

1.1 Rechtmatigheid

Op basis van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt de grens van de bebouwde kom gekenmerkt door het begin van langs de wag gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat er een herkenbaar verschil in karakter met het gebied buiten de bebouwde kom aanwezig is.

Wat onder aaneengesloten bebouwing wordt verstaan is verder uitgewerkt in CROW-publicatie 135, Bebouwde komgrenzen - Aanbevelingen voor locatie en inrichting. Zo moet de afstand tussen de wegas en de bebouwing kleiner zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer bedragen dan 25 meter (afstandscriterium) en het bebouwde lint moet ten minste 400 meter lang zijn, wil het de weggebruiker de indruk van een bebouwd gebied geven (lengtecriterium).

In onderhavige situatie wordt enkel niet voldaan aan het afstandscriterium van aaneengesloten bebouwing, omdat de afstand tussen de wegas en bebouwing groter is dan 25 meter. Hoewel dit in onderhavige situatie geen afbreuk doet aan het herkenbare verschil in karakter van het gebied binnen en buiten de bebouwde kom, zoals is opgenomen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW, is er strikt genomen volgens de CROW-richtlijnen geen sprake van een bebouwde kom.

Echter zijn de CROW-richtlijnen in principe niet bindend. In jurisprudentie waarbij in de uitspraak wordt verwezen naar CROW-publicaties is de kern dat wegbeheerders mogen afwijken van de richtlijnen, maar dat hiervoor wel een goede motivering en afweging van belangen nodig is.

Er is niet gebleken dat belanghebbenden onevenredig zullen worden benadeeld door de genoemde verkeersmaatregel, dan wel dat door de te treffen verkeersmaatregel onduidelijke verkeerssituaties zullen ontstaan.

1.2 Negatief advies politie-eenheid Oost-Nederland

Op basis van de artikel 24 sub a van het BABW is het voorstel besproken met de gemandateerde adviseur van de politie-eenheid Oost-Nederland, district IJsselland. De adviseur heeft negatief advies uitgebracht op het aanpassen van de bebouwde komgrens. De reden hiervoor is dat niet wordt voldaan aan het afstandscriterium uit de CROW-richtlijnen, waardoor handhaving op snelheid volgens de politie lastiger is. De adviseur heeft voorgesteld om in plaats van een komgrenswijziging via een verkeersbesluit een maximumsnelheid van 50 km/u in te stellen. Handhaving door de politie op snelheid is hiermee beter mogelijk.

Echter het instellen van een maximum snelheid van 50 km/u op de N351 vraagt om zoveel borden dat een onduidelijkere situatie ontstaat voor de weggebruiker. De 50 km/u borden moeten voor elke kruising als herhaling worden geplaatst, op de kruisingen met wegen het dorp in moeten bebouwde kom borden geplaatst worden in combinatie met "zone 30" borden. Daarmee komt het uitzicht van de aansluitende wegen op de N351 in het geding. Die oplossing is niet in lijn met de behoefte aan duidelijke en herkenbare weginrichting.

Provincie en gemeente zijn van mening dat het instellen van een bebouwde kom grens langs de N351 in combinatie met een daarop conform de richtlijnen aangepast wegontwerp het duidelijkst is voor de weggebruiker. Deze zal zich daardoor bewuster zijn van het gewenste verkeer- en snelheidsgedrag. Daarmee is de verkeersveiligheid het meest gediend. Ook als dit tot gevolg heeft dat moeilijker kan worden gehandhaafd op snelheid.

1.3 Het aanpassen van de bebouwde komgrens werkt door in andere regelgeving

Wijzigingen van de bebouwde komgrens werken door in onder andere regelgeving voor geluidshinder, de Wet geurhinder en veehouderij en de Algemene plaatselijke verordening. Onderhavige wijziging van de bebouwde komgrens is getoetst aan dergelijke regelingen voor mogelijke gevolgen, maar deze zijn niet geconstateerd.

1.4 Het uitbreiden van de bebouwde komgrens zorgt mogelijk voor een langere reistijd

De bebouwde kom wordt uitgebreid met circa 1,4 km. Voor bepaalde weggebruikers zal deze uitbreiding zorgen voor een langere reistijd en daarom niet als positief worden ervaren. Echter, de verkeersveiligheid op en leefbaarheid aan de weg wegen in dit geval zwaarder, dan het comfort en aantrekkelijkheid van deze route.

Duurzaamheid en social return

Niet van toepassing.

Financiële toelichting

De financiële consequenties van de wijziging van de bebouwde komgrens beperken zich tot het (ver)plaatsen van enkele bebouwde komborden. Deze kosten zijn meegenomen in het herinrichtingsproject van de Slijkenburgerdijk, dat wordt uitgevoerd en gefinancierd door de provincie Overijssel.

Communicatie en participatie

De plannen zijn met Plaatselijk Belang Kuinre besproken en zij staat positief tegenover dit voorstel. Voor het nemen van een besluit tot het verplaatsen van de komgrens, moet het voorstel besproken worden met de politie. Dit is gedaan en de politie heeft negatief geadviseerd. Daarnaast is de partij die het openbaar vervoer verzorgt geïnformeerd over dit voorstel.

Bij elke procedure tot wijziging van een komgrens wordt een afweging gemaakt ten aanzien van de te volgen procedure: wordt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) gevolgd of volstaat een standaard besluitvormingsprocedure. Met de eerste procedure krijgen belanghebbenden meer gelegenheid om te reageren dan bij de tweede procedure.

Wij stellen u voor om de standaard besluitvormingsprocedure te hanteren. Door de verruiming van de bebouwde kom gaat de geldende maximumsnelheid omlaag, wat voor omwonenden positieve effecten heeft (bijvoorbeeld qua geluid). Tijdens de voorbereiding van het besluit is niet op tegenargumenten

van belanghebbenden gestuit en hebben wij ook geen conflicterende belangen geconstateerd. Tegen dit besluit kan binnen zes weken na bekendmaking bezwaar worden ingediend.

Uitvoering en planning

Bij oplevering van de herinrichting van de Slijkenburgerdijk (naar verwachting) eind maart 2022, worden de bebouwde kom borden geplaatst op de nieuwe locatie(s).

Is het besluit openbaar?

Ja

Besluit

Het college legt het volgende voor aan de gemeenteraad:

De bebouwde komgrens van Kuinre voor de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen op de Slijkenburgerdijk (N351) te Kuinre, door plaatsing van RVV-borden H1 en H2 zoals dat op bijgevoegde plattegrond van 5 oktober 2021 met tekeningnummer 00-27-P0004_10 is aangegeven.