

Bijlage 1

Betreft: Notitie uitgangspunten instellen bebouwde kommen.

Bijlage: 1 (behoort bij raadsbesluit voor vaststelling bebouwde kom in kader WvW)

Onderwerp

Grenzen bebouwde kom

1 Aanleiding

De provinciale weg N324 (Paalgraven-Maasbrug) is aan groot onderhoud toe. Voor de provincie Noord Brabant is dit aanleiding geweest om enkele jaren terug te starten met een zogenaamde planstudie. In 2015 is door de gemeenteraad het budget beschikbaar gesteld voor het wegvak Grave, inhoudende 3 rotondes, 2 verkeersregelinstanties (VRI) en reconstructie gedeelte Hoogveldscheweg, namelijk:

- Rotonde bij de Tolschestraat;
- Rotonde bij Generaal de Bonsweg;
- Vervanging VRI's Stoofweg en Trompetterstraat;
- Rotonde bij de Industriestraat.

Daarnaast wordt de snelheid binnen Grave teruggebracht naar 50km/h vanaf de toekomstige rotonde de Generaal de Bonsweg tot en met de toekomstige rotonde Industriestraat. Voor het terugbrengen van de snelheid is het nodig om de verkeerskundige komgrens aan te passen en opnieuw door de gemeenteraad vast te laten stellen.

2 Inleiding

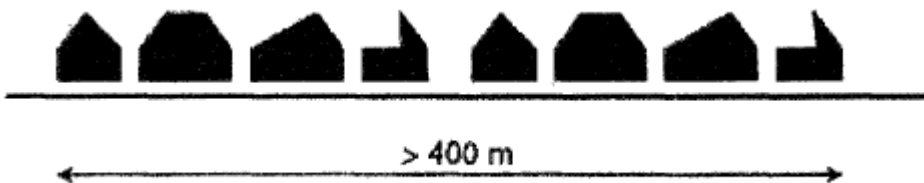
Het doel van komgrenzen is te bewerkstelligen dat een weggebruiker zijn rijgedrag aanpast aan de situatie binnen dan wel buiten de bebouwde kom. De formele overgang tussen het buitengebied en de bebouwde kom, ook wel de komgrens genoemd, ligt in de praktijk niet altijd op de locatie waar de landelijke en de bebouwde omgeving elkaar ontmoeten. Toch moet op de komgrens aan weggebruikers duidelijk gemaakt worden dat zij hun gedrag moeten aanpassen. De overgang van buitengebied naar bebouwde kom vraagt in verkeerstechnische zin in het algemeen meer aandacht dan die in omgekeerde richting. Dit heeft te maken met het feit dat bij het binnengaan van de bebouwde kom de snelheid moet worden teruggebracht.

De aanbevelingen voor de locatie van komgrenzen in deze memo, leggen de nadruk op verkeer, bebouwde omgeving en overige omgevingskenmerken. Het betreft algemene, landelijke aanbevelingen. De exacte bepaling van het type komgrens, specifieke vormgeving, inrichting en overige ontwerpeisen, zijn in deze memo buiten beschouwing gelaten. Deze zijn locatiespecifiek. Wel wordt ingegaan op algemene bepalingen hierin.

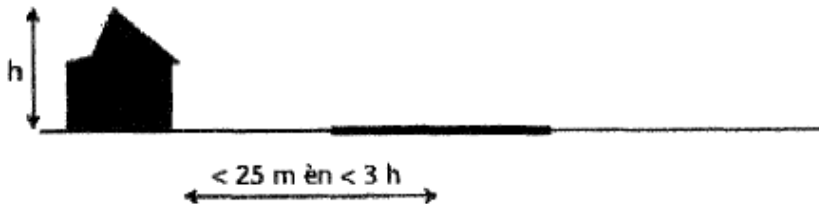
3 Bebouwde kom! of toch niet?

Van een bebouwde kom is sprake wanneer:

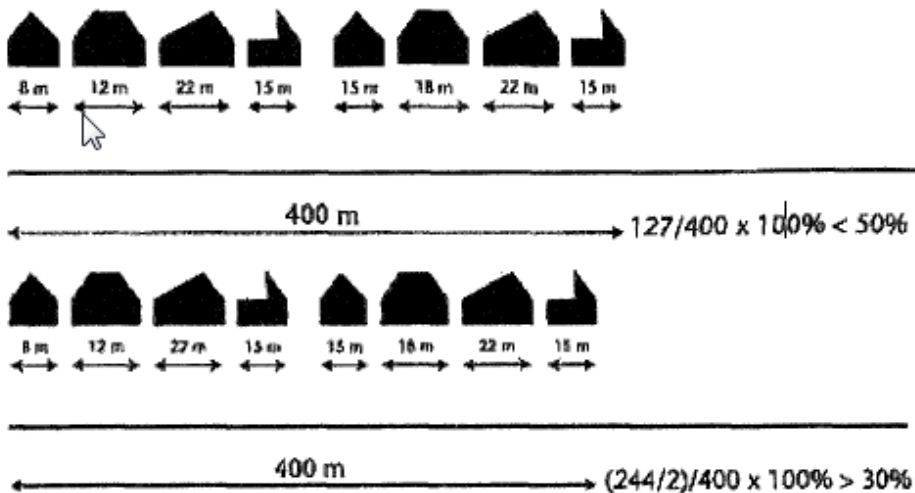
- voldoende bebouwing aanwezig is
Het bebouwde lint moet van enige omvang zijn, wil de weggebruiker de indruk hebben zich in bebouwd gebied te begeven. De lengte van de bebouwde kom dient ten minste 400 meter te bedragen. Zicht op het einde van de bebouwde kom, vanaf het begin van de bebouwde kom, wordt ten zeerste afgeraden.



- bebouwing zich op relatief geringe afstand van de weg bevindt
Voor de beleving van een gesloten ruimte, dient de afstand tussen de weg en de bebouwing kleiner te zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer dan 25 meter te bedragen.



- bebouwing (van enige omvang) in relatief hoge dichtheid aanwezig is
Bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid over 400 meter minimaal 50% te zijn.
Bij tweezijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid over 400 meter minimaal 30% te zijn.



¹ Bron: CROW Publicatie 135, Bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting

- er zichtrelatie is met de bebouwing

Op locaties waar weggebruikers geen zicht hebben op bebouwing, is het niet zinvol een komgrens te plaatsen. Dit kan het geval zijn wanneer een weg aan weerszijden ontsloten is met bijvoorbeeld geluidswallen.

Ook wanneer de bebouwingsdichtheid feitelijk voldoende groot is, kan de inpassing in het landschap ervoor zorgen dat een bestuurder de overgang niet als een logische komgrens ervaart. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer het landschap erg weids is of wanneer het doorgaande karakter van de weg te weinig wordt doorbroken. De volgende paragraaf geeft daarom richtlijnen voor de locatie van een komgrens.

4 Locatie, vormgeving en omgevingskenmerken van de bebouwde kom

Als sprake is van een bebouwde kom, kan de juiste locatie bepaald worden voor de komgrens. Het is van belang dat het zicht op de komgrens voldoende is. Zo kan de automobilist tijdig anticiperen op de overgang tussen bebouwde en niet bebouwde kom. Een komgrens direct na een bocht of achter een rotonde is daarom meestal niet verstandig. Ook dient de bebouwde komgrens niet op te gaan in de omgeving. Met andere woorden, het zicht kan dan wel voldoende zijn op de komportalen, maar door de achtergrond (en overige wegmeubilair) kunnen deze in het geval van een verkeerde plaatsing in het niet vallen. Daarnaast is het van belang dat ter plaatse van de komgrens het verkeer voldoende duidelijk gemaakt wordt dat een ander gedrag van hem/haar gewenst is. Het snelheidsverschil tussen bebouwde en niet bebouwde kom, mag maximaal 30 km/h zijn. Een overgang met een groter verschil in maximumsnelheid dient gefaseerd te worden uitgevoerd.

Aanbevolen wordt om de komgrens te plaatsen op basis van de ter plaatse aanwezige weg- en/of omgevingskenmerken:

- Sterk verschillende karakters
De komgrens wordt bij voorkeur op een plaats waar in het landschap sterk verschillende karakters aan elkaar grenzen gesitueerd. Daarbij dient rekening gehouden te worden met toekomstige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld een nog aan te leggen verblijfsgebied. Hierbij wordt een termijn van ongeveer 3jaar in de toekomst gehanteerd.
- Een karakter waarop de technische inrichting kan worden afgestemd
Plaats een komgrens bij voorkeur op aanwezige afwijkingen in (bijvoorbeeld) het dwars- of lengteprofiel, nabij een kruising van wegen of voetgangersoversteek, bij het begin/einde van fietsvoorzieningen en/of verschil in beplanting.
- Zichtbaarheid
De komgrens dient ten minste zichtbaar te zijn over een afstand waarover een weggebruiker veilig het gewenste snelheidsniveau kan bereiken.

Daarnaast kunnen ter ondersteuning worden toegepast:

- Inrichtingselementen
Voorbeelden zijn: het wijzigen van bestratingsmateriaal; het aanbrengen / beëindigen van trottoirs / trottoirbanden en overgangen in (aangepaste) verlichtingen beplanting.
- Inleidende maatregelen
Voorbeeld kunnen zijn landschapskunst, poortconstructies en aangepaste inrichting van bermen.

- Verschil in het wegprofiel binnen en buiten de bebouwde kom.
Een overgang naar een smal/er / breder wegprofiel leidt automatisch tot aangepast gedrag van de weggebruiker.

5 Procedure

In artikel 20a van de Wegenverkeerswet is vastgelegd dat de gemeenteraad de grenzen van de bebouwde kom vaststelt. In het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) is

verder bepaald dat de beheerder en/of eigenaar van de weg van de weg gehoord moet worden (artikel 23 BABW) en dat vooraf overleg moet plaatsvinden met de politie (artikel 24 BABW). Belanghebbenden hebben de mogelijkheid een bezwaarschrift in te dienen tegen het besluit van de gemeenteraad. Een belanghebbende heeft zes weken de tijd om bezwaar te maken. Deze termijn gaat in op de dag na de schriftelijke bekendmaking van het besluit. De gemeenteraad beoordeelt het bezwaar en neemt een besluit op het bezwaarschrift. Als een bezwaarmaker het niet eens is met de beslissing van de gemeente op het bezwaarschrift, kan hiertegen binnen zes weken beroep ingesteld worden bij de rechtbank in 's-Hertogenbosch.

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) is niet van toepassing op dit besluit. Dit betekent dat vooraf geen zienswijzen ingediend kunnen worden. De gemeente heeft wel de mogelijkheid om deze procedure van toepassing te verklaren. Het van toepassing verklaren van de procedure suggereert dat burgers inspraak geboden wordt.

6 Samenvatting / Programma van Eisen

Op basis van voorgaande overwegingen zijn de volgende eisen geformuleerd voor de komgrens: Met betrekking tot de locatie en de omgevingskenmerken:

- Ter plaatse van de komgrens heeft de weggebruiker een zichtrelatie met bebouwing.
- De locatie van de komgrens beantwoordt aan het verwachtingspatroon van weggebruikers.
- De komgrens is duidelijk herkenbaar.
- De omgevingskenmerken ondersteunen de locatie en het (verkeers)technisch ontwerp van de komgrens.
- De komgrens is afgestemd op het karakter van de aangrenzende bebouwing.
- Het gebruik van aanvullende omgevingskenmerken is afgestemd op de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.
- De locatie voldoet aan de eisen genoemd in paragraaf 3 van dit advies en Hoofdstuk II, paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW (zie bijlage).

Met betrekking tot de (algemene) vormgeving:

- Het aantal oplossingen is beperkt en uniform. Streef naar standaardisatie binnen de gemeente.
- De vormgeving bewerkstelligt het gewenste (snelheid)gedrag bij de weggebruiker.
- Het verschil in maximumsnelheid tussen de situatie binnen en buiten de bebouwde kom is niet groter dan 30 km/h. Bij grotere verschillen vindt de overgang gefaseerd plaats.
- De komgrens levert geen beperking van de berijdbaarheid op voor de weggebruikers.
- Het passeren van de komgrens gaat de rijtaak van de weggebruiker niet te boven.
- De verkeerskundige functie is bepalend voor de vormgeving van de komgrens (vorm volgt functie).
- De vormgeving voldoet aan de eisen genoemd in hoofdstuk II van de Uitvoeringsvoorschriften BABW (zie bijlage).

Bijlage: Wettelijke bepalingen

1 WEGENVERKEERSWET 1994

Hoofdstuk II Verkeersgedrag, paragraaf 3 Vastste/lingbebouwde kom

Artikel 20a

1. De grenzen van de bebouwde kom of kommen van een gemeente worden vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad.
2. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels inzake de vaststelling van bebouwde kommen vastgesteld.

2 REGLEMENT VERKEERSREGELS EN VERKEERSTEKENS 1990

Hoofdstuk II Verkeersregels, paragraaf 8 Maximumsnelheid

Artikel 20

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

1. voor motorvoertuigen 50 km per uur;
 - a. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 - b. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
2. op de rijbaan 45 km per uur;
3. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Artikel 21

Buiten de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

1. voor motorvoertuigen op autosnelwegen 120 km per uur, op autowegen 100 km per uur en op andere wegen 80 km per uur;
2. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 - a. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 40 km per uur;
 - b. op de rijbaan 45 km per uur;
3. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Artikel 22

1. Voor zover niet ingevolge andere artikelen een lagere maximumsnelheid geldt, gelden voor de volgende voertuigen de volgende bijzondere maximumsnelheden:
 - a. voor kampeerwagens als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg, vrachtauto's en autobussen, niet zijnde T1 OO-bussen 80 km per uur;
 - b. voor motorvoertuigen met aanhangwagen, 80 km per uur;
 - c. voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen 25 km per uur;
 - d. voor brommobielen 45 km per uur;
 - e. voor snorfietsen 25 km per uur.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, geldt voor andere motorvoertuigen dan bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en e, die een aanhangwagen met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg voortbewegen op autowegen en autosnelwegen een maximumsnelheid van 90 km per uur.

Hoofdstuk III Verkeerstekens, paragraaf 1 A/gemene bepalingen

Artikel 62

Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Artikel 63

Verkeerstekens gaan boven verkeersregels, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens.

Artikel 63b

Wanneer verkeerstekens die een maximumsnelheid aanduiden een hogere snelheid aangeven dan :

1. de in de artikelen 20. onderdeel b. 21. onderdeel b, en 22 vastgestelde maximumsnelheden. of
2. de ingevolge een ministeriële regeling krachtens artikel 86a geldende maximumsnelheid. of
3. de in artikel 45 aangegeven snelheid,

geldt de laagste aangegeven snelheid.

Hoofdstuk III Verkeerstekens, paragraaf 2 Verkeersborden

Artikel 65

Ingeval een weg is verdeeld in rijstroken, kan de toepassing van een verkeersbord worden beperkt tot één of meer rijstroken.

Artikel 67

1. Onder verkeersborden aangebrachte onderborden kunnen inhouden:
 - a. een nadere uitleg van het verkeersbord;
 - b. ingeval op een onderbord uitsluitend symbolen voorkomen: het verkeersbord geldt slechts voor de aldus aangeduide weggebruikers of het aldus aangeduide verkeersgedrag;
 - c. ingeval op een onderbord het woord "uitgezonderd" in combinatie met symbolen voorkomt: het verkeersbord geldt niet voor de aldus aangeduide weggebruikers of het aldus aangeduide verkeersgedrag.
2. Indien het beoogde verkeersgedrag wordt aangegeven door middel van teksten of tekens al dan niet in combinatie met symbolen, blijkt het beoogde verkeersgedrag uit het onderbord.
3. Symbolen op onderborden hebben dezelfde betekenis als die welke in bijlage 1 zijn opgenomen.

Bijlage 1

Snelheid	Hoofdstuk	A
	Omschrijving Maximumsnelheid	A 1
	Omschrijving Einde maximumsnelheid	A 2
Bebouwde kom	Hoofdstuk	H
	Omschrijving Bebouwde kom	H 1
	Omschrijving Einde bebouwde kom	H 2

3 BESLUIT ADMINISTRatieve BEPALINGEN INZAKE HET WEGVERKEER

Hoofdstuk II. Verkeerstekens en maatregelen ter regeling van het verkeer

Artikel 23

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.

Artikel 24

Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:

1. de korpschef,
2. de commandant van de Koninklijke marechaussee, indien de taak ten aanzien van het verkeer mede wordt vervuld op een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder e, van de Politiewet 2012.

Hoofdstuk III. Vaststelling bebouwde kom

Artikel 48

Bij de vaststelling van de grenzen van de bebouwde kom of kommen als bedoeld in artikel 20a van de wet, zijn de artikelen 23 en 24 van overeenkomstige toepassing.

4 UITVOERINGSVOORSCHRIFTEN BABW INZAKE VERKEERSTEKENS

Hoofdstuk II. Verkeersborden, paragraaf 1 Algemene bepalingen ten aanzien van de toepassing van Verkeersborden

1. Borden worden slechts toegepast indien de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven.
2. Borden worden niet toegepast indien daarmee een regeling beoogd wordt die overeenkomt met een gedragsregel of een ander verkeersteken. Ook indien het gewenste gedrag voortvloeit uit de weginrichting blijven borden achterwege.

Hoofdstuk II. Verkeersborden, paragraaf 2. A/gemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden

1. De waarneembaarheid van verkeersborden moet dag en nacht verzekerd zijn.
2. Borden worden zodanig geplaatst dat zij het zicht op het verkeer of op verkeerstekens niet belemmeren.
3. Borden worden in beginsel haaks ten opzichte van de weg geplaatst.
4. Borden worden geplaatst aan de rechterzijde van de weg of boven een rijstrook indien het bord uitsluitend voor die rijstrook geldt, dan wel links van de weg indien het bord uitsluitend voor de linkerzijde geldt.
Indien plaatsing rechts van de weg niet mogelijk is, kunnen zij boven de rijbaan worden aangebracht. Ter hoogte van rechts geplaatste borden kunnen eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat dan wel indien het bord tevens voor de linkerzijde geldt.
5. De hoogte van de onderkant van het bord ten opzichte van het wegdek bedraagt minimaal:
 - a. binnen de bebouwde kom: 2,20 m; de hoogte mag minder zijn indien het bord is geplaatst op een verkeerseiland of buiten een pad of trottoir, doch bedraagt dan tenminste 1,20 m.
 - b. buiten de bebouwde kom: 1,20 m.
6. Bij plaatsing van borden boven de rijbaan bedraagt de vrije doorrijhoogte ten minste 4,50 m en boven fiets- en voetpaden ten minste 2,50 m.
Bij tunnels, viaducten en dergelijke kan hiervan worden afgeweken.
7. Een bord staat tenminste buiten het profiel van vrije ruimte van de rijbaan. De afstand tussen de rand van het bord en de kant van de rijbaan dan wel de kant van de verharding bedraagt bij voorkeur tenminste 0,60 m en ten hoogste 3,60 m. Op wegen buiten de kom, zonder parkeer- of vluchtstrook, bedraagt de minimumafstand 1,80 m.

Hoofdstuk II. Verkeersborden, paragraaf 3 A/gemene bepalingen ten aanzien van uitvoering van verkeersborden

8. Verkeersborden, behalve de borden K1 tot en met K11, worden uitgevoerd overeenkomstig de norm NEN 3381 (Verkeerstekens, Algemene voorschriften voor borden).
Borden in verschijnuitvoering of transparante uitvoering behoeven niet te voldoen aan de norm NEN 3381, mits de borden zoveel mogelijk overeenkomen met de in bijlage 1 van het RW 1990 gegeven modellen.
Ingeval een bord op een elektronisch signaleringsbord wordt weergegeven kan het symbool in wit op een zwart veld worden uitgevoerd in plaats van in zwart op een wit veld.
9. Borden worden wat betreft de maatvoering ten minste uitgevoerd overeenkomstig de volgende in de norm NEN 3381 opgenomen typen:
 - type III: Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 120 km/h of minder, of
 - type II: Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/h of minder, of
 - type I: Op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h of minder, of
 - type O: Bord 81 als herhalingsbord, alsmede de borden D2 en D3 indien gecombineerd met de gele koker.
 Van de minimummaat mag worden afgeweken indien het bord wordt geplaatst op een parkeerterrein, verzorgingsplaats of andere verkeersruimte bestemd voor beperkt gebruik.
10. Borden worden uitgevoerd met de oppervlakte van de afbeelding in retro reflecterend materiaal. De eigenschappen van het retro reflecterende materiaal komen minimaal overeen met klasse I volgens NEN 3381, met dien verstande dat de borden 87 en D2 minimaal conform klasse II worden uitgevoerd.
De borden K worden bij voorkeur eveneens in een retro reflecterend materiaal uitgevoerd.

Niet retro reflecterend behoeven te zijn:

- borden van hoofdstuk E, binnen de bebouwde kom;
 - bord L3 (bus/tramhalte);
 - borden G7 tot en met G10 alsmede G13 en G14;
 - borden in verschijnuitvoering of transparante uitvoering.
11. Bewegwijzering ten behoeve van voetgangers mag in afwijking van het bepaalde in het derde lid, eerste volzin, van artikel 4 van het BABW bestaan uit een rechthoekig bord, waarop de letters, cijfers of symbolen in een veld zijn geplaatst van andere kleur dan blauw

Hoofdstuk II. Verkeersborden, paragraaf 4 Voorschriften voor de afzonderlijke borden

Bord A1 (maximumsnelheid)

Toepassing

1. De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.
2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:
 - a. binnen de bebouwde kom:
 - op wegvakken: 70, 30 km/h
 - bij gevarenpunten: 30, 20 km/h;
 - b. buiten de bebouwde kom:
 - op autowegen:
 - op wegvakken: 80 km/h
 - bij gevarenpunten: 70 km/h;
 - op autosnelwegen:
 - op wegvakken: 100, 80 km/h;
 - op andere wegen buiten de bebouwde kom:
 - op wegvakken: 60, 30 km/h
 - bij verkeerslichten: 70 km/h
 - bij gevarenpunten: 60, 50 km/h.
3. Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonnodig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50 km/h.
4. 30 km/h en 30 km/h-zone, 60 km/h en 60 km/h-zone
Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:
 - iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
 - om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het
 - gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
 - met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a) plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b) kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c) kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
 - de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
 - indien de overgang naar een lagere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Plaatsing

1. Bord A1 wordt bij combinatie met bord H 1 daaronder geplaatst.
2. Bij een rijbaan van meer dan 5 m breed of met twee of meer rijstroken in dezelfde richting, wordt het bord indien mogelijk tevens aan de linkerzijde van die rijbaan geplaatst.

Borden H1 en H2 (bebouwde kom resp. einde bebouwde kom)

Toepassing

1. 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.

Plaatsing

1. Bord H2 kan links of rechts van de weg of rijbaan worden geplaatst.
2. Beide borden kunnen worden weggelaten langs voetpaden, onverplichte fietspaden en ruiterspaden.