

Ontwerpvoorstel aanpassing bebouwde kom gemeente Heerhugowaard

Agendanr.:

Voorstelnr.: RB2019095

Onderwerp: Aanpassing grenzen bebouwde kom

Programma: 2: Stedelijk beheer en duurzaam samenleven

Reden van agendering: ter besluitvorming

Aan de Raad,

Heerhugowaard, [datum raadsvergadering]

Voorstel / besluit:

1. De grenzen voor de bebouwde kommen voor Heerhugowaard ingevolge de Wet natuurbescherming en de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen conform de bij dit besluit behorende kaart.

Inleiding

Op grond van verschillende wetten moet de gemeente grenzen van de bebouwde kom vaststellen. Namelijk een komgrens in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994).

In 2012 zijn de grenzen van de bebouwde kom op grond van de Boswet (de voorloper van de Wnb), WVV 1994 en ook de Wegenwet voor het laatst aangepast. Deze komgrenzen lopen vanuit praktisch oogpunt gelijk. Als gevolg van de aanleg van de N194 is de situatie ter plaatse aangepast en komen de komgrenzen buiten niet overeen met bovengenoemd besluit.

De bevoegdheid om de bebouwde kom aan te passen kan in de bovengenoemde wetten worden teruggevonden. Aanpassing van de bebouwde kom in de zin van de WVV 1994 betreft een bevoegdheid van de gemeenteraad (artikel 20a van de WVV 1994). De provincie heeft daarin geen rol. Dat geldt ook voor aanpassing van de bebouwde kom in de zin van de Wnb (artikel 4.1, onder a, en 3.21, derde lid, van de Wnb). Voor zover het de bebouwde kom in de zin van de Wegenwet betreft zijn Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag om de komgrenzen vast te stellen (artikel 27, tweede lid, van de Wegenwet).

Beoogd effect

Het doel is te komen tot wijziging van de komgrenzen voor Heerhugowaard ingevolge de WVV 1994 en de Wnb.

Argumenten

1.1 Het voorstel past in het ingezette beleid.

Het voorstel past binnen programma 2: Stedelijk beheer en duurzaam samenleven. Het programma heeft tot doel het op peil houden en beheren van de voorziening en in de openbare ruimte.

1.2 Het ontwerp besluit voldoet aan de wettelijke vereisten.

Ingevolge de uitvoeringvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) wordt de grens van de bebouwde kom gekenmerkt door het begin van langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het wenselijk dat er een herkenbaar verschil in karakter met het gebied buiten de bebouwde kom wordt verkregen.

De volgende locaties worden zodoende op advies van de verkeerskundige buiten de bebouwde kom gebracht:

Ter hoogte van de Krusemanlaan wordt de komgrens langs de zuidzijde van de N194/Kamerlingh Onnesweg getrokken, zodat de provinciale weg en het gebied ten noorden van de N194 buiten de kom vallen. De kompoort wordt op het kruispunt Krusemanlaan/Karel van Manderstraat geplaatst. De 60 km/uur-zone op de Karel van Manderstraat blijft gehandhaafd.

Ter hoogte van de Middenweg wordt de N194/Kamerlingh Onnesweg, zowel de weg als de bermen, buiten de bebouwde kom geplaatst. Dit geldt voor het gebied ten oosten van de Middenweg. Voor het gebied ten westen van de Middenweg geldt dit tot aan het kruispunt met De Vaandeldrager.

Op dit moment ligt de rotonde N194/Kamerling Onnesweg volgens de Wegenwet binnen de bebouwde kom. Dit is de reden om de komgrens aan te passen. De N194 is een provinciale weg en hoort niet thuis binnen de komgrenzen van de gemeente.

1.3 In stedelijke gebieden gelden dezelfde regels.

De komgrenzen op basis van de WVV 1994 hebben rechtstreeks gevolg voor de toepassing van diverse verkeersregels (maximum snelheid op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, inrichtingseisen van wegen binnen en buiten de bebouwde kom, bromfietzers wel of niet op de rijbaan, parkeernormen), Wet milieubeheer (geluid), beheer groen, Wet vervoer gevaarlijke stoffen (geen vervoer binnen de bebouwde kom) en de Monumentenwet 1988.

Ingevolge de Wnb is voor het rooien van bos of bomen in een rijbeplanting buiten de bebouwde kom in vele gevallen een kapmelding nodig en wordt een herplantplicht opgelegd door de provincie. De Wnb beschermt geen houtopstanden binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom liggen deze bevoegdheden bij de gemeente.

Door opname van al het stedelijk gebied in de bebouwde kom gelden binnen de verschillende taakvelden (milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer) in het stedelijk gebied dezelfde regels.

Kanttekeningen

1.1 Het voorstel wijkt af van het advies van de politie.

Op de N194, ter hoogte van de Middenweg, is het advies van de politie overgenomen. Het wegvak komt buiten de bebouwde kom te liggen.

Ten aanzien van het voorstel de komgrens langs de zuidzijde van de N194/Kamerlingh Onnesweg te trekken heeft de politie negatief geadviseerd vanwege het ontbreken van een aaneengesloten bebouwing langs de Krusemanlaan. Advies van de politie is de komgrens te verplaatsen tot aan de Oosttangent, of de komgrens aan te passen zoals voorgesteld door de gemeente en dan de maximaal toegestane snelheid op de Krusemanlaan tot de Oosttangent te verhogen naar 70 km/uur. Reden voor de verhoging van de maximale snelheid is dat de weg zich leent tot hard rijden, aldus de politie.

Door te kiezen voor het kruispunt ter hoogte van de Karel van Manderstraat en niet het kruispunt met de Oosttangent, handelen we toekomstgericht. De gemeente is voornemens om de komende jaren ten zuiden van de Krusemanlaan de nieuwbouwwijk De Draai te ontwikkelen. Dit levert de door de politie benoemde aaneengesloten bebouwing op. Daarmee voldoet de Krusemanlaan aan de eisen van een weg binnen de bebouwde kom en is het voorstel conform wetgeving.

Volgens de meetgegevens van het bureau VIA rijdt 85% van de passanten dit moment onder de 63 km/uur. Door de snelheid te verhogen naar 70 km/uur neemt de gemiddelde snelheid toe, wat de verkeersveiligheid, de uitstoot van fijnstof en de geluidsoverlast in de omgeving negatief beïnvloedt. Ook heeft een verhoging van de snelheid consequenties voor de weginrichting ter plaatse.

Voorts heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord negatief geadviseerd over het door de politie voorgestelde. Een verhoging van de maximale snelheid leidt tot een toename in de geluidsbelasting. Compenserende maatregelen, in de vorm van de aanbreng van geluidsisolerende voorzieningen aan de gevels van appartementsgebouw De Rotonde en het vergroten van de afstand tussen de Krusemanlaan en de te realiseren nieuwbouwwijk, zijn niet mogelijk dan wel niet wenselijk vanwege de verstrekkende praktische en financiële effecten daarvan.

De Provincie is akkoord met het voorstel.

1.2 Voor aanpassing van de komgrenzen in de zin van de Wegenwet wordt een andere procedure doorlopen.

Uitgangspunt is en blijft dat de komgrenzen in de zin van de Wnb, WVV 1994 en de Wegenwet gelijk blijven. Nadat de procedure in het kader van de Wnb en

WVW 1994 is doorlopen, wordt er een aanvraag bij Gedeputeerde Staten ingediend tot aanpassing van de komgrenzen in de zin van de Wegenwet.

1.3 De komgrenzen worden ter plaatse duidelijk gemarkeerd.

De komgrens wordt ter plaatse aangeduid met verkeersborden H1 en H2 als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. De borden worden zoals gebruikelijk geplaatst in een portaal.

Financiële gevolgen

In verband met de verwijdering van de kompoorten aan de Krusemanlaan en de Karel van Manderstraat en de plaatsing van het kompoort voor het kruispunt van de Krusemanlaan en de Karel van Manderstraat worden kosten gemaakt. De kosten van de verwijdering en plaatsing van de kompoorten bedraagt in totaal € 1.600. De kosten voor plaatsing van twee begin 60 km/uur-zone en twee einde 60 km/uur-zone bedragen in totaal €900. Deze kosten worden betaald vanuit de reguliere budgetten voor de aanschaf van verkeersborden en straatmeubilair.

Uitvoering

Om te komen tot een aangepaste bebouwde kom in de zin van de WVW 1994 en Wnb wordt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht gestart. Het concept raadsvoorstel met de nieuwe komgrenzen wordt allereerst zes weken ter inzage gelegd om zo eenieder in de gelegenheid te stellen een zienswijze kenbaar te maken. Hieraan voorafgaand wordt een publicatie geplaatst in de Staatscourant, in het Gemeenteblad op overheid.nl en in het Stadsnieuws.

Na afloop van de terinzagelegging besluit het college definitief en met inachtneming van eventuele zienswijzen om het voorstel al dan niet in gewijzigde vorm aan de gemeenteraad voor te leggen. De raad besluit, na advies te hebben ingewonnen van de commissie, tot wijziging van de bebouwde kom. Dit besluit wordt gepubliceerd en tegen het besluit staat te zijner tijd beroep open.

Monitoring/Evaluatie

De komgrenzen worden naar behoefte aangepast.

Bijlagenr.	Titel/Onderwerp
Bij19-778	Kaart aanpassing grenzen bebouwde kom
E202008322	Advies geluid van Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,

de burgemeester,

Advies commissie Stad en Ruimte d.d. [datum]
RB2019095 Aanpassing grenzen bebouwde kom :

Nr.: RB2019095

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. [datum];

gelet op het advies van de commissie Stad en Ruimte d.d. [datum];

gelet op:

Artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 4.1, onder a, en 3.21, derde lid, van de Wet natuurbescherming;

b e s l u i t

de grenzen voor de bebouwde kommen voor Heerhugowaard ingevolge de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet natuurbescherming te wijzigen conform de bij dit besluit behorende kaart.

Heerhugowaard, [datum raadsvergadering]

De Raad voornoemd,

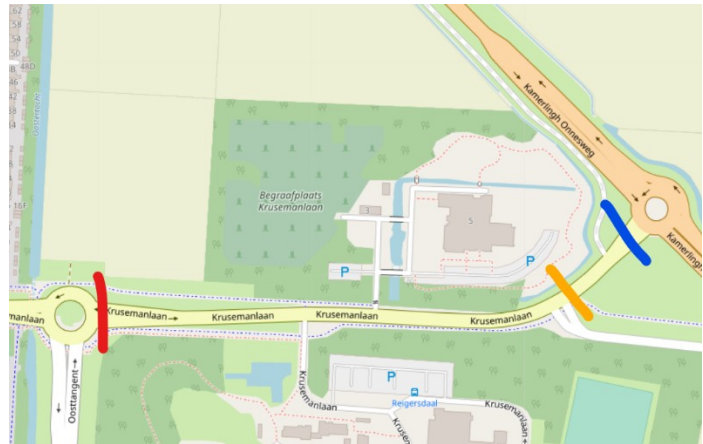
de griffier,
G.J. de Graaf,

de voorzitter
A.B. Blase

Bijlage Advies Geluid

Aan	Marieke Zeilmaker, Heerhugowaard, Heerhugowaard
Van	B. Klijn
E-mail	bklijn@odnhn.nl
Telefoon	088-102 17 77
Zaaknummer	OD.304971
Onderwerp	Krusemanlaan verleggen huidige komgrens rotonde met de N194 naar rotonde met de Oosttangent versie 2
Datum advies	25 februari 2020
Naam afdelingshoofd	Mike Goudemond
Paraaf afdelingshoofd	

Bij de gemeente Heerhugowaard is van plan de huidige komgrens bij de rotonde N194 met de Krusemanlaan (blauw aangegeven op het kaartje) te verplaatsen naar de kruising met de Karel van Manderstraat (oranje). Hierover is door de politie negatief geadviseerd omdat “de Krusemanlaan niet aan de eisen voor komgrens voldoet”¹.



Door de politie wordt als alternatief de volgende opties voorgedragen:

De komgrens verplaatsen naar de rotonde Krusemanlaan met de Oosttgangent (rode lijn) waarbij een maximum snelheid zal gelden van 80 km/uur.

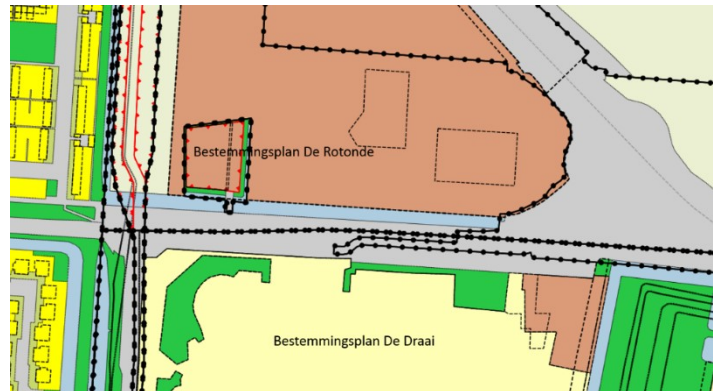
Idem als 1 waarbij het weggedeelte tussen de Karel van Manderstraat en de Oosttangent wordt ingericht als 70 km/uur weg.

De huidige maximumsnelheid op de betreffende weggedeelten bedraagt 50 km/uur.

Relevante zaken in de omgeving

Ten zuiden van het betreffende weggedeelte bevindt zich de te ontwikkelen woonwijk De Draai. Op grond van de Wet geluidhinder zijn voor de woonwijk hogere waarden verleend. Dit besluit is gebaseerd op de huidige situatie.

Door de projectleider J. Bruijn wordt aangegeven dat in 2026 het betreffende gedeelte van De Draai de woningen zullen worden gebouwd.



Ten noorden van dit gedeelte van de Krusemanlaan, nabij de rotonde met de Oosttangent is een nieuw bestemmingsplan “De Rotonde” in procedure. Het nieuw te bouwen complex zal worden aangewend voor het aanbieden van (woon-)zorg met bijbehorende voorzieningen. Het complex voorziet in essentie in de oprichting van 24 (woon-)zorgeenheden met een PMT (psychomotorische therapie)-zaal en bijbehorende (parkeer-)voorzieningen. Ook hiervoor zijn hogere waarden vastgesteld op basis van de huidige verkeerssituatie.

¹ Verzoek aanvullend advies e-mail 18 februari 2020

Voor de overige gronden van ten noorden van de Krusemanlaan geldt in essentie het bestemmingsplan "Buitengebied 2014". Op basis van dit bestemmingsplan hebben de gronden de bestemming "maatschappelijk", doch een bouwvlak, alwaar de voorgenomen ontwikkeling is geprojecteerd, ontbreekt. Om die reden voorziet het voorliggende bestemmingsplan in een nieuwe bestemmingsregeling waarmee de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Aspecten t.a.v. wetgeving

Een snelheidswijziging wordt op grond van de Wet geluidhinder gezien als een wijziging van een weg waarbij onderzocht zal moeten worden of er na wijziging sprake zal zijn van een reconstructie. Dit is geregeld in de Wet geluidhinder hoofdstuk VI "Zones langs wegen afdeling 4 "Reconstructies".

Indien zonder het treffen van maatregelen de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar een geluidstoename van afgerond 2 dB (in de praktijk 1,5 dB) veroorzaakt is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien dit het geval is zal moeten worden onderzocht of er maatregelen te treffen zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de heersende waarde of, zoals in dit geval de eerder verleende hogere waarde. Opgemerkt wordt dat een van de te treffen maatregelen is het verlagen van de snelheid.

Indien het treffen van maatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn zal een opnieuw een hogere hogere waarde moeten worden vastgesteld. Hierbij dient de karakteristieke geluidwering van de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen te worden onderzocht en zal als deze onvoldoende blijkt te zijn aanvullende gevelmaatregelen op kosten van de wegbeheerder, in dit geval de gemeente, moeten worden getroffen.

Aftrek 110g Wet geluidhinder.

Bij de beoordeling van geluid afkomstig van wegen mag er volgens de Wet geluidhinder (Wgh) rekening worden gehouden met de verwachting dat het wegverkeer in de toekomst stiller wordt. Dit is opgenomen in artikel 110g Wgh, Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt geldt in principe een aftrek van 2 dB.² Voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen lager is dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat voor de beoordeling van de Wet geluidhinder de snelheidswijziging in verband met de toepassing van de tijdelijke aftrek 110 g een verhoging van 3 dB oplevert. Hiermee is al ruimschoots sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Opgemerkt wordt dat dit enkel een rekenkundig verschil is voor toetsing in het kader van de Wet geluidhinder. In de praktijk, zonder aftrek blijft het geluidniveau ongewijzigd.

² voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB of 57 dB is, bedraagt de aftrek respectievelijk 3 en 4 dB.

Effect snelheidsverhoging op de geluidbelasting.

Een verhoging van de snelheid van 50 naar 70 km/uur zal een toename van de geluidsbelasting opleveren van ca. 1,5 dB. Indien de snelheid naar 80 km/uur zal de geluidbelasting met ca. 2 dB toenemen.

Beoordeling

Indien wordt gekozen voor een hogere maximum toelaatbare snelheid van 50 naar 70 km/uur op het betreffende weggedeelte zal in het kader van de toetsing op grond van de Wet geluidhinder de geluidbelasting met ca. 4,5 dB toenemen. Indien de snelheid wordt verhoogd naar 80 km/uur zal de geluidbelasting met ca. 5 dB toenemen. Het treffen van maatregelen zal niet wenselijk zijn of, zoals bij het appartementengebouw de Rotonde niet mogelijk zijn. Er zullen hogere hogere waarden moeten worden vastgesteld waarbij de gemeente als wegbeheerder zorg draagt voor aanvullende geluidisolierende voorzieningen aan de gevels van de geluidgevoelige gebouwen.

Voor het Bestemmingsplan De Draai zal betekenen dat er op kortere afstand een hogere geluidbelasting heerst. Om te voldoen aan de verleende hogere waarden zal er voor de te realiseren woningbouw een grotere afstand tot de weg aangehouden moeten worden. Verondersteld wordt dat dit verstreckende gevolgen heeft voor de planning en financiën van dit woningbouwproject. Geadviseerd wordt daarom de gevolgen van dit voorstel met de projectleider Joost Bruijn te bespreken.

Advies:

Negatief wordt geadviseerd over de verleggen van de komgrens en daarmee het verhogen van de ter plaatse heersende maximum snelheid.

Dit brengt namelijk direct kosten met zich mee doordat de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk wordt gesteld voor de aanvullende geluidisolierende voorzieningen van appartementengebouw "de Rotonde".

Op de lange termijn betekent dat voor Bestemmingsplan de Draai voor de te bouwen woningen een fors grotere afstand moet worden aangehouden dan nu het geval is. Dit zal in een uitgebreider onderzoek moeten worden uitgezocht.

Vanzelfsprekend zal ook de gevolgen voor luchtkwaliteit en verkeersveiligheid moeten worden beschouwd.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met de heer B. Klijn via 088-102 17 77 of bklijn@odnhn.nl. Wij verzoeken u hierbij het zaaknummer te vermelden.