

**ONTWERPBESLUIT:
VASTSTELLEN KOMGRENZEN LEIDERDORP ALS BEDOELD IN DE
WEGENVERKEERWET**

Postregistratienummer: Z/21/126067/261591

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp,

Gelet op:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp zijn voornemens om een besluit te nemen ter vaststelling van de bebouwde komgrenzen als bedoeld in artikel 20a van de Wegenverkeerswet. Ten behoeve van de realisatie van de Leidse Ring Noord (LRN), specifiek het tracédeel Oude Spoorbaan is het noodzakelijk de bebouwde komgrens aan te passen. Tevens wordt met voorliggend besluit de komgrenzen voor heel Leiderdorp actueel vastgelegd. Deze zijn voor het laatst gewijzigd via het besluit van de Gedeputeerde Staten van 19 januari 1988 (kenmerk VV-410437/1) op grond van de Wegenwet. Op grond van de Wegenverkeerswet zijn deze als laatst gewijzigd door burgemeester en wethouders bij besluit van 27 april 2004.

Op grond van artikel 20a, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 stelt de gemeenteraad de grenzen van de bebouwde kom vast. Deze bevoegdheid is door de gemeenteraad gedelegeerd aan burgemeester en wethouders.

Met het vaststellen van de bebouwde komgrenzen binnen de gemeente Leiderdorp is er sprake van een actueel juridisch verankerde, herkenbare en verkeersveilige aanduiding van de bebouwde kom. De bebouwde komgrens zoals bedoeld in de Wegenverkeerswet bepaalt namelijk de overgang van buitengebied naar bebouwd gebied en daarmee de overgangen van rijsnelheden van maximaal 80 of 60 km/uur naar maximaal 70, 50 of 30 km/uur.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 24 van het Babw dient overleg te worden gevoerd met de verkeersadviseur van de politie die gemandateerd is door de korpschef van de Nationale Politie. De verkeersadviseur van de politie heeft advies uitgebracht over onderhavig ontwerpbesluit.

De wijzigingen ten opzichte van de laatstelijk formeel juridisch bekrachtigde grenzen zijn:

- Het opnemen van het tracédeel Oude Spoorbaan van de Leidse Ring Noord binnen de bebouwde kom;
- overige actualisering, waarbij zoveel mogelijk aansluiting is gezocht bij de begrenzingen uit het laatste komgrenzenbesluit van Gedeputeerde Staten d.d. 19 januari 1988 dat op grond van de Wegenwet is genomen.

Aanleiding

In november 2019 en april 2020 hebben de raden van Leiden respectievelijk Leiderdorp het geactualiseerd Kaderbesluit voor de Leidse Ring Noord (verder LRN) vastgesteld. De LRN bestaat uit 5 tracédelen: Tracédeel Plesmanlaan, Tracédeel Schipholweg, Tracédeel Willem de Zwijgerlaan, Tracédeel Engelendaal en Tracédeel Oude Spoorbaan. De eerste 3 tracédelen liggen in Leiden en de laatste 2 in Leiderdorp. De tracédelen zijn vervolgens per tracédeel uitgewerkt. Hiertoe worden de nodige uitvoeringsbesluiten genomen.

Doel Leidse Ring Noord

Het doel van het project LRN is om de doorstroming en betrouwbaarheid van de weg aan de noordzijde van de Leidse ring te verbeteren en de huidige en toekomstige knelpunten in de doorstroming op te lossen.

Daarmee ontstaat een robuust, betrouwbaar en toekomst bestendige ringstructuur ter bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie die inspeelt op de mobiliteitsvraag. De LRN zorgt ook voor een ontlasting van verkeer in woonwijken en voor een leefbare en toegankelijke binnenstad en dorpskern. Dit leidt tot meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en groen. Om als stad en dorp leefbaar, duurzaam en bereikbaar te blijven, moet al het verkeer dus goed kunnen doorstromen via de doorgaande regionale verbinding die de LRN is.

De aanleg van de LRN, als ruggengraat voor vele andere ontwikkelingen binnen de agglomeratie, is randvoorwaardelijk om deze ambities waar te kunnen maken. De LRN maakt de duurzame gebiedsontwikkelingen mogelijk zoals de Zwijger, de Baanderij, het Stationsgebied, het Bio Science Park, de Schipholweg, LEAD en het Vondelkwartier. Daarnaast is de LRN van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van de Leidse regio als geheel en daarmee voor de economie, werkgelegenheid en de borging van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Het voorliggend komgrenzenbesluit heeft een kaderstellend karakter voor de herinrichting van het tracédeel Oude Spoorbaan en de daar te treffen verkeersmaatregelen.

Actualisering

De verkeerskundige bebouwde komgrenzen worden geactualiseerd aan de ligging van de huidige feitelijk aanwezige bebouwingskern en onder invloed van ruimtelijke ontwikkelingen, specifiek de wegreconstructie Leidse Ring Noord. In de overige actualisering is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de begrenzingsen uit de komgrenzenbesluiten van Gedeputeerde Staten op grond van de Wegenwet.

Participatie

In aanloop naar het geactualiseerde Kaderbesluit is er een uitgebreid participatieproces doorlopen met de omgeving en belangrijke stakeholders in en rondom de projectdeelgebieden. De inzichten die daaruit zijn gekomen zijn de basis geweest voor het verdere participatieproces rond het uitvoeringbesluit Oude Spoorbaan.

Tijdens het participatieproces met de omwonenden is gesproken over de verkeerskundige oplossing en de ruimtelijke inpassing. Daarbij zijn eisen en wensen opgehaald. Specifiek zijn daarbij ook de te treffen maatregelen naar aanleiding van de geluidsberekeningen aan de orde gekomen. De gemeenteraad heeft mede op basis van die input besloten om de maximale rijnsnelheid op het tracédeel Oude Spoorbaan in te stellen op 70 km/u en de bebouwde komgrens te verplaatsen naar de rotonde N445/446.

Onderhavig komgrenzenbesluit betreft de juridische formalisering van de door de raad bepaalde bebouwde komgrens in het geactualiseerde kaderbesluit.

Voor het instellen van de maximale rijsnelheid van 70 km/u tussen de Dwarswateringbrug en de rotonde N445/N446 alsook de daar te treffen verkeersmaatregelen wordt separaat een verkeersbesluit genomen. Zie hiervoor het verkeersbesluit met kenmerk Z/21/126066/261590.

Bepalen van de verkeerskundige bebouwde komgrens

In de uitvoeringsvoorschriften van het Babw is over de bebouwde kom het volgende vermeld.

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

Toepassing

- 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 de wet is niet exact aangegeven hoe de verkeerskundige bebouwde komgrens dient te worden bepaald. Gemeenten volgen bij de vaststelling van verkeersbesluiten en bij het vaststellen van de grenzen van de bebouwde kom veelal de aanbevelingen van het CROW. Die aanbevelingen zijn opgenomen in de "*Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*" (ASVV).

Hierin is een stappenplan opgenomen voor het bepalen van de bebouwde kom. In de kern zijn de afstand van de weg tot de bebouwing, de lengte van de bebouwde kom en de bebouwingsdichtheid bepalend. Hiertoe gelden de volgende richtlijnen:

1. **Bebouwing.** De bebouwing ligt niet verder dan drie maal de hoogte van de aangrenzende bebouwing uit de wegas (met een maximum van 25 meter) en is duidelijk zichtbaar.
2. **Lengte.** De lengte van de bebouwde kom is minimaal 400 meter.
3. **Dichtheid.** Bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid meer dan 50 procent en bij tweezijdige bebouwing meer dan 30 procent. De bebouwingsdichtheid is de lengte van de gevel (gemeten in meters) in verhouding tot de lengte van het desbetreffende wegvak. Houd voor het meetvak een lengte aan van 400 meter, waarbij het meetvak begint bij de komgrens.

Aan de minimale lengte van 400 meter wordt voldaan. Ook aan de bebouwingsdichtheid wordt voldaan. Langs de Oude Spoorbaan is er namelijk tweezijdige bebouwing tussen de Zijlbrug tot aan de brug over de Dwarswatering. Op het gedeelte dat binnen de bebouwde kom wordt opgenomen is aan éénzijde bebouwing aanwezig vanaf de brug over de Dwarswatering tot aan de rotonde N445/N446. De lengte van dit weggedeelte bedraagt circa 1.200 meter, hiervan is circa 600 meter bebouwd. Dit komt neer op een bebouwingsdichtheid van $600/1200 = 50\%$. Aan de minimaal aanbevolen bebouwingsdichtheid wordt dus voldaan.

Aan de aanbevolen afstand tussen de wegas en de bebouwing wordt voor het weggedeelte waar aan éénzijde bebouwing aanwezig is niet voldaan, de afstand tot de wegas is namelijk groter dan 25 m. Gemeenten zijn echter niet verplicht om de aanbevelingen van het CROW te volgen.

Dit volgt uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In een uitspraak van de Afdeling van 10 juni 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1833) overweegt de Afdeling: "*Dat de raad bij de uitleg van het begrip bebouwde kom niet heeft aangesloten bij de definitiebepaling uit het CROW, maakt niet dat de raad niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen, reeds nu de raad niet verplicht is om de aanbevelingen van het CROW te volgen.*"

Dat de bebouwde kom in andere regelgeving en in het kader van de ruimtelijke ordening door de Afdeling anders wordt bepaald, maakt dat evenmin, nu het hier gaat om besluiten in het kader van de Wvw 1994, waarbij een bebouwde kom grens wordt vastgesteld die de snelheid van verkeer beoogt te regelen en daarmee de verkeersveiligheid beoogt te beschermen."

Daaruit volgt dat degene die bevoegd is om de komgrenzen vast te stellen, i.c. te wijzigen, beleidsruimte heeft om te bepalen waar de bebouwde komgrens ligt. Ook wanneer daarbij afgeweken wordt van de aanbevelingen van het CROW. Ten behoeve van de realisatie van de LRN tracédeel Oude Spoorbaan achten wij het gelet op de verkeerskundige uitgangspunten voor de LRN, alsook de ruimtelijke - landschappelijke inpassing en de milieukundige inpasbaarheid wenselijk de bebouwde komgrens te verplaatsen naar de rotonde N445/446.

Huidige maximum snelheid

In de huidige situatie geldt op de Oude Spoorbaan, ook op het gedeelte buiten de bebouwde komgrens, een maximale rijsnelheid van 50 km/u, deze is ingesteld middels een verkeersbesluit. Ter plaatse van de overgang van de wegen N445 en N446, waar ingevolge het Rvv een algemene snelheidslimiet van 80 km/u geldt, en de Oude Spoorbaan wordt de snelheidslimiet voor verkeersdeelnemers kenbaar gemaakt door het bord A1 van 50 km/u dat is geplaatst na de rotonde N445/N446. Deze verkeerssituatie is niet in overeenstemming met het Babw en de uitvoeringsvoorschriften van het Babw.

De overgang van wegen buiten de bebouwde kom, naar wegen waarvoor een maximale rijsnelheid van 50 km/u gewenst is, kan gelet op het bepaalde in het Babw en de uitvoeringsvoorschriften van het Babw uitsluitend vorm worden gegeven door plaatsing van de komgrensborden. Op wegen buiten de bebouwde kom kan ingevolge het Babw geen rijsnelheid van 50 km/u worden ingesteld. Ter herinnering aan de algemeen geldende snelheidslimiet binnen de bebouwde kom kan er wel voor worden gekozen om het bord met de snelheidslimiet van 50 km/u te plaatsen. Het enkel plaatsen van een bord met de rijsnelheid van 50 km/u is derhalve niet in overeenstemming met de verkeerswetgeving. Het gevolg is dat de huidige situatie tot onduidelijkheid kan leiden bij de verkeersdeelnemers. Tevens ziet de politie om deze reden af van handhaving op de snelheid.

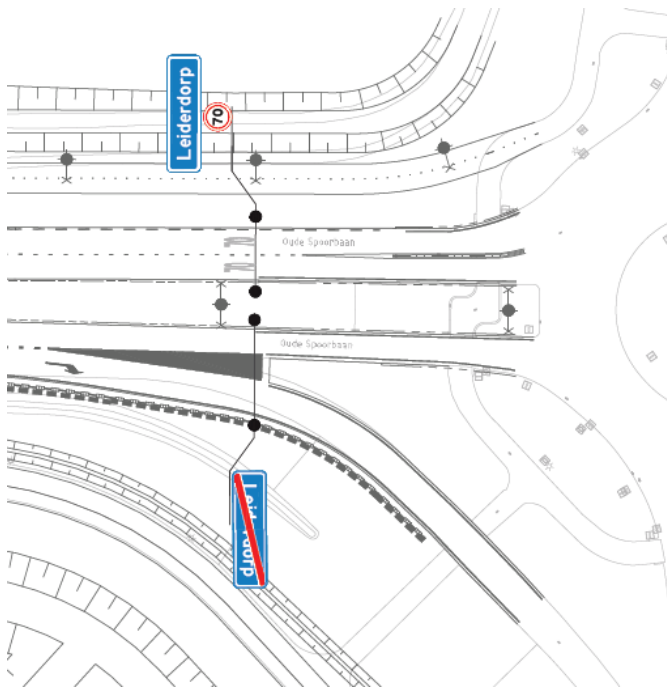
Wij wensen bij de realisatie van het tracédeel Oude Spoorbaan de verkeerssituatie en de bebording weer in overeenstemming te brengen met de uitvoeringsvoorschriften van het Babw, zodat voor verkeersdeelnemers een uniform wegbeeld ontstaat.

Door het plaatsen van komgrensborden en het instellen van een rijsnelheid die past bij de nieuwe weginrichting wordt het verwachtingspatroon voor alle verkeersdeelnemers weer gelijkgetrokken, dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid op dit tracédeel. Voor de overwegingen omtrent het instellen van de maximale rijsnelheid van 70 km/u verwijzen wij naar het verkeersbesluit met kenmerk: Z/21/126066/261590.

Ten aanzien van het afwijken van de aanbeveling omtrent het afstandscriterium zijn wij van mening dat voor de verkeersdeelnemer het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing waarneembaar is vanaf de beoogde plaatsing van de komgrensborden, zie figuur 1 alsmede de tekening van de gewijzigde komgrens bij dit besluit. De weggebruiker krijgt namelijk ter hoogte van de rotonde N445/N446 zicht op de stedelijke woonomgeving van de wijk Leyhof. Hierdoor is er voor de weggebruiker een herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig in vergelijking met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. De weg wordt tevens zodanig vormgegeven/ontworpen en ingepast dat er voor de weggebruiker herkenbare wegkenmerken zijn die de snelheidslimiet van 70 km/u binnen de bebouwde kom ondersteunen.

Als aankondiging hiervoor wordt een poort gecreëerd bij de overgang naar 70 km/u door aan beide zijden van de weg het kombord (H1) te plaatsen en tevens op de rijstroken de tekst "70" aan te brengen, zie figuur 1.

Door deze wegkenmerken wordt het karakter van de weg binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk benadrukt, zie ook verkeersbesluit Oude Spoorbaan met kenmerk Z/21/126066/261590. Deze verkeerssituatie achten wij gelet op de verkeersveiligheid en daarmee de doelstellingen uit artikel 2 van de Wegenverkeerswet in het belang van alle verkeersdeelnemers.



Figuur 1. Beoogde locatie plaatsing komgrensborden

Wegontwerp Leidse Ring Noord – Tracédeel Oude Spoorbaan

In het ontwerpproces hebben verschillende belangen gespeeld voor een optimale inpassing van de LRN, met behoud van de verkeerskundige doelstellingen. Zo is er met het wegontwerp rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. De Boterhuispolder ligt direct ten noorden van de LRN en is een beschermd weidevogelgebied. Deze polder is aangeduid als Kroonjuweel en heeft belangrijke landschappelijke waarden. Om het unieke karakter van deze polder zo min mogelijk aan te tasten is de weg ontworpen op een maximale rijsnelheid van 70 km/u in plaats van 80 km/u. De weg is hierdoor compacter (smallere middenberm en kleinere afstand tot geluidsschermen) dan bij 80 km/u. Hierdoor is er minder ruimte nodig van de Boterhuispolder.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid en functie van de weg in relatie tot de omgeving zijn de landelijke richtlijnen van het kennisinstituut verkeer en vervoer CROW voor een gebiedsontsluitingsweg gehanteerd bij het opstellen van het ontwerp. Hiermee krijgt de weg een uniforme uitstraling wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Ten aanzien van het geluid kunnen geluidsschermen bij een rijsnelheid van 70 km/u dichter bij de weg geplaatst worden dan bij een weg met rijsnelheid van 80 km/u. Bij deze rijsnelheid mag een kleinere obstakelafstand worden aangehouden waardoor de schermen effectiever zijn en lager uitgevoerd kunnen worden. Hierdoor is er door omwonenden minder uitzichtverlies en is de impact van de weg kleiner dan bij 80 km/u. Met name het uitzicht op de polder bleek uit het participatieproces een belangrijk aandachtspunt voor de omwonenden.

De rotonde Schildwacht – Oude Spoorbaan vormt een uitwisselpunt voor verkeer op de LRN met de naastgelegen woonwijk Leyhof. Door de rotonde wordt de rechtstand van de LRN beperkt en heeft de weg niet louter een verbindende functie, zodat een rijsnelheid van 70 km/u beter bij het karakter van de weg past.

Onderzoeken leefbaarheid

Wijziging van de bebouwde kom op grond van de Wegenverkeerswet heeft geen gevolgen voor het invloedsgebied van de Algemene Plaatselijke Verordening Leiderdorp (APV). Voor wat betreft de luchtkwaliteit (hoofdstuk 7 Wet milieubeheer) is hoofdzakelijk de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer van belang, waardoor het wijzigen van de bebouwde komgrenzen geen invloed heeft op de luchtkwaliteit.

De Wet geluidhinder regelt de geluidbelasting op gevels van geluidgevoelige objecten. Van belang hierbij is onder meer de ligging van de geluidgevoelige objecten in een gemeente. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in binnenstedelijk gebied (binnen de bebouwde kom) en buitenstedelijk gebied (buiten de bebouwde kom). Voor de toepassing van het begrip 'bebouwde kom' in de Wet geluidhinder wordt expliciet verwezen naar de bebouwde kom zoals vastgesteld op grond van de Wegenverkeerswet.

Door wijziging van de bebouwde kom op grond van de Wegenverkeerswet komen delen van de gemeente die eerst (op basis van het verouderde besluit van GS) in buitenstedelijk gebied lagen, nu in binnenstedelijk gebied te liggen. Dit heeft alleen gevolgen voor toekomstige ruimtelijke plannen waarbij getoetst moet worden aan de Wet geluidhinder. Bij de planvorming van de wijken Buitenhof en Driegatenbrug is reeds op die wijze getoetst. In de milieuonderzoeken voor de Leidse Ring Noord is hier eveneens reeds rekening mee gehouden.

Belangnafweging

De individuele belangen dienen in de besluitvorming te worden afgewogen tegen algemene belangen. Dit heeft geleid tot de weging van de belangen van specifieke doelgroepen (waaronder enkele individuele belangen) in relatie de algemene belangen die met dit besluit zijn gemoeid.

Geconcludeerd wordt dat het besluit tot vaststelling van de bebouwde komgrenzen, in overeenstemming met de richtlijnen van het CROW, een actueel juridisch verankerde, herkenbare en verkeersveilige aanduiding van de bebouwde kom regelt. Dat belang weegt zwaarder dan individuele belangen die ertoe strekken de huidige feitelijke situatie te handhaven.

Wettelijke grondslag

Dit besluit is gebaseerd op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- dat er overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) overleg is gevoerd met de verkeersadviseur van de politie. Deze heeft positief advies uitgebracht.

Besluiten:

Het college van burgemeester en wethouders besluit, tot:

1. vaststellen van de komgrenzen van de bebouwde kom van Leiderdorp, als bedoeld in artikel 20a van de Wegenverkeerswet, overeenkomstig de bij dit besluit behorende kaart (Bijlage 1);

Bevoegdheid

Op grond van artikel 20a, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 stelt de gemeenteraad de grenzen van de bebouwde kom vast. Deze bevoegdheid is door de gemeenteraad gedelegeerd aan burgemeester en wethouders.

Bijlagen

Dat onderhavig besluit mede is gebaseerd op de volgende stukken welke deel uitmaken van dit besluit:

1. Kaart begrenzing bebouwde kom Leiderdorp zoals bedoeld in de Wegenverkeerswet

Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,
Namens dezen,

A.M. Roos
secretaris

L.M. Driessen-Jansen
burgemeester

Zienswijzen

Dit ontwerpbesluit wordt overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd. Wie dat wil kan binnen zes weken daags na de dag van bekendmaking van dit ontwerpbesluit zienswijzen indienen. U stuurt uw zienswijze dan naar de gemeenteraad van Leiderdorp, onder vermelding van *Zienswijze Komgrenzenbesluit Wegenverkeerswet Leiderdorp*, postbus 35, 2350 AA Leiderdorp.