

Onderwerp  
Aanpassing grenzen bebouwde kom Nijmegen-Noord

Programma / Programmanummer  
Mobiliteit / 9710

BW-nummer

Portefeuillehouder  
H. Beerten

**Samenvatting**

De afgelopen jaren heeft er in Nijmegen-Noord veel woningbouw plaatsgevonden. Gevolg hiervan is dat er ruimtelijk en infrastructuurveranderingen zijn opgetreden. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren voortzetten. De grenzen van de bebouwde kom in een groot deel van Nijmegen-Noord zijn echter nog afgestemd op de situatie voor dat de woningbouw hier werd gestart. Dit betekent dat de bestaande komgrenzen door de ruimtelijke en infrastructuurveranderingen niet meer in overeenstemming zijn met het karakter van de omgeving. Hierdoor stemmen weggebruikers hun weggedrag mogelijk onvoldoende af op het karakter van de omgeving. Voorgesteld wordt de komgrenzen aan te passen en zo beter af te stemmen op de ruimtelijke situatie in Nijmegen-Noord. De vaststelling van komgrenzen behoort tot de bevoegdheid van de gemeenteraad.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.  
G513,  
Marc van den Nieuwenhuizen, 9747

Datum ambtelijk voorstel  
12 juli 2010  
Registratienummer  
10.0011742

**Ter besluitvorming door het college**

Paraaf Datum  
akkoord

**Aan de Raad voor te stellen**

- De grens van de bebouwde kom zodanig te wijzigen dat deze
- vanaf de bestaande komgrens ter hoogte van de noordelijke hoek Groot Britanniëstraat in westelijke richting in rechte lijn aansluit op de bestaande komgrens op de Prins Mauritsingel;
  - vanaf de komgrens Prins Mauritsingel in westelijke richting doorloopt tot aan de westzijde van de spoorlijn Nijmegen-Arnhem;
  - de westzijde van deze spoorlijn in noordelijke richting volgt tot aan het punt direct ten zuiden van de aansluiting Keizer Hendrik VI-singel-Prins Mauritsingel;
  - vanaf dit punt in westelijke richting de Keizer Hendrik VI-singel volgt tot het punt ten oosten van de rotonde Keizer Hendrik VI-singel;
  - hier de Keizer Hendrik VI-singel oversteekt in noordelijke richting en vanaf dit punt aan de noordzijde de Keizer Hendrik VI-singel volgt tot de Griftdijk;

Leidinggevende a.i.  
B. Yap, G500

Programmamanager  
S. Ruta

Programmadirecteur  
B. Drummen

Zie vervolgbld

Ter besluitvorming door de Raad

**Besluit B&W d.d. 24 augustus 2010 nummer: 3.3**

- Conform advies  
 Aanhouden  
 Anders, nl.

Paraaf Datum  
akkoord

Bestuursagenda

Gemeentesecretaris  
(waarnemend)

Portefeuillehouder

## Collegevoorstel

### Vervolg beslispunten

- de Griftdijk oversteekt ten noorden van de rotonde Griftdijk-Keizer Hendrik VI-singel en vanaf dit punt aan de westzijde de Griftdijk volgt tot de Stationsstraat;
- vanaf dit punt de Stationsstraat oversteekt aan de westzijde van de rotonde Griftdijk-Stationsstraat en aan de noordzijde de Stationsstraat volgt tot de gemeentegrens Nijmegen-Overbetuwe;
- vanaf dit punt de gemeentegrens volgt in zuidelijke richting tot de aansluiting Waalbanddijk/Waaldijk;
- het tracé direct ten noorden van de Waalbanddijk/Waaldijk volgt in zuidoostelijke richting tot de aansluiting Oosterhoutsedijk;
- vanaf dit punt het tracé direct ten noorden van de Oosterhoutsedijk volgt in zuidoostelijke richting tot ter hoogte van de spoorlijn en alhier aansluit op de bestaande komgrens.

een en ander zoals is aangegeven op bijgaande situatietekening d.d. 12-07-2010

**Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel**

15 september 2010 / 117/2010

**Fatale termijn: besluitvorming vóór:**

N.v.t.

**Onderwerp**

Aanpassing grenzen bebouwde kom Nijmegen-Noord

**Programma / Programmanummer**

Mobiliteit / 9710

**Portefeuillehouder**

H. Beerten

**Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.**

24 augustus 2010

---

**Samenvatting**

De afgelopen jaren heeft er in Nijmegen-Noord veel woningbouw plaatsgevonden. Gevolg hiervan is dat er binnen Nijmegen-Noord qua ruimtelijke inrichting, bebouwing en infrastructuur veranderingen zijn opgetreden. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren voortzetten. De grenzen van de bebouwde kom in een groot deel van Nijmegen-Noord zijn echter nog afgestemd op de situatie voor dat de woningbouw hier werd gestart. Dit betekent dat de bestaande komgrenzen door de ruimtelijke en infrastructurele veranderingen niet meer in overeenstemming zijn met het karakter van de omgeving. Hierdoor stemmen weggebruikers hun weggedrag mogelijk onvoldoende af op het karakter van de omgeving. Voorgesteld wordt de komgrenzen aan te passen en zo beter af te stemmen op de ruimtelijke situatie in Nijmegen-Noord. De vaststelling van komgrenzen behoort tot de bevoegdheid van de gemeenteraad.

---

**Voorstel om te besluiten**

De grens van de bebouwde kom in Nijmegen-Noord zodanig te wijzigen dat deze

- vanaf de bestaande komgrens ter hoogte van de noordelijke hoek Groot Brittaniëstraat in westelijke richting in rechte lijn aansluit op de bestaande komgrens op de Prins Maurits-singel;
- vanaf de komgrens Prins Maurits-singel in westelijke richting doorloopt tot aan de westzijde van de spoorlijn Nijmegen-Arnhem;
- de westzijde van deze spoorlijn in noordelijke richting volgt tot aan het punt direct ten zuiden van de aansluiting Keizer Hendrik VI-singel-Prins Maurits-singel;
- vanaf dit punt in westelijke richting de Keizer Hendrik VI-singel volgt tot het punt ten oosten van de rotonde Keizer Hendrik VI-singel;
- hier de Keizer Hendrik VI-singel oversteekt in noordelijke richting en vanaf dit punt aan de noordzijde de Keizer Hendrik VI-singel volgt tot de Griftdijk;
- de Griftdijk oversteekt ten noorden van de rotonde Griftdijk-Keizer Hendrik VI-singel en vanaf dit punt aan de westzijde de Griftdijk volgt tot de Stationsstraat;
- vanaf dit punt de Stationsstraat oversteekt aan de westzijde van de rotonde Griftdijk-Stationsstraat en aan de noordzijde de Stationsstraat volgt tot de gemeentegrens Nijmegen-Overbetuwe;

**Opgesteld door, telefoonnummer, e-mail**

Marc van den Nieuwenhuizen, 9747, m.van.den.nieuwenhuizen@nijmegen.nl

Vervolgvel

1

- vanaf dit punt de gemeentegrens volgt in zuidelijke richting tot de aansluiting Waalbandijk/Waaldijk;
- het tracé direct ten noorden van de Waalbandijk/Waaldijk volgt in zuidoostelijke richting tot de aansluiting Oosterhoutsedijk;
- vanaf dit punt het tracé direct ten noorden van de Oosterhoutsedijk volgt in zuidoostelijke richting tot ter hoogte van de spoorlijn en alhier aansluit op de bestaande komgrens.

een en ander zoals is aangegeven op bijgaande situatietekening d.d. 12-07-2010

## Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

### 1 Inleiding

De afgelopen jaren heeft er in Nijmegen-Noord veel woningbouw plaatsgevonden. Gevolg hiervan is dat er binnen Nijmegen-Noord qua ruimtelijke inrichting, bebouwing en infrastructuur veranderingen zijn opgetreden. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren voortzetten. De grenzen van de bebouwde kom in een groot deel van Nijmegen-Noord zijn echter nog afgestemd op de situatie voor dat de woningbouw hier werd gestart. Dit betekent dat de bestaande komgrenzen door de ruimtelijke en infrastructurele veranderingen niet meer in overeenstemming zijn met het karakter van de omgeving. Hierdoor stemmen weggebruikers hun weggedrag mogelijk onvoldoende af op het karakter van de omgeving. Voorgesteld wordt de komgrenzen aan te passen en zo beter af te stemmen op de ruimtelijke situatie in Nijmegen-Noord. De vaststelling van komgrenzen behoort tot de bevoegdheid van de gemeenteraad.

#### 1.1 Wettelijk- of beleidskader

Ingevolge de Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) wordt de grens van de bebouwde kom gekenmerkt door het begin van langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing waardoor er een herkenbaar verschil in karakter met het gebied buiten de bebouwde kom wordt verkregen.

Volgens artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 wordt de grens van de bebouwde kom vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad.

In verkeersjuridische zin is het effect van het binnen de bebouwde kom brengen van een gebied dat de toegestane maximumsnelheid wijzigt (veelal van 80 of 60 naar 50 km/uur). Een ander verkeersjuridisch effect is dat je op een voorrangsweg buiten de bebouwde kom niet mag parkeren, binnen de bebouwde kom mag dat wel. Ook in o.a. de Bouwverordening en de Algemene Plaatselijke Verordening kan het verschil maken of er sprake is van binnen of buiten de bebouwde kom. Dit heeft dan bijvoorbeeld te maken met het verbod tot bouwen met overschrijding van de gevelrooilijn of met het verbod om je natuurlijke behoefte te doen buiten een daarvoor bestemde voorziening. Concreet gaat het hier slechts om een marginaal effect. Voor de hoogte van bijvoorbeeld de onroerendezaakbelasting (ozb) of de afvalstoffenheffing maakt het niet uit of een pand binnen of buiten de bebouwde kom ligt.

#### 1.2 Relatie met programma

In het rapport "Bereikbaarheid Nijmegen-Noord 2006-2011" is als aanbeveling opgenomen de komgrenzen af te stemmen op de nieuwe woongebieden in Nijmegen-Noord. Hiermee wordt bijgedragen aan het bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig houden van Nijmegen-Noord.

### 2 Doelstelling

Met het uitbreiden van de bebouwde kom wordt beoogd de verkeersveiligheid te bevorderen en overlast voor bewoners te beperken. Daarnaast wordt met het opschuiven van de komgrens beoogd deze grens beter af te stemmen op de bebouwing die inmiddels is gerealiseerd dan wel binnenkort wordt gerealiseerd in Nijmegen-Noord.

Vervolgvel

3

### **3 Argumenten**

Omdat er de afgelopen jaren in Nijmegen-Noord veel woningbouw heeft plaatsgevonden, is de huidige begrenzing van de bebouwde kom onvoldoende afgestemd op het karakter van de omgeving. Hierdoor passen weggebruikers hun weggedrag onvoldoende aan op het karakter van de omgeving. Door de grenzen aan te passen aan de veranderingen die er op het gebied van ruimtelijke inrichting, bebouwing en infrastructuur hebben plaatsgevonden, wordt het mogelijk de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen naar een snelheid die beter bij de omgeving past (50 km/uur op gebiedsontsluitingswegen, 30 km/uur in verblijfsgebieden). Dit draagt op zijn beurt bij aan het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ingevolge de Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) wordt de grens van de bebouwde kom gekenmerkt door het begin van langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing waardoor er een herkenbaar verschil in karakter met het gebied buiten de bebouwde kom wordt verkregen. De omgevingskenmerken en de beleving van weggebruikers in het gebied dat nu binnen de bebouwde kom wordt gebracht, voldoet in voldoende mate aan het wegbeeld passend bij een gebied binnen de bebouwde kom. Door de verdere ontwikkeling van Nijmegen-Noord zal dit beeld nog verder worden versterkt.

De gewijzigde komgrens wordt aan de Waalzijde begrensd door de Oosterhoutsedijk. De Oosterhoutsedijk zelf blijft buiten de bebouwde kom. Evenals voor de Bemmelsedijk geldt hier dat het wegbeeld niet past bij het beeld van een weg binnen de bebouwde kom. Het ontbreekt aan aaneengesloten bebouwing en ook de inrichting van de weg is afgestemd op de functie van een weg buiten de bebouwde kom, in dit geval een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur.

Door de verkeerscommissie waarin o.a. politie en openbaar vervoerbedrijven zijn vertegenwoordigd is met de wijziging van de komgrenzen ingestemd.

### **4 Klimaat**

De aanwijzing als bebouwde kom brengt met zich mee dat in dit gebied de maximumsnelheid wordt teruggebracht. Dit draagt bij aan vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen.

### **5 Risico's**

Belanghebbenden kunnen gebruik maken van de mogelijkheid een bezwaar- c.q. beroepschrift in te dienen tegen het raadsbesluit tot wijziging van de komgrens.

### **6 Financiën**

De kosten van de maatregelen die nodig zijn voor het aanpassen van de komgrenzen zijn geraamd op € 57.000,00. Dit bedrag is gedekt via de post I002144 Griftdijk verkeersmaatregelen.

### **7 Communicatie**

De uitbreiding van de komgrenzen is gecommuniceerd met Wijkraad Oosterhout. Ook Platform Waalsprong is geïnformeerd. Na besluitvorming wordt het raadsbesluit tot wijziging van de komgrens bekend gemaakt via de gemeentelijke informatierubriek in huis-aan-huisblad De Brug en ter inzage gelegd.

Vervolgvel

4

### 8 Uitvoering en evaluatie

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



portaal zodat de komgrens duidelijk gemarkeerd wordt. De woonplaats Lent behoudt de benaming "Lent, gemeente Nijmegen" als aanduiding van de bebouwde kom.

Voor het overige geldt in Nijmegen-Noord de benaming "Nijmegen" als aanduiding van de bebouwde kom.

Met uitvoering wordt gestart zodra de wettelijke procedure is doorlopen. In verband met de aanpassing van de komgrenzen zijn er aanvullende verkeersmaatregelen nodig. Zo worden (brom)fietsers op rotondes die nu binnen de bebouwde kom komen te liggen, in de voorrang gezet. Ook gaan op een aantal plaatsen bromfietsers gebruik maken van de rijbaan in plaats van het fietspad. Hiertoe wordt een afzonderlijk verkeersbesluit genomen. Voor dit besluit kan gebruik worden gemaakt van het mandaat dat is verleend aan het afdelingshoofd Ingenieursbureau.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

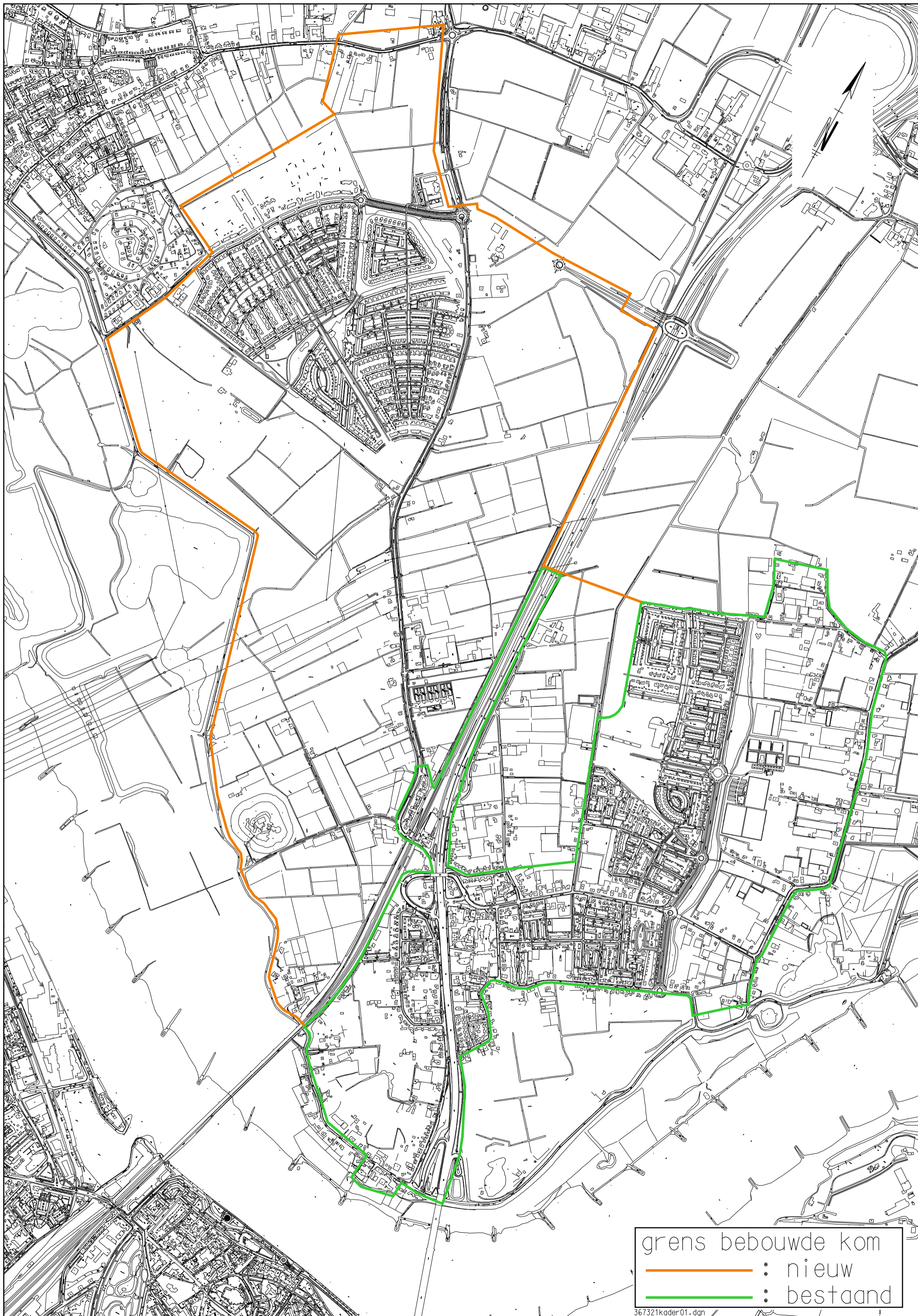
De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

mr. Th.C. de Graaf

drs. B. van der Ploeg

Bijlagen: [situatietekening d.d. 12-07-2010](#)



grens bebouwde kom  
— : nieuw  
— : bestaand