

## BELEIDSREGELS UITWEGEN 2019

Gemeente **Waalwijk**



### **Het college van Waalwijk**

Gelet op de Algemeen Plaatselijke Verordening

Besluit vast te stellen:

“Beleidsregels uitwegen 2019”

### **Inhoudsopgave Beleidsregels**

**1. Inleiding. 5**

- 1.1 Aanleiding. 5
- 1.2 Leeswijzer 5
- 2. Kader 5**
- 2.1 Wettelijk kader 5
- 2.2 Beleidskader 6
- 3. Uitgangspunten aantal uitwegen. 7**
- 3.1 Erftoegangswegen (ETW) 7
- 3.2 Gebiedsontsluitingswegen (GOW) 8
- 3.3 Wijkverzamelstraten. 9
- 4. Toetsingscriteria. 9**
- 4.1. De bruikbaarheid van de weg. 10
- 4.2. Veilig en doelmatig gebruik van de weg. 10
- 4.3. Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving. 11
- 4.4. Bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente. 12
- 5. Aanleg uitweg. 12**
- 5.1 Aanleg. 12
- 5.2 Leges en kosten. 12
- 5.3 Verplaatsen uitweg. 13
- 5.4 Aanleg duiker/ waterkerende constructie. 13
- 5.5 Aanlegvergunning. 13
- 6. Slotbepalingen. 13**
- 6.1 Hardheidsclausule. 13
- 6.2 Overgangsrecht 13
- 6.3 Inwerkingtreding. 13
- 6.4 Citeertitel 13
- Bijlage. 14**
- 1. Bedrijventerrein: 14
- 2. Belangrijke doorgaande weg op een bedrijventerrein: 14
- 3. Gebiedsontsluitingswegen of wijkverzamelstraten 50km/u met een sterke verkeersfunctie: 15

#### **Toelichting. 16**

- 1. Toelichting hoofdstuk 2. 16
- 2. Toelichting toetsing aanvraag bij een bedrijfscomplex. 17
- 3. Artikelsgewijze toelichting weigeringsgronden (hoofdstuk 4) 19
- Toelichting laatste lid van elke weigeringsgrond (4.1.e., 4.2.h., 4.3.e. en 4.4.c.). 19*
- Toelichting weigeringsgrond "de bruikbaarheid van de weg" (4.1) 19*
- Toelichting weigeringsgrond "veilig en doelmatig gebruik van de weg" (4.2) 20*
- Toelichting weigeringsgrond "bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving" (4.3) 21*
- Toelichting weigeringsgrond "bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente" (4.4) 24*

#### **Begrippenlijst**

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. **Aanlegvergunning:** Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald;
- b. **Algemene Plaatselijke Verordening (APV):** De vigerende versie van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Waalwijk;
- c. **Bedrijfscomplex:** Eén of meerdere bedrijfsgebouwen op één bouwperceel of een:
  - **Verzameling bedrijfsgebouwen** : een verzameling van zelfstandig functionerende bedrijfsruimten binnen twee of meer aaneengebouwde gebouwen op meerdere bouwpercelen;
  - **Bedrijfsverzamelgebouw** : een verzameling van onzelfstandige bedrijfsruimten voor meerdere bedrijven binnen één of meerdere gebouwen op één bouwperceel.
- d. **Cultuurhistorische waardenkaart:** De meest recente versie van de cultuurhistorische waardenkaart van gemeente Waalwijk;
- e. **Duiker:** Koker onder een weg, door een dijk of dam, bedoeld voor het afvoeren of inlaten van water;
- f. **Erftoegangsweg:** Een weg die erven toegankelijk maakt, bedoeld is voor het bereiken van percelen, waar in- en uitgestapt kan worden en waar laden en lossen kan plaatsvinden. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling van verkeer en is de snelheid laag (maximum snelheid 30 km/u binnen de bebouwde kom, 60 km/u buiten de bebouwde kom);
- g. **Formele openbare parkeerplaatsen:** Locatie in de openbare ruimte waar een voertuig geparkeerd kan worden en dit is toegestaan. Deze ruimte dient als zodanig te zijn aangegeven middels markering en/of bestrating;

- h. Gebiedsontsluitingsweg: Een weg die primair zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer (maximum snelheid 50 km/u binnen de bebouwde kom, 80 km/u buiten de bebouwde kom);
- i. Groenstructuurplan: De vigerende versie van het groenstructuurplan;
- j. Maatschappelijk vastgoed: Een gebouw of terrein met een publieke functie op het gebied van onderwijs, sport, cultuur, welzijn, religie, maatschappelijke opvang en/of (medische) zorg, niet zijnde een woning;
- k. Mobiliteitsplan: De vigerende versie van het verkeer- en vervoersbeleid;
- l. Omgevingsvergunning voor een uitweg: Omgevingsvergunning met activiteit een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen;
- m. Opstelruimte: Al dan niet bebouwde ruimte om een voertuig op te stellen;
- n. (bouw)perceel: Een aaneengesloten stuk grond waarop ingevolge de regels van het bestemmingsplan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;
- o. Stroomweg: Wikkelt grote hoeveelheden (regionaal/landelijk) verkeer zo veilig en betrouwbaar mogelijk af met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen;
- p. Structuurvisie: De vigerende versie van de structuurvisie;
- q. Uitweg: De aansluiting / ontsluiting voor motorvoertuigen van een (bouw)perceel op een voor het openbaar verkeer openstaande weg;
- r. Verkeersadvies: Een door een verkeerskundige van de gemeente Waalwijk gegeven advies;
- s. Voorgevelrooilijn: De op de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan aangegeven lijn die niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens de voorschriften toegelaten afwijkingen;
- t. Weg: Alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. Hiertoe behoren ook trottoirs, voetpaden, voetgangersgebieden, rijwielpaden en parkeerplaatsen/-terreinen;
- u. Welstandsnota: De vigerende versie van de Welstandsnota;
- v. Wijkverzamelstraat: Verzamelt en verdeelt het verkeer in wijken (inclusief het centrum) naar de hoofdwegen. Kan zowel een 30 km/u als 50 km/u weg zijn;
- w. Woning: Een gebouw dat dient voor de zelfstandige huisvesting van één huishouden, of twee of meer naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen gebouwen voor huisvesting (van huishoudens) die qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kunnen worden.

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Regelmatig wordt de gemeente om medewerking verzocht inzake het gebruik van haar wegen voor de ontsluiting van percelen op de openbare weg ten behoeve van woonhuizen, bedrijven, instellingen, landbouwgronden etc. Daarbij moet de gemeente medewerking verlenen voor de aanleg van een uitweg, omdat de uitweg (gedeeltelijk) op openbaar gebied wordt aangesloten. Op grond van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) in combinatie gelezen met de APV, is een omgevingsvergunning voor het maken, het hebben of het (gebruik) veranderen van een uitweg vereist.

De afweging die de gemeente maakt voor het al dan niet vergunnen van een uitweg is essentieel. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn voor de beoordeling van aanvragen om een vergunning weigeringsgronden opgenomen. Om aansluitend aan de APV een eenduidige invulling te geven aan deze weigeringsgronden geeft het college in 'beleidsregels uitwegen' een concreet toetsingskader voor het verlenen of weigeren van een omgevingsvergunning. Een duidelijk en eenduidig toetsingskader bevordert namelijk een consequente afhandeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen. De weigeringsgronden hebben betrekking op conflicterende belangen bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg. Op basis van conflicterende belangen zoals doorstroming, verkeersveiligheid en bescherming van verschillende voorzieningen wordt een aangevraagde omgevingsvergunning voor een uitweg geweigerd. Wanneer geen sprake is van conflicterende belangen wordt de omgevingsvergunning voor een uitweg verleend.

### 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het wettelijk kader en het beleidskader waarbinnen de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg valt. Voor het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning weegt het college van de gemeente Waalwijk de verschillende belangen af. Om

deze verschillende belangen goed te kunnen afwegen en beschermen zijn in hoofdstuk 3 de uitgangspunten van het al dan niet vergunnen van een omgevingsvergunning op verschillende wegtypen, en in hoofdstuk 4 de toetsingscriteria voor het toetsen van de weigeringsgronden opgenomen. In hoofdstuk 5 zijn praktische zaken voor de aanleg van een uitweg beschreven. Hoofdstuk 6 bevat slotbepalingen.

## **2. Kader**

In 2010 is het wettelijk kader rondom het maken, het hebben, het veranderen of het gebruik veranderen van een uitweg, gewijzigd. De toelichting van deze verandering is opgenomen in dit hoofdstuk (§2.1), evenals de beschrijving van de beleidsstukken die van invloed zijn op het uitwegenbeleid (§2.2).

### **2.1 Wettelijk kader**

Met de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), op 1 oktober 2010, is de vergunningplicht voor een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen opgenomen in artikel 2.2 lid 1, onder e. van de Wabo. De weigeringsgronden voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg zijn opgenomen in artikel 2:12 van de APV (in hoofdstuk 4 van dit beleid nader gespecificeerd met toetsingscriteria).

Bij de uitwerking van het beleid wordt verder rekening gehouden met:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990;
- Wegenwet;
- bestemmingsplannen, gemeente Waalwijk: in bepaalde bestemmingsplannen zijn regels opgenomen over uitwegen.

#### **APV Artikel 2:12 Maken, veranderen van een uitweg**

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning:

- a. Een uitweg te maken naar de weg;
- b. Van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;
- c. Verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.

2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd in het belang van:

- a. De bruikbaarheid van de weg;
- b. Het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
- c. De bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
- d. De bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente.

3. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken, de Waterschapskeur of het Provinciaal wegenreglement.

#### **2.2 Beleidskader**

In het verlengde van de weigeringsgronden, zoals benoemd in artikel 2:12 lid 2 APV, zijn enkele beleidsstukken en richtlijnen van invloed op het uitwegenbeleid.

Ten eerste gaat het mobiliteitsplan (onder andere) in op het zo goed mogelijk functioneren van het wegennet. De wegcategorisering en het verbeteren van de verkeersveiligheid maken hier onderdeel van uit, en zijn samen met andere verkeersaspecten van invloed op het uitwegenbeleid. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht hoe de wegcategorisering van invloed is op de toelaatbaarheid van uitwegen.

Ten tweede is de inrichting van wegen binnen de gemeente Waalwijk deels gebaseerd op landelijke richtlijnen die opgenomen zijn in het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW 2012). Het ASVV geeft ook richtlijnen ten aanzien van uitwegen. Een richtlijn is bijvoorbeeld om de breedte van de uitrit te laten afhangen van het ontwerpvoertuig. Zodoende is een uitrit voor een bedrijf dat met vrachtauto's het perceel oprijdt breder dan een uitrit voor een woning waar uitsluitend personenauto's gebruik van maken.

Ten derde is het gemeentelijk groenstructuurplan van invloed. In dit plan geeft de gemeente Waalwijk richting aan het behoud en verbetering van het openbare groen in de gemeente Waalwijk op de lange termijn. Wanneer bij een aangevraagde uitweg het belang van behoud van groen in het geding komt, wordt deze op grond van de toetsingscriteria met betrekking tot bescherming van groen geweigerd.

Ten vierde de structuurvisie(s). In deze visie zijn de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid vastgelegd. De in dit plan benoemde ontwikkelingen kunnen direct invloed hebben op het beleid voor beoordeling van een aanvraag voor een uitweg, maar ook indirect wanneer door een grote ontwikkeling bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op een weg zodanig toeneemt dat een uitweg met het oog op doorstroming niet aanvaardbaar is.

Tot slot de cultuurhistorische waardenkaart. Op basis van de geïnventariseerde cultuurhistorische waarden levert de gemeente een bijdrage aan de wijze waarop cultuurhistorie kan bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling binnen haar gemeentegrenzen. Wanneer bijvoorbeeld een uitweg wordt aangevraagd die een gebied met cultuurhistorische waarde zou aantasten, dan wordt de uitweg op basis van de toetsingscriteria geweigerd.

### 3. Uitgangspunten aantal uitwegen

Uitwegen zorgen voor ontsluiting van percelen op het gemeentelijk wegennet maar vormen tegelijkertijd potentiële conflictpunten en een verstoring voor het verkeer op de rijbaan. De mate van verstoring is afhankelijk van de verkeersintensiteit op de weg, met het gebruik van de uitweg en de ter plaatse van kracht zijnde maximumsnelheid. Deze is afhankelijk van de wegcategorie volgens het principe Duurzaam Veilig. Het Nederlandse wegennet, waaronder ook het wegennet binnen de gemeente Waalwijk, is opgedeeld in een drietal wegcategorieën met elk een eigen karakteristieke functie en (gewenste) vormgeving. De onderverdeling bestaat uit stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Stroomwegen binnen de gemeente Waalwijk betreffen de N261 en A59. Deze zijn in beheer en onderhoud bij de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat. Op deze wegen worden geen percelen ontsloten. Voor overige wegen maakt de gemeente Waalwijk in het mobiliteitsplan beleidsmatig en uitvoerlijk onderscheid in uitwegen op erftoegangswegen (de verblijfsgebieden: binnen de bebouwde kom (bibeko) 30 km/u en buiten de bebouwde kom (bubeko) 60 km/u) en gebiedsontsluitingswegen (de verkeersgebieden: bibeko 50 km/u en bubeko 80 km/u of hoger). Daarnaast onderscheidt de gemeente Waalwijk in het mobiliteitsplan wijkverzamelstraten, een indicatieve tussencategorie tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De uitgangspunten voor de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg, baseren zich op de wegategorisering van het op het moment van aanvraag vigerende beleid.

Van belang is ook om onderscheid te maken in de wijze van gebruik van de uitweg. Dit betekent evenwel dat uitwegen die niet of weinig gebruikt worden toch verstoring teweeg kunnen brengen. Vanwege de waarneembaarheid van de uitweg voor weggebruikers vraagt dit aandacht en anticipatie in het weggedrag.

Uitwegen kunnen niet zonder meer worden toegestaan. De aanwezigheid van meerdere uitwegen vermindert het attentieniveau van de weggebruiker op plaatsen waar de daadwerkelijke uitwisseling plaatsvindt. Dergelijke situaties moeten worden voorkomen. Daarnaast geldt een beperking van het aantal uitwegen in verblijfsgebieden (erftoegangswegen) in het belang van het uiterlijk aanzien van het verblijfsgebied.

#### 3.1 Erftoegangswegen (ETW)

Op een erftoegangsweg komen erfaansluitingen uit. Op de erftoegangsweg vindt zowel op wegvakken (erfaansluitingen) als op kruispunten uitwisseling van verkeer plaats. Hierbij staat niet de verkeersfunctie, maar de verblijfsfunctie centraal. De maximaal toegestane snelheid op deze erftoegangswegen is binnen de bebouwde kom 30 km/u en buiten de bebouwde kom 60 km/u. De erftoegangsweg ontsluit woningen, kantoren, bedrijven, boerderijen, (sport)terreinen, landbouwpercelen etc. Op de erftoegangsweg vindt zowel op wegvakken (bij uitwegen) als op kruispunten uitwisseling van verkeer plaats.

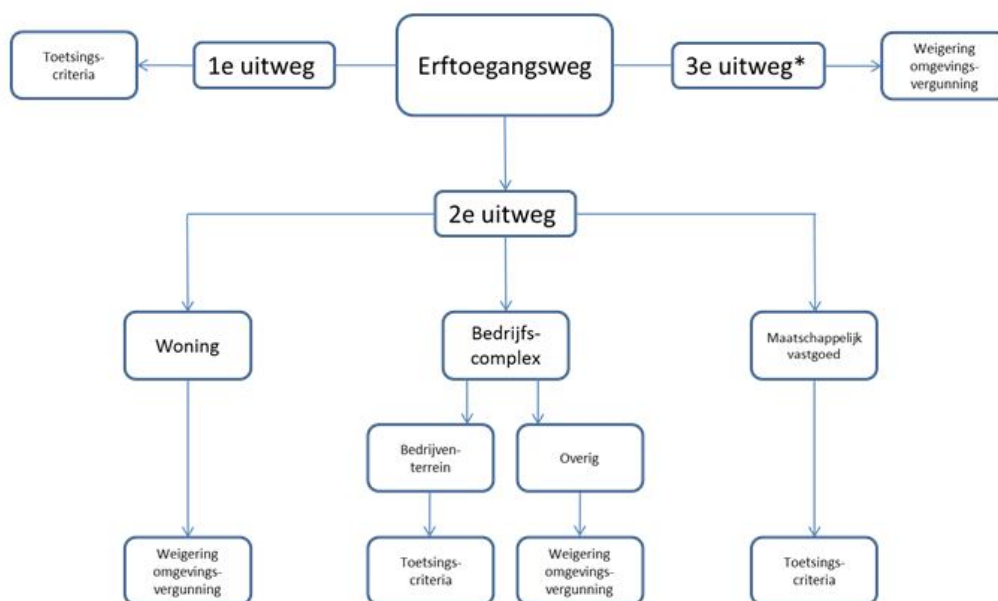
Een eerste uitweg wordt, voor zover die noodzakelijk is voor ontsluiting van een perceel en voldoet aan de toetsingscriteria, op een erftoegangsweg in het algemeen toegestaan (zie figuur 3.1). Een tweede uitweg (of meer) aan een erftoegangsweg wordt in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien (verblijfsfunctie staat centraal) niet toegestaan voor:

- een woning (artikel 4.3.b.);
- een bedrijfscomplex dat zich niet op een bedrijventerrein bevindt (artikel 4.3.b.).

In de bijlage onder nummer 1 en 2 zijn de straatnamen beroemd van de straten die onder bedrijventerrein worden verstaan.

In hetzelfde belang wordt een derde uitweg (of meer) voor een gebouw dat onderdeel uitmaakt van maatschappelijk vastgoed aan een erftoegangsweg niet toegestaan (artikel 4.3.d). Voor een dergelijk gebouw wordt een tweede uitweg toegestaan wanneer aan de overige toetsingsartikelen wordt voldaan.

De overige toetsingscriteria hebben onder andere betrekking op de verkeersveiligheid, het belang van de bruikbaarheid van de weg en de bescherming van groenvoorzieningen.



**Fig. 3.1**

Figuur 3.1: Overzicht van uitgangspunten voor het al dan niet vergunnen van een uitweg op een erfdoegangsweg. \*3e uitweg of meer.

### **3.2 Gebiedsontsluitingswegen (GOW)**

Een gebiedsontsluitingsweg bundelt en verdeelt het verkeer. Dit type weg heeft hoofdzakelijk een verkeersfunctie, maar kan daarnaast een ondergeschikte verblijfsfunctie hebben. Aangezien de nadruk ligt op de verkeersfunctie, is de inrichting van een GOW gericht op het afwickelen van gemotoriseerd verkeer. De maximaal toegestane snelheid is binnen de bebouwde kom 50 km/u en buiten de bebouwde kom 80 km/u of hoger.

Aangezien de uitwisseling van het verkeer op gebiedsontsluitingswegen hoofdzakelijk geschied via kruispunten is het op gebiedsontsluitingswegen met een sterke verkeersfunctie onwenselijk om tussen de kruisingen uitwisseling van verkeer te hebben. Dit hindert immers de doorstroming van het verkeer. Derhalve is een lijst opgesteld van gebiedsontsluitingswegen (en wijkverzamelstraten 50km/u) met een sterke verkeersfunctie. Voor deze wegen geldt als uitgangspunt dat uitwegen voor woningen strijdig zijn met het veilig en doelmatig gebruik van de weg (zie figuur 3.2). De aanvraag voor een eerste uitweg (of meer) wordt op basis van dit belang geweigerd (artikel 4.2.a). De lijst is opgenomen in de bijlage onder nummer 3.

Naast deze lijst is ook een lijst van belangrijke doorgaande wegen op bedrijventerreinen vastgesteld. Voor deze wegen geldt tevens als uitgangspunt dat uitwegen voor bedrijfscomplexen strijdig zijn met het veilig en doelmatig gebruik van de weg, en de aanvraag voor een eerste uitweg of meer wordt geweigerd (artikel 4.2.b.). Voor overige gebouwen gelden voor de aanvraag voor een eerste uitweg de overige toetsingscriteria.

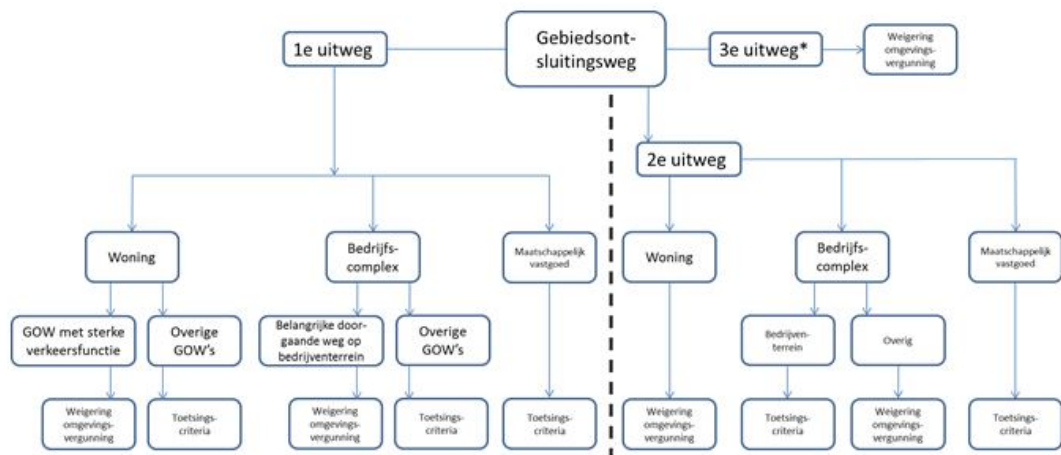
Een tweede uitweg (of meer) wordt:

- in het belang van veilig en doelmatig gebruik van de weg niet toegestaan voor een woning (artikel 4.2.a.).
- in het belang van het uiterlijk aanzien van de omgeving niet toegestaan voor een bedrijfscomplex dat zich niet op een bedrijventerrein bevindt (4.3.b.).

In de bijlage onder nummer 1 en 2 zijn de straatnamen benoemd van de straten die onder bedrijventerrein worden verstaan.

In het belang van veilig en doelmatig gebruik van de weg wordt een derde uitweg (of meer) voor een gebouw dat onderdeel uitmaakt van maatschappelijk vastgoed aan een gebiedsontsluitingsweg niet toegestaan (artikel 4.2.c.). Voor een dergelijk gebouw wordt een tweede uitweg toegestaan wanneer aan de overige toetsingscriteria wordt voldaan.

De overige toetsingscriteria hebben onder andere betrekking op de verkeersveiligheid, het belang van de bruikbaarheid van de weg en de bescherming van groenvoorzieningen.



**Fig. 3.2**

Figuur 3.2: Overzicht van uitgangspunten voor het al dan niet vergunnen van een uitweg op een gebiedsontsluitingsweg (GOW). \*3<sup>o</sup> uitweg of meer.

### 3.3 Wijkverzamelstraten

Wijkverzamelstraten verzamelen en verdelen het verkeer in de wijken naar de hoofdwegen (30 of 50 km/u). Dit wegtype heeft zowel een doorstroombaanfunctie als een uitwisselingsfunctie. Vanuit de doorstroombaanfunctie is het derhalve wenselijk om zo min mogelijk uitwisseling van het verkeer te hebben. De mogelijkheid tot uitwisseling is sterk afhankelijk van de maximum snelheid. Op een wijkverzamelstraat geldt ofwel een maximumsnelheid van 30km/u ofwel van 50km/u. Voor een wijkverzamelstraat waar:

- 30km/u als maximumsnelheid geldt, gelden dezelfde uitgangspunten als bij erftoegangswegen;
- 50km/u als maximumsnelheid geldt, gelden dezelfde uitgangspunten als bij gebiedsontsluitingwegen.

## 4. Toetsingscriteria

Lid 2 van artikel 2:12 (APV) vermeldt de weigeringsgronden voor een omgevingsvergunning voor een uitweg. Om deze te toetsen zijn criteria voor de weigeringsgronden uitgewerkt. Toetsing van de omgevingsvergunning vindt plaats op basis van de criteria in dit hoofdstuk.

### 4.1. De bruikbaarheid van de weg

Een omgevingsvergunning voor een uitweg wordt in het belang van de bruikbaarheid van de weg geweigerd, indien door het aanleggen of veranderen van de uitweg:

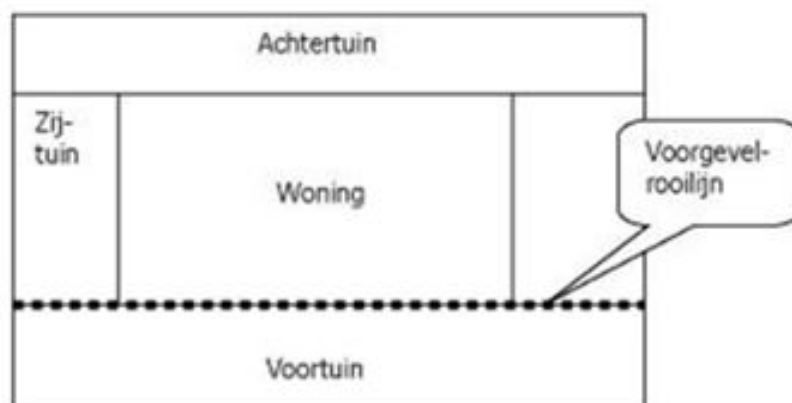
- a. het aantal formele openbare parkeerplaatsen wordt verminderd en nieuwe formele openbare parkeerplaatsen niet binnen een loopafstand van 100 meter kunnen worden gecompenseerd;
- b. een verzamelpunt van afval (containers) moet worden opgeheven en er geen goede alternatieve locatie in de directe nabijheid van de oorspronkelijke plaats voor handen is;
- c. de doorstroming op een weg, blijkend uit het verkeersadvies, sterk negatief beïnvloed wordt;
- d. op een plaats waar zich kolken, straatmeubilair, nutsvoorzieningen en/of lichtmasten bevinden welke wegens technische eisen niet te verplaatsen zijn;
- e. binnen een afzienbare tijd niet meer wordt voldaan aan één van bovengenoemde criteria, blijkend uit een op de datum van indiening van de aanvraag bij het bevoegd gezag aanwezig(e) (ontwerp)plan, (ontwerp)visie of ander (ontwerp)document hetgeen de bruikbaarheid van de weg beperkt.

### 4.2. Veilig en doelmatig gebruik van de weg

Een omgevingsvergunning voor een uitweg wordt in het belang van het veilig en doelmatig gebruik van de weg geweigerd indien:

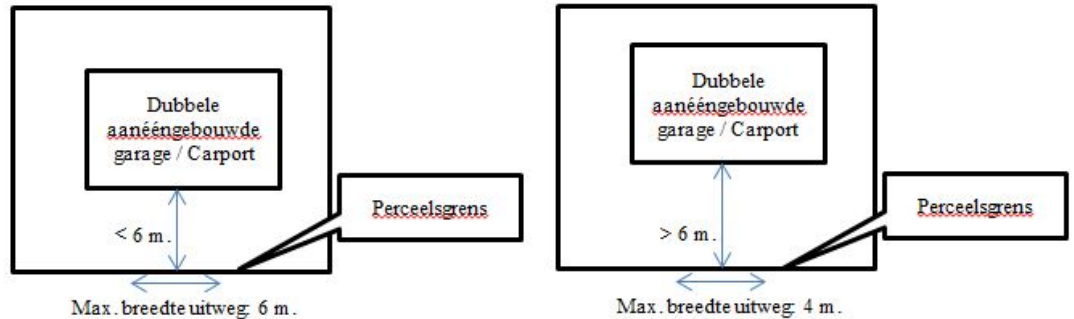
- a. Een uitweg aangevraagd wordt voor een woning aan een gebiedsontsluitingsweg of wijkverzamelstraat 50km/u:

1. waarbij de uitweg komt te liggen aan een gebiedsontsluitingsweg of wijkverzamelstraat 50km/u met een sterke verkeersfunctie (straatnamen benoemd in bijlage onder nummer 3), of;
  2. waardoor het totaal aantal uitwegen per bouwperceel op 2 of meer uitkomt;
- b. Een uitweg aangevraagd wordt voor een bedrijfscomplex waarbij de uitweg aangevraagd wordt aan een belangrijke doorgaande weg op een bedrijventerrein (zie bijlage onder nummer 2);
  - c. Een uitweg aangevraagd wordt voor maatschappelijk vastgoed aan een gebiedsontsluitingsweg of wijkverzamelstraat 50km/u waardoor het totaal aantal uitwegen per bouwperceel op 3 of meer uitkomt;
  - d. De uitweg komt te liggen aan een weg waarbij, blijkend uit een verkeersadvies, de uitweg een negatieve invloed zal hebben op de verkeersveiligheid of komt te liggen op, in of nabij bijvoorbeeld:
    - een kruising of splitsing van wegen,
    - verkeersregelininstallatie,
    - opstelstroken dan wel voorsorteervakken,
    - verkeersdrempel;
 waardoor onoverzichtelijk en/of situaties ontstaan;
- e. de uitweg komt te liggen op een plaats waar de aanliggende rijbaan van de weg zodanig smal is dat de uitweg wegens te beperkte manoeuvreerruimte met een personenauto niet direct kan worden in- en uitgereden;
  - f. de uitweg komt te liggen op een plaats waar de opstelruimte op het betreffende perceel voor het plaatsen van een personenauto minder dan 5 meter diep bij 2,5 meter breed, gemeten vanaf de perceelsgrens haaks op de rijbaan bedraagt;
  - g. de uitweg komt te liggen op een plaats waar de uitweg op een fiets- en/of voetpad uitkomt en dat pad in de lengterichting moet worden bereden om de openbare ruimte te bereiken;
  - h. binnen een afzienbare tijd niet meer wordt voldaan aan één van bovengenoemde criteria, blijkend uit een op de datum van indiening van de aanvraag bij het bevoegd gezag aanwezig(e) (ontwerp)plan, (ontwerp)visie of ander (ontwerp)document hetgeen een veilig en doelmatig gebruik van de weg beperkt.
- #### 4.3. Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving
- Een omgevingsvergunning voor een uitweg wordt in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving geweigerd indien:
- a. de uitweg sterk afbreuk doet aan de beeldkwaliteit en de beleving van openbare ruimte van het desbetreffende gebied, blijkend uit de gemeentelijke Structuurvisie, de bestemmingsplannen of beeldkwaliteitsplannen;
  - b. Een uitweg aangevraagd wordt voor een bedrijfscomplex dat zich niet op een bedrijventerrein bevindt of een woning:
    1. waardoor het totale aantal uitwegen per bouwperceel of bedrijfscomplex op 2 of meer uitkomt, of;
    2. waarbij het slechts mogelijk is om te parkeren voor de voorgevelrooilijn voor zover gelegen tussen het verlengde van de zijgevels van de woning m.u.v. een woning met een inpandige garage, waarbij er voor die inpandige garage een ruimte beschikbaar is van ten minste 5 meter diep bij 2,50 meter breed, gemeten vanaf de bouwperceelsgrens haaks op de rijbaan, of;





3. waarbij de uitweg breder wordt dan 4 meter gemeten op de bouwperceelsgrens. Deze weigeringsgrond geldt niet indien de initiatiefnemer van een bedrijfscomplex de noodzaak voor een bredere uitweg (met een maximum van 8 meter) aantoont, of;
4. indien bij een dubbele aanéengebouwde garage/carport de uitweg breder wordt dan 6 meter of indien bij een dubbele aanéengebouwde garage/carport die verder dan 6 meter van de weg ligt, gemeten vanaf de perceelsgrens, de uitweg breder wordt dan 4 meter.



- c. Een uitweg aangevraagd wordt voor een bedrijfscomplex op een bedrijventerrein (zie straatnamen bedrijventerrein in bijlage onder nummer 1):
    1. Waarbij de uitweg per bedrijfscomplex breder wordt dan 8 meter, gemeten op de bouwperceelsgrens en initiatiefnemer de noodzaak voor een bredere uitweg (met een maximum van 15 meter) niet heeft aangetoond;
    2. Waarbij er meer dan één uitweg aangevraagd wordt per bedrijfscomplex. Deze weigeringsgrond geldt niet voor een tweede uitweg indien de initiatiefnemer aantoont dat voorzien wordt in parkeren en rangeren op eigen terrein. Indien hierin niet wordt voorzien, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat een tweede uitweg voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is;
  - d. Een uitweg aangevraagd wordt voor een gebouw of perceel dat onderdeel uitmaakt van maatschappelijk vastgoed:
    1. Waarbij de uitweg breder wordt dan 4 meter en de initiatiefnemer de noodzaak voor een bredere uitweg (met een maximum van 8 meter) niet heeft aangetoond;
    2. Waarbij er meer dan één uitweg aangevraagd wordt per bouwperceel. Deze weigeringsgrond geldt niet voor een tweede uitweg indien de initiatiefnemer aantoont dat deze voor de gewenste functie van het gebouw noodzakelijk is;
  - e. Binnen een afzienbare tijd niet meer wordt voldaan aan één van de bovengenoemde criteria, blijkend uit een op de datum van indiening van de aanvraag bij het bevoegd gezag aanwezig(e) (ontwerp)plan, (ontwerp)visie of ander (ontwerp)document hetgeen de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving negatief beïnvloed.
- 4.4. Bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente**  
 Een omgevingsvergunning voor een uitweg wordt in het belang van de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente geweigerd indien:
- a. de uitweg is geprojecteerd in groen dat is aangeduid als "(zeer) kenmerkend, (zeer) zeldzaam en (zeer) gaaf" in de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Waalwijk, dan wel als groene hoofdstructuur is opgenomen in het Groenstructuurplan;
  - b. door het maken of veranderen van de uitweg het openbare groenvak en/of de aanwezige boomstructuur onevenredig aangetast zal worden, blijkend uit een advies van de beheerder openbaar gebied;
  - c. binnen een afzienbare tijd niet meer wordt voldaan aan één van bovengenoemde criteria, blijkend uit een op de datum van indiening van de aanvraag bij het bevoegd gezag aanwezig(e) (ontwerp)plan, (ontwerp)visie of ander (ontwerp)document hetgeen de bescherming van groenvoorzieningen negatief beïnvloed.

## 5. Aanleg uitweg

### 5.1 Aanleg

De uitweg mag niet door, dan wel namens de aanvrager, zelf worden aangelegd. De uitweg zal voor rekening van de aanvrager door de gemeente, hetzij door een erkende aannemer in opdracht van de gemeente, worden aangelegd met door de gemeente geselecteerde standaard materialen, afmetingen en opbouwconstructie.

### 5.2 Leges en kosten

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg worden leges in rekening gebracht bij de aanvrager. Daarnaast worden er kosten in rekening gebracht voor de aanleg, verandering of verwijdering van een uitweg. Deze werkzaamheden worden door of namens de gemeente Waalwijk uitgevoerd. De hoogte van de leges en kosten zijn terug te vinden in de vastgestelde Tarieventabel van de op dat moment geldende Legesverordening. Daarnaast kunnen kosten in rekening worden gebracht voor het verplaatsen van objecten zoals nutsvoorzieningen voor het kunnen aanleggen van de uitweg.

Pas na ontvangst van de betaling van de kosten en na onherroepelijk worden van de vergunning wordt overgegaan tot de aanleg of verwijdering van de uitweg door of namens de gemeente Waalwijk.

### **5.3 Verplaatsen uitweg**

Bij een aanvraag voor het verplaatsen van een bestaande uitweg gelden dezelfde criteria als bij een aanvraag voor het verkrijgen van een uitweg. De te vervallen uitweg moet worden verwijderd, inclusief een eventuele duiker in de bermsloot, en de vrij gekomen ruimte moet worden hersteld naar de omgevings situatie. De uitweg mag niet door, dan wel namens de aanvrager, zelf worden verwijderd. De kosten voor het verwijderen van een uitweg zijn opgenomen in de Tarieventabel.

### **5.4 Aanleg duiker/ waterkerende constructie**

Naast de omgevingsvergunning voor een uitweg is een ontheffing nodig van het Waterschap, wanneer een bermsloot moet worden overkluisd of een bestaande waterkerende constructie wordt doorsneden. Alvorens overgegaan wordt tot de aanleg van de uitweg dient de gemeente in het bezit te zijn van een kopie van de benodigde ontheffing dan wel een schriftelijke verklaring van het Waterschap dat deze niet noodzakelijk is.

Het aanleggen van de duiker wordt gerealiseerd door de gemeente Waalwijk. De kosten voor de aanleg van de duiker worden in rekening gebracht bij de aanvrager.

### **5.5 Aanlegvergunning**

In enkele gevallen kan uit een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit blijken dat voor de aanleg van de uitweg op een bepaalde locatie een omgevingsvergunning voor de activiteit: het uitvoeren van een werkzaamheid noodzakelijk is. Na verlening van de omgevingsvergunning voor beide activiteiten, kan in deze gevallen overgegaan worden tot aanleg van de uitweg.

## **6. Slotbepalingen**

### **6.1 Hardheidsclausule**

Het college is bevoegd van dit beleid af te wijken in gevallen waarin dit voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen.

### **6.2 Overgangsrecht**

Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor een uitweg ingediend vóór de inwerkingtreding van dit beleid worden beoordeeld op basis van het beleid dat gold op het moment van indiening aanvraag.

### **6.3 Inwerkingtreding**

Deze beleidsregels treden in werking één dag na bekendmaking.

### **6.4 Citeertitel**

Deze beleidsregels worden aangehaald als: "**Beleidsregels uitwegen 2019**".

Aldus vastgesteld in de vergadering van 29-01-2019,  
HET COLLEGE VAN WAALWIJK,  
De secretaris, de burgemeester,  
J.H. Lagendijk , drs. A.M.P. Kleijngeld

Bijlage

**1. Bedrijventerrein:**

**Sprang-Capelle**

Berkhaag;  
Nies van der Schansstraat;  
Tinus van der Sijdestraat;

**Waalwijk:**

Duikerweg;  
Emmikhovensestraat;  
Energieweg;  
Gantelstraat;  
Gompenstraat;  
Gragtmansstraat;  
Havenweg;  
Overikweg;  
Pompweg;  
Schouwslootweg;  
Schutweg;  
Spuiweg;  
Tielenstraat;  
Van Harenstraat;  
Van Hilststraat;  
Van Liemptstraat;  
Van Schijndelstraat;  
Veerweg;  
Verhulststraat;  
Vijzelweg;  
Weteringweg;  
Zijlweg;  
Zinkerweg;  
Zomerdijkweg;

**Waspik:**

Achterste Dijk;  
Blokenweg;  
Dijkeindenweg;  
Dwarsweg;  
Hooiweg;  
Ruytenbergweg;  
Scharlo (zijstraat);  
Veerweg.

**2. Belangrijke doorgaande weg op een bedrijventerrein:**

**Waalwijk:**

Bachlaan;  
Industrieweg;  
Kleiweg;  
Kloosterheulweg;  
Midden-Brabantweg;  
Noordelijke Randweg;  
Professor Kamerlingh Onnesweg;  
Sluisweg.

**3. Gebiedsontsluitingswegen of wijkverzamelstraten 50km/u met een sterke verkeersfunctie:**

**Sprang-Capelle:**

Bernhardstraat;  
Bevrijdingsweg;  
Hoofdstraat, van de kruising met de Nederveenweg tot aan de Veerweg;  
Noorder Allee;  
Spoorbaanweg;  
Tilburgseweg;  
Veerweg, ten noorden van de Hoofdstraat tot aan de noordelijk afrit van de A59 (afrit 36);

**Waalwijk:**

Akkerlaan;  
Ambrosiusweg;  
Bachlaan;  
Blyde Incomstelaan;  
Burgemeester Smeelelaan ten zuiden van Groenewoudlaan;

Burgemeester van de Klokkenlaan (hoofdrijbaan);  
Burgemeester Verwielstraat;  
Floris V-Laan;  
Groen van Prinstererlaan;  
Groenewoudlaan;  
Groenstraat;  
Grotestraat, tussen Putstraat en Groen van Prinstererlaan;  
Hertog Janstraat tussen Taxandriaweg en Wilhelminastraat;  
Mozartlaan;  
Noorder Parallelweg (hoofdrijbaan);  
Professor Kamerlingh Onnesweg;  
Taxandriaweg;  
Taxandriaweg-West;  
Teisterbantlaan;  
Van der Merwedelaan;  
Wilhelminastraat;  
**Waspik:**  
Nieuwe Provinciale Weg;  
Schoolstraat, hoofdrijbaan.

Toelichting

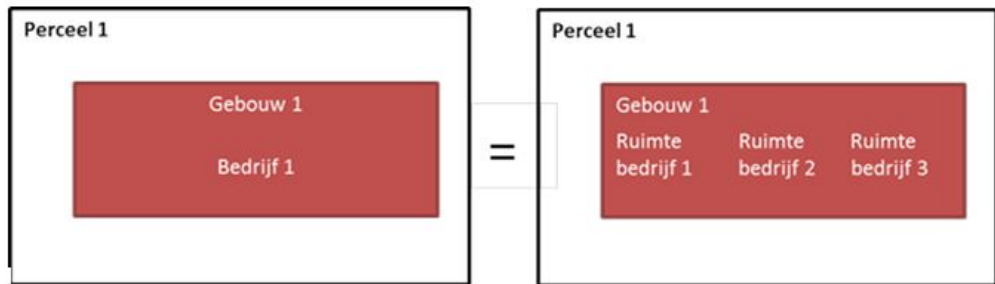
**1. Toelichting hoofdstuk 2**

Voor het hebben, aanleggen of veranderen van een uitweg is een vergunning vereist op grond van artikel 2.2. lid 1 onder e. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), nu de verplichting daarvoor is opgenomen in de APV. Voor het beoordelen van een dergelijke aanvraag wordt getoetst aan de toetsingscriteria die zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Ter uitwerking van de toetsingscriteria in de APV is deze beleidsregel vastgesteld.

In ons wetstelsel is bepaald dat hogere wet- en regelgeving voor gaat op lagere wet- en regelgeving. Dit houdt in dat het uitwegverbod uit artikel 2:12 van de APV niet geldt als er voor het betreffende onderwerp regels gelden in hogere wetgeving als de 'Wet beheer rijkswaterstaatwerken', de 'Keur van het waterschap Brabantse Delta' en het Provinciaal wegenreglement van de provincie Noord-Brabant. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit 'een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen' is de reguliere procedure uit de Wabo van toepassing. Tenzij de activiteit deel uit maakt van en gelijktijdig wordt aangevraagd bij een groot project waarbij een uitgebreide procedure van toepassing is.

**2. Toelichting toetsing aanvraag bij een bedrijfscomplex**

Indien een bedrijf een uitweg aanvraagt, wordt deze per bedrijfscomplex getoetst aan de criteria. Onder bedrijfscomplex worden de situaties verstaan zoals afgebeeld in figuur 2.1, 2.2 en 2.3. Of het gebouw één gebouw met één bedrijf is (figuur 2.1 links), of een verzameling van onzelfstandige bedrijfsruimten voor meerdere bedrijven binnen één of meerdere gebouwen (figuur 2.1 rechts) maakt voor toetsing van de omgevingsvergunning aanvraag niet uit.



Figuur 2.1: Visuele weergave van een bedrijfsgebouw (links) en een bedrijfsverzamelgebouw (rechts). Wanneer zich een verzameling van zelfstandig functionerende bedrijfsruimten binnen twee of meer aanéengebouwde gebouwen op meerdere bouwpercelen bevindt, zoals afgebeeld in figuur 2.2 (rechts), dan wordt dit ook onder een bedrijfscomplex verstaan. Met andere woorden: in deze situatie wordt het geheel hetzelfde getoetst als in de situaties zoals afgebeeld in figuur 2.1. Als de initiatiefnemer voor de aanvraag voor de omgevingsvergunning eerst één gebouw opsplijt in meerdere percelen ten behoeve van vestiging van meerdere zelfstandige bedrijven (van figuur 2.2 links naar figuur 2.2 rechts) dan maakt dit na splitsing geen verschil in toetsing van de aanvraag. In onderstaand voorbeeld (rechts) kan de initiatiefnemer dus niet voor elk perceel een uitweg aanvragen.



Figuur 2.2: Visuele weergave van een bedrijfsverzamelgebouw (links) en verzameling bedrijfsgebouwen (rechts).

Tot slot wordt de situatie waarin meerdere gebouwen voor één bedrijf op één perceel staan, ook verstaan onder een bedrijfscomplex. Ook voor deze situaties zoals afgebeeld in figuur 2.3, wordt een aanvraag

voor een omgevingsvergunning voor het geheel getoetst (geen afzonderlijke aanvragen mogelijk). Hierbij geldt net als bij eerder benoemde situaties, dat wanneer de initiatiefnemer voor de aanvraag voor de omgevingsvergunning eerst het perceel opsplitst in meerdere percelen, dit na splitsing geen verschil maakt voor toetsing van de aanvraag.



Figuur 2.3: Eén bedrijf bestaande uit meerdere gebouwen op één of meerdere percelen. Wanneer in de tekst 'meerdere' staat aangegeven en/of op de afbeelding een getal groter dan 1, dan betekent dit dat dit aantal bedoeld is als elk mogelijk veelvoud van percelen, bedrijfsgebouwen, gebouwen en/of bedrijven. Elke mogelijke situatie die hierdoor ontstaat wordt gezien als bedrijfscomplex.

### **3. Artikelsgewijze toelichting weigeringsgronden (hoofdstuk 4)**

#### **Toelichting laatste lid van elke weigeringsgrond (4.1.e., 4.2.h., 4.3.e. en 4.4.c.).**

Ruimtelijke plannen als gebiedsvisies, bestemmingsplannen en beleidsdocumenten kennen in het algemeen een uitgebreide voorbereidingsfase. Tijdens het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een uitweg kan blijken dat voor de locatie van de uitweg een plan in voorbereiding is. Het kan voorkomen dat dit plan er toe leidt dat er niet meer voldaan kan worden aan de criteria zoals die onder elke weigeringsgrond zijn gesteld. Als er een dergelijke strijdigheid optreedt, wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning geweigerd.

#### **Toelichting weigeringsgrond "de bruikbaarheid van de weg" (4.1)**

##### **4.1.a.**

Het aantal formele openbare parkeerplaatsen dat in de gemeente is aangelegd wil het college behouden. Om dit aantal parkeerplaatsen voor een bepaald gebied te behouden, dient een vervallen parkeerplaats te worden gecompenseerd binnen het betreffende gebied. Indien een aangevraagde uitweg ten koste gaat van een formele openbare parkeerplaats en deze niet binnen 100 meter loopafstand kan worden gecompenseerd wordt deze daarom in het belang van de bruikbaarheid van de weg geweigerd.

##### **4.1.b.**

Een verzamelpunt van afval kan alleen worden opgeheven indien een alternatieve locatie voor het verzamelpunt mogelijk is. Dit blijkt in de praktijk niet altijd mogelijk. Indien voor een aangevraagde uitweg een verzamelpunt voor afval moet worden opgeheven en er geen alternatieve locatie mogelijk is voor dit verzamelpunt, dan wordt de aanvraag daarom in het belang van de bruikbaarheid van de weg geweigerd.

##### **4.1.c.**

Een weg kan twee functies hebben die elkaar niet volledig uitsluiten. Ten eerste een doorstromingsfunctie: de weg heeft de functie om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Bij gebiedsontsluitingswegen (50km/u) ligt de nadruk op deze functie. Ten tweede een verblijfsfunctie: de prioriteit van de weg ligt bij bestemmingsverkeer en langzaam verkeer en "verblijven" staat hier centraal. Bij erftoegangswegen ligt de nadruk op deze functie.

De doorstromingsfunctie verliest aan kwaliteit wanneer verkeer wordt opgehouden door kruisend verkeer. Op een weg waar veel verkeer rijdt betekent dit logischerwijs dat meer verkeer meer gehinderd wordt dan op een weg waar weinig verkeer rijdt. Een uitweg heeft betekend kruisend verkeer en oponthoud tot gevolg. De mate van oponthoud is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer op de weg (intensiteit), de maximum snelheid op de weg en de exacte locatie van de uitweg. Voor een uitweg aan een erftoegangsweg is beperking van de doorstroming zelden een probleem, voor een

gebiedsontsluitingsweg is beperking van de doorstroming vaak wel een probleem. Wanneer de doorstroming door een aangevraagde uitweg sterk negatief wordt beïnvloed wordt de aanvraag in het belang van de bruikbaarheid van de weg geweigerd. Indien de uitweg wordt geweigerd dient dit onderbouwd te zijn in een verkeersadvies.

#### 4.1.d.

Onder straatmeubilair worden voorwerpen in de openbare ruimte verstaan zoals parkeermeters, banken of verkeersborden die elk noodzakelijk zijn voor een bepaalde functie. Kolken zijn noodzakelijk voor de afvoer van water van de weg. Nutsvoorzieningen zijn noodzakelijk voor toevoer van veelal energie naar de omgeving van de weg en lichtmasten voor de verlichting van de weg.

In het geval dat een aangevraagde uitweg komt te liggen op een plaats waar één van deze functionele objecten aanwezig is en deze objecten om technische redenen niet verplaatst kunnen worden, gaat het belang van deze gemeenschappelijke voorzieningen boven het belang van het realiseren van een uitweg. De aangevraagde uitweg wordt dan in het belang van de bruikbaarheid van de weg geweigerd.

#### **Toelichting weigeringsgrond "veilig en doelmatig gebruik van de weg" (4.2)**

Het criterium "veilig gebruik van de weg" is een zwaarwegend criterium. Indien een uitweg naar verwachting een negatief effect zal hebben op de verkeersveiligheid, zal de vergunning geweigerd worden.

Het doelmatig gebruik van de weg heeft betrekking op het feit of (delen van) de weg nog voor het beoogde doel kan worden gebruikt indien een uitweg wordt aangelegd. Een voorbeeld is het fiets- en/of voetpad gedeelte van de weg, zoals toegelicht bij artikel g.

#### 4.2.a. t/m 4.2.c.

Op wegen met een sterke verkeersfunctie is het vanuit het veilig en doelmatig gebruik van de weg van belang dat de doorstroming zo weinig mogelijk beperkt wordt en verkeersonveilige situaties worden voorkomen. Om deze reden worden:

- op gebiedsontsluitingswegen of wijkverzamelstraten 50km/u met een sterke verkeersfunctie geen uitwegen bij woningen toegestaan (4.2.a.1.) (sterke beperking aantal uitwegen);
- op gebiedsontsluitingswegen in het algemeen bij een woning geen tweede uitweg of meer toegestaan (4.2.a.2.) (beperking aantal uitwegen);
- op belangrijke doorgaande wegen op een bedrijventerrein geen uitweg voor een bedrijfscomplex toegestaan (4.2.b.) (sterke beperking aantal uitwegen);
- op gebiedsontsluitingswegen in het algemeen geen derde uitweg of meer toegestaan voor maatschappelijk vastgoed gebouwen (4.2.c.) (beperking aantal uitwegen).

Het een en ander is in hoofdstuk 3 ook toegelicht.

#### 4.2.d.

Een uitweg vraagt aandacht en anticipatie voor weggebruikers in het weggedrag. Hierbij is het van belang dat de uitweg zichtbaar (zichtbaarheid) en de situatie overzichtelijk (overzichtelijkheid) is voor voldoende anticipatiezicht. Daarnaast moet de situatie voor de weggebruiker begrijpbaar zijn (begrijpbaarheid) en goed te berijden, wat betekent dat te krappe uitwegen bijkomende conflictsituaties teweeg kunnen brengen. Voor onder meer kruisingen of splitsingen van wegen, voor verkeersregelinstanties, voor opstelstroken dan wel voorsorteervakken alsook drempels gelden dezelfde eisen voor de vormgeving. Wanneer de situatie op deze plekken door een uitweg sterk negatief wordt beïnvloed voor wat betreft zichtbaarheid, overzichtelijkheid, begrijpbaarheid en berijdbaarheid dan kan dit leiden tot verkeersonveilige situaties. Een aanvraag voor een uitweg in een dergelijke situatie wordt in het belang van veilig gebruik van de weg geweigerd.

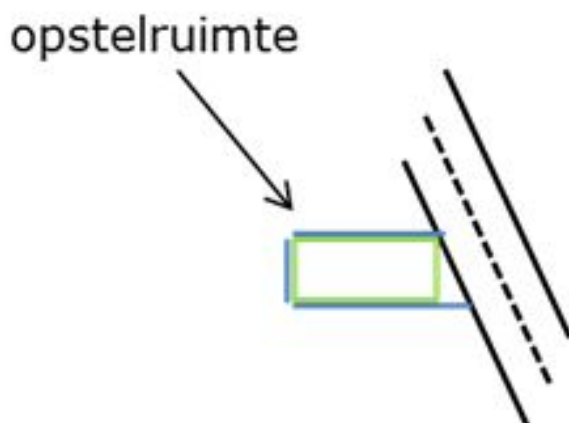
#### 4.2.e.

Wanneer het onmogelijk is om het in- en uitdraaien van de uitweg in één soepele beweging te verrichten, wordt bij het creëren van een dergelijke uitweg afbreuk gedaan aan de verkeersveiligheid op de weg omdat het voor een personenauto niet mogelijk is zich soepel in het doorgaande verkeer te voegen. Een aanvraag voor een dergelijke uitweg wordt om deze reden geweigerd in het belang van veilig gebruik van de weg.

#### 4.2.f.

Om er bij een uitweg voor te zorgen dat een auto geheel op het eigen terrein kan worden geparkeerd moet er voldoende ruimte zijn; dat wil zeggen een opstelruimte van minimaal 5 meter diep en 2,5 meter breed. Bij een kleinere opstelruimte is het niet mogelijk om de auto geheel op eigen perceel te parkeren, waardoor deze (deels) op de openbare weg komt te staan. Dit beïnvloedt het overzicht voor weggebruikers en daarmee de verkeersveiligheid negatief. Bij een te kleine opstelruimte wordt een uitweg daarom in het belang van veilig gebruik van de weg geweigerd.

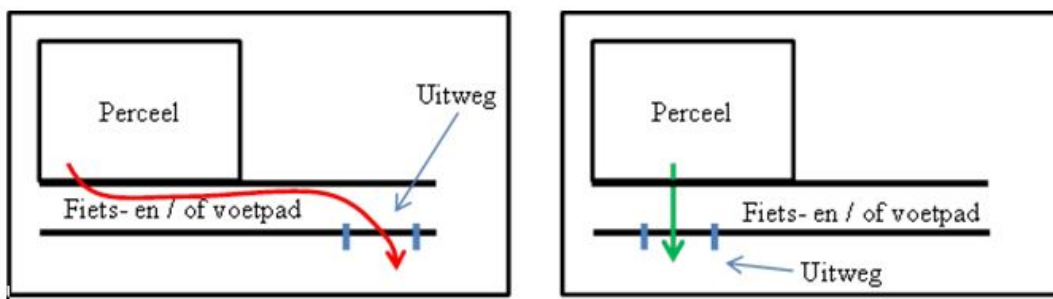
De opstelruimte wordt gemeten vanaf de perceelgrens haaks op de rijbaan. Haaks dient niet exact wiskundig te worden geïnterpreteerd (exacte hoek van 90°) maar als aanduiding dat 5 meter diep absoluut niet in de rijrichting wordt gemeten. In onderstaande voorbeeld (figuur 4.1) is dit verduidelijkt. Het groene vlak is hoe de opstelruimte wordt gemeten wanneer de rijbaan niet exact haaks ten opzichte van de bouwperceel grens loopt.



Figuur 4.1: Meetmethode opstelruimte, zoals weergegeven in groen vlak.

**4.2.g.**

Een fietspad is bedoeld voor fietsers en een voetpad voor voetgangers. Beide zijn niet bedoeld voor motorvoertuigen. Wanneer een uitweg wordt aangevraagd die komt te liggen aan een fiets- en/of voetpad en die in de lengte richting moet worden bereiden om de openbare ruimte te bereiken (zie rode pijl in figuur 4.2 links), dan wordt het voetpad niet doelmatig gebruikt omdat het door motorvoertuigen wordt gebruikt in plaats van voetgangers. Dergelijke aanvragen worden geweigerd in het belang van doelmatig gebruik van de weg.



Figuur 4.2: Links de situatie waarin de aanvraag voor een uitweg op basis van artikel 4.2.g. wordt geweigerd. Rechts de situatie waarin het fietspad wordt gekruist en artikel 4.2.g. niet van toepassing is.

***Toelichting weigeringsgrond "bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving" (4.3)***

Dit criterium betreft een stedenbouwkundig criterium ten behoeve van de ruimtelijke beleving.

**4.3.a.**

Het uiterlijk van de omgeving is een stedenbouwkundig criterium ten behoeve van de ruimtelijke beleving. Deze ruimtelijke beleving heeft onder andere betrekking op de ruimte in een straat die van "gevel tot gevel" loopt en kan vertaald worden in een bestemmingsplan en/of beeldkwaliteitsplan. Een dergelijk plan stelt voorwaarden aan de mogelijkheid voor de invulling van de ruimte. Binnen de bestemmingsplannen, en met name in het onderdeel beeldkwaliteitsplannen, wordt soms aangegeven of uitwegen wel of niet zijn toegestaan.

Door de raad zijn er 3 beeldkwaliteitsplannen met welstandscriteria gekoppeld aan de Welstandsnota.

Het betreft de volgende beeldkwaliteitsplannen:

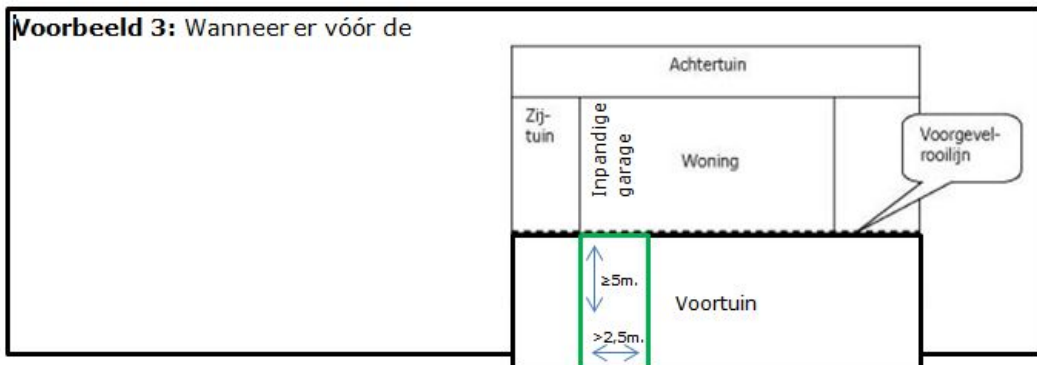
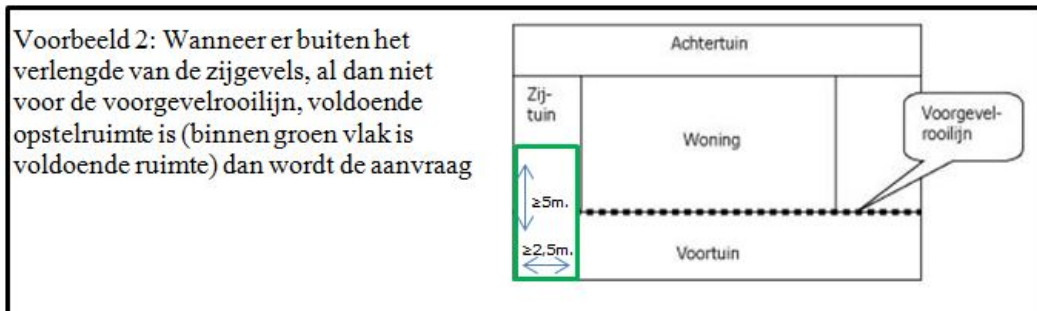
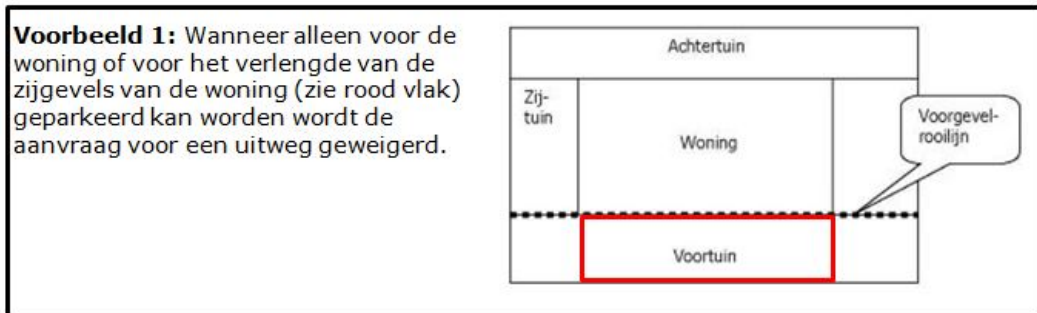
- Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Haven VII;
- Beeldkwaliteitsplan Overdiepsepolder;
- Beeldkwaliteitsplan De Rugt.

De structuurvisie is de toekomstvisie over de ruimte in Waalwijk. Doel van deze structuurvisie is aangeven wat Waalwijk wil zijn in 2035 en welke ruimtelijke keuzes daarvoor gemaakt gaan worden voor 2025. Indien deze ruimtelijke keuzes een verdere uitwerking krijgen dan kunnen deze van invloed zijn op de weigering van aanvragen van uitwegen in het belang van het uiterlijk aanzien van de omgeving.



**4.3.b.**

1. Een uitweg heeft invloed op het uiterlijk van de omgeving. Over het algemeen geldt dat des te meer uitwegen op een weg uitkomen, des te meer de beeldkwaliteit daar onder lijdt. Daarom hanteert het college voor een bedrijfscomplex dat zich niet op een bedrijventerrein bevindt of een woning, een maximum aantal uitwegen van één per bouwperceel (woning) of bedrijfscomplex.
2. Het college is van mening dat parkeren in voortuinen (gelegen recht vóór de woning, in het verlengde van de zijgevels) bij woningen in beginsel niet gewenst is vanwege het aantasten van het uiterlijk aanzien van de gemeente. Als uitzondering mag er wel een uitweg worden gecreëerd als er voldoende opstelruimte is vóór de inpandige garage; dat wil zeggen een opstelruimte van minimaal 5 meter diep en 2,5 meter breed, zoals onderbouwd bij de toelichting op artikel 4.2.f.. Onderstaande voorbeelden verduidelijken de regel.



3. De breedte voor een uitweg is zoveel mogelijk beperkt om de totale lengte van uitwegen in de gemeente te beperken in het belang van het uiterlijk aanzien. Indien de initiatiefnemer van een bedrijfscomplex de noodzaak tot een bredere uitweg aantoont, dan weegt deze noodzaak op tegen het belang van het uiterlijk aanzien en wordt een omgevingsvergunning voor een bredere uitweg dan 4 meter (met een maximum van 8 meter) verleend.
4. Omdat het hier om twee naast elkaar gelegen uitwegen gaat, die feitelijk als één uitweg zijn aan te merken, wordt een totale breedte van maximaal 6 meter voldoende geacht (geen 2x 4 meter). Indien de dubbele parkeervoorziening verder ligt dan 6 meter achter de perceelsgrens, dan is het mogelijk om het perceel op eigen terrein te ontsluiten op een uitweg van maximaal 4 meter breed. De breedte voor een uitweg is zoveel mogelijk beperkt om de totale lengte van uitwegen in de gemeente te beperken in het belang van het uiterlijk aanzien.

**4.3.c.**

1. De breedte voor een uitweg is zoveel mogelijk beperkt om de totale lengte van uitwegen in de gemeente te beperken in het belang van het uiterlijk aanzien.

2. Een uitweg heeft invloed op het uiterlijk van de omgeving. Over het algemeen geldt dat des te meer uitwegen op een weg uitkomen, des te meer de beeldkwaliteit daar onder lijdt. Daarom hanteert het college voor een bedrijfscomplex welke zich op een bedrijventerrein bevindt, een maximum aantal uitwegen van één per bouwperceel met een maximum breedte van 8 meter.

Een uitzondering geldt indien de initiatiefnemer kan aantonen dat voorzien wordt in parkeren en rangeren op eigen terrein (ten behoeve van de bruikbaarheid van de weg: niet parkeren en rangeren op de openbare weg). Dit wil zeggen dat alle voertuigen kunnen parkeren op eigen terrein, en dat rangeren plaats kan vinden op eigen terrein. Indien hierin niet kan worden voorzien dan dient de initiatiefnemer aan te tonen dat een tweede uitweg voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is.

Daarnaast geldt dat indien de initiatiefnemer de noodzaak tot een bredere uitweg aantoont, een omgevingsvergunning voor een uitweg tot een maximum breedte van 15 meter kan worden verleend.

#### 4.3.d.

Een uitweg heeft invloed op het uiterlijk van de omgeving. Over het algemeen geldt dat des te meer uitwegen op een weg uitkomen, des te meer de beeldkwaliteit daar onder lijdt. Daarom hanteert het college voor een gebouw of perceel dat onderdeel uitmaakt van maatschappelijk vastgoed een maximum aantal uitwegen van één per bouwperceel. Een uitzondering geldt indien het belang van ontsluiting van het perceel opweegt tegen het uiterlijk aanzien. Hiervoor dient de initiatiefnemer aan te tonen dat de uitweg voor de gewenste functie van het gebouw noodzakelijk is.

#### **Toelichting weigeringsgrond "bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente" (4.4)**

Deze regels hebben betrekking op de bescherming van openbaar groen.

#### 4.4.a.

Op basis van de geïnventariseerde cultuurhistorische waarden levert de gemeente een bijdrage aan de wijze waarop cultuurhistorie kan bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling binnen haar gemeentegrenzen. De cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Waalwijk geeft een overzicht van cultuurhistorische waarden binnen de gemeente. Hierin wordt onder andere groen aangeduid als "(zeer) kenmerkend, (zeer) zeldzaam en (zeer) gaaf". Dit groen is zichtbaar op een overzichtskaart.

In het groenstructuurplan van de gemeente is de groene hoofdstructuur van de gemeente benoemd. Als een uitweg wordt aangevraagd die zou komen te liggen 'in' groen dat is aangeduid als "(zeer) kenmerkend, (zeer) zeldzaam en (zeer) gaaf" of onderdeel uitmaakt van de groene hoofdstructuur, dan wordt deze aanvraag geweigerd in het belang van bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente.

#### 4.4.b.

In principe staat de gemeente Waalwijk het niet toe om uitwegen aan te leggen die ten koste gaan van het aanwezige groen. De gevraagde omgevingsvergunning zal slechts worden verleend als alternatieven voor de uitweg onmogelijk zijn en maatregelen, die de nadelige gevolgen voor het groen door de aanleg of wijziging van een uitweg voorkomen of beperken, niet mogelijk of uitvoerbaar zijn. Als er geen alternatief beschikbaar is, dan moeten die maatregelen genomen worden die noodzakelijk zijn om de gevolgen tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Zo kan bijvoorbeeld het uitvoeren van een smallere uitweg een oplossing bieden. Indien de uitweg wordt geweigerd dient dit onderbouwd te zijn in een advies van de beheerder van het openbare gebied.