

## Beleidsregels uitwegvergunningen gemeente Landgraaf 2020

Burgemeester en wethouders van **L a n d g r a a f**;

overwegende dat het wenselijk is om beleidsregels vast te stellen met betrekking tot aanvragen voor het maken of veranderen van een uitweg conform artikel 2.1.5.5 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Landgraaf 2008;

gelet op artikel 2.1.5.5 tweede lid, van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Landgraaf 2008, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

### **b e s l u i t e n :**

de volgende beleidsregels voor uitwegvergunningen vast te stellen:

## Beleidsregels uitwegvergunningen gemeente Landgraaf 2020

### Artikel 1

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing indien een aanvraag wordt ingediend voor het maken of veranderen van een uitweg conform artikel 2.1.5.5 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Landgraaf 2008 (in het vervolg: aanvraag uitwegvergunning).
2. De beleidsregels hebben uitsluitend betrekking op de bevoegdheid tot weigering van de aanvraag van de uitwegvergunning op de gronden als bedoeld in artikel 2.1.5.5, tweede lid, van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Landgraaf 2008.
3. De beleidsregels zijn van toepassing op aanvragen die betrekking hebben op uitwegen voor alle voertuigen als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van fietsen, bromfietsen en trams.

### Artikel 2

In het belang van de bruikbaarheid en het doelmatig gebruik van de weg kan een uitwegvergunning in ieder geval worden geweigerd als:

1. er als gevolg van de uitweg één of meerdere openbare parkeerplaatsen komen te vervallen en dit niet wenselijk wordt geacht, bijvoorbeeld vanwege een te hoge parkeerdruk of in de toekomst te verwachten hoge parkeerdruk in de directe omgeving;
2. de uitweg aansluit op een gebiedsontsluitingsweg;
3. de uitweg zich bevindt bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan.

### Artikel 3

In het belang van de bruikbaarheid en het doelmatig gebruik van de weg wordt een uitwegvergunning in ieder geval geweigerd als:

1. de uitweg een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid;
2. deze aansluit op de Euregioweg of de Buitenring Parkstad Limburg (N300);
3. het doel van de aanvraag het creëren van een parkeerplaats op eigen perceel is (oprit) is en het niet mogelijk is om het betreffende voertuig volledig op eigen terrein te parkeren. Voor voertuigen met een maximale breedte van 1,83 meter en een maximale lengte van 4,88 meter (zijnde de afmeting van het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV2012 van het CROW) geldt dat de oprit minimaal 2,50 meter breed en minimaal 5 meter lang dient te zijn.

### Artikel 4

In het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving kan een uitwegvergunning in ieder geval worden geweigerd als het doel van de aanvraag het creëren van een parkeerplaats op eigen perceel is, maar deze locatie niet is gelegen voor een garage/garagebox of niet is gelegen voor een locatie waar een aangebouwd vrijstaand bijgebouw, carport of overkapping opgericht kan worden.

### Artikel 5

In het belang van de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente kan een uitwegvergunning in ieder geval worden geweigerd indien ten behoeve van het gebruik van de uitweg:

1. een houtopstand gekapt moet worden waarvoor geen kapvergunning is verleend;
2. structurerend en/of monumentaal groen zou worden aangetast;
3. er versnippering van het openbaar groen optreedt.

### Artikel 6

In het belang van de bruikbaarheid en het doelmatig gebruik van de weg, de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving en/of de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente, kan een uitwegvergunning in ieder geval ook worden geweigerd als het betreffende particuliere perceel waarvoor de uitwegvergunning wordt aangevraagd al een uitweg heeft.

### Artikel 7

De breedte van zowel de uitweg als van de inritconstructie die eventueel gerealiseerd moet worden om van de uitweg gebruik te kunnen maken, is afhankelijk van de ruimte die nodig is om met het betreffende voertuig van het particulier perceel (de oprit) naar de openbare weg te kunnen rijden en omgekeerd. Voor voertuigen met een maximale breedte van 1,83 meter en een maximale lengte van 4,88 meter (zijnde de afmeting van het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV2012 van het CROW) bedraagt deze benodigde breedte 3,5 tot maximaal 6 meter, mede afhankelijk van de lokale weginrichting van de openbare weg.

### Artikel 8

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als: Beleidsregels uitwegvergunningen gemeente Landgraaf 2020.

### Artikel 9

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de dag na bekendmaking op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl).

*Landgraaf, 9 juni 2020*

*Burgemeester en wethouders voornoemd,  
de secretaris, de burgemeester,  
ir. J.M.C. Rijvers mr. R.J.H. Vlecken*

## Toelichting

### Aanleiding

In artikel 2.1.5.5 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Landgraaf 2008 (APV) zijn regels opgenomen over het maken en veranderen van een uitweg. Omdat bij de beoordeling van een aanvraag voor het maken of veranderen van een uitweg (in het vervolg genaamd 'aanvraag uitwegvergunning') vele factoren een rol kunnen spelen, is het wenselijk hiervoor beleidsregels vast te stellen. Gelet op het bepaalde in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zijn deze beleidsregels opgesteld.

### Juridisch kader

In artikel 2.1.5.5 van de APV staat ten aanzien van het maken en veranderen van een uitweg:

#### Artikel 2.1.5.5 Maken en veranderen van een uitweg

*1. Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag:*

- 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. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.8, kan de vergunning worden geweigerd in het belang van:*

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

3. Een vergunning kan tevens worden geweigerd indien het doel van de vergunning strijdigheid met het bestemmingsplan oplevert.

4. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor zover de Wegenverordening provincie Limburg van toepassing is.

In artikel 1.8 van de APV staat:

Artikel 1.8 Weigeringsgronden

1. De vergunning of ontheffing kan door het daartoe bevoegde gezag worden geweigerd in het belang van:

- a. de openbare orde;
- b. de openbare veiligheid;
- c. de volksgezondheid;
- d. de bescherming van het milieu.

2. De vergunning of ontheffing kan door het daartoe bevoegde gezag worden geweigerd indien de aanvraag om vergunning of ontheffing niet binnen de op grond van deze verordening gestelde termijn is ingediend.

In het onderhavige besluit worden de weigeringsgronden uit artikel 2.1.5.5 van de APV in de vorm van beleidsregels nader uitgewerkt. Ze worden gehanteerd bij het toetsen van een aanvraag voor een uitwegvergunning.

Artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bepaalt dat voor het maken, hebben of veranderen van een uitweg of het veranderen van het gebruik van een uitweg een omgevingsvergunning vereist is.

Algemene inhoudelijke toelichting

Betekenis uitweg

Volgens de Wegenverkeerswet 1994 wordt onder 'weg' verstaan alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden. Naast de rijbaan, hoort ook de berm/groenstrook en het trottoir tot de 'weg'. Met een uitweg wordt bedoeld het hebben van een ontsluiting van een particulier perceel op de openbare weg. Een uitwegvergunning geeft iemand dus toestemming om met een bepaald voertuig vanaf een particulier perceel de weg op te gaan en omgekeerd. Een uitweg wordt in de volksmond ook wel uitrit genoemd.

Reikwijdte beleidsregel

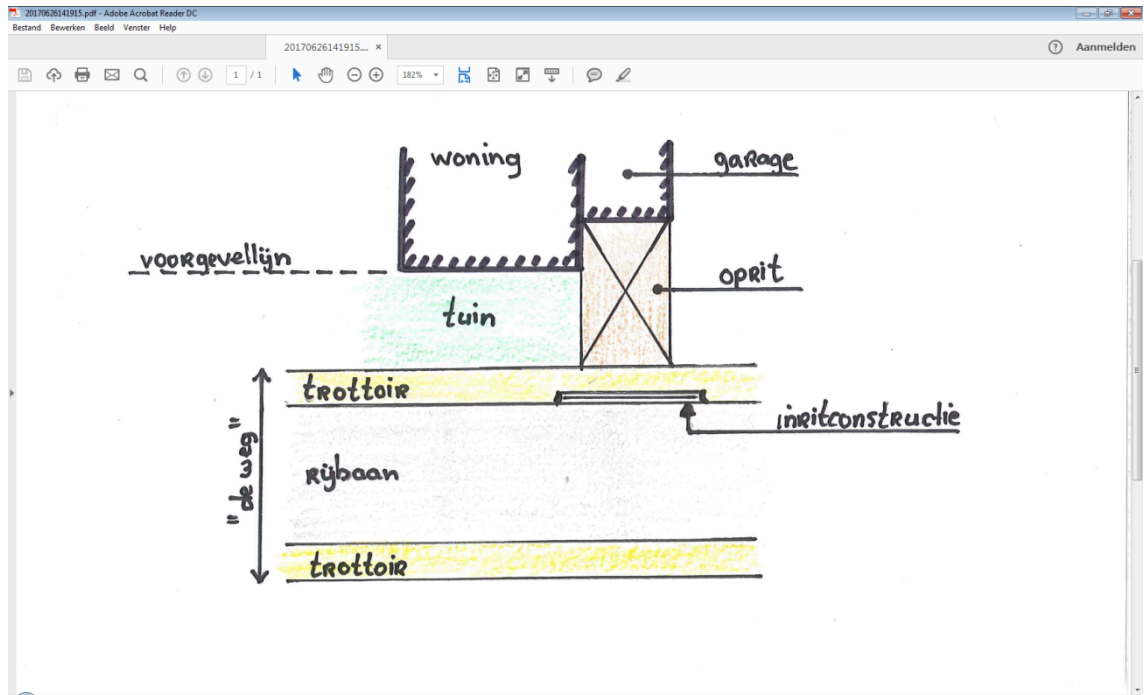
De beleidsregels die in dit besluit zijn opgenomen, zijn van toepassing op aanvragen die betrekking hebben op uitwegen voor alle voertuigen exclusief fietsen, bromfietsen en trams. Er wordt aangesloten bij het begrip "voertuigen" zoals opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Omdat veruit de meeste aanvragen betrekking hebben op uitwegen ten behoeve van personenauto's bij woonbestemmingen wordt in deze toelichting daar hoofdzakelijk aandacht aan besteed.

In de artikelen 3 en 7 wordt specifiek ingegaan op de maatvoering van de oprit, uitweg en inritconstructie ten behoeve van voertuigen met een maximale breedte van 1,83 meter en een maximale lengte van 4,88 meter. Dit is de afmeting van het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV2012 van het CROW. Voor voertuigen die groter zijn dan deze afmetingen, zijn de beleidsregels ook van toepassing. Alleen zijn de gewenste afmetingen voor de uitweg, oprit en inritconstructie anders omdat grotere voertuigen meer (manoeuvrer)ruimte nodig hebben.

De oprit

Om van een uitweg gebruik te kunnen maken, is op het particulier perceel een oprit aanwezig. De oprit is het gebied op het particulier perceel dat ingericht is om met een bepaald voertuig overheen te rijden of om op te parkeren. Hele lange opritten worden ook wel als aparte particuliere weg beschouwd. Dit komt bijvoorbeeld voor bij woningen die ver van de openbare weg zijn gelegen.

Voor een toelichting over de afmetingen van een oprit zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 3 lid 3.



#### De inritconstructie

Om de oprit met een bepaald voertuig te kunnen bereiken, wordt er bij voorkeur ook een inritconstructie gerealiseerd. Deze inritconstructie bevindt zich meestal bij de overgang van de rijbaan naar het trottoir. Als langs de rijbaan een parkeerstrook aanwezig is, kan de inritconstructie zich ook bevinden bij de overgang van de parkeerstrook naar het trottoir.

#### De inrichting van een inritconstructie

Voor de inrichting van de inritconstructie dient zoveel als mogelijk aangesloten te worden bij de richtlijnen die hiervoor door het CROW zijn opgesteld. Het onderbreken van de aanwezige bandenlijn langs de rijbaan is daarbij het belangrijkste. Langs de rijbaan is meestal een trottoirband aanwezig en door het onderbreken van deze bandenlijn wordt de inritconstructie herkenbaar gemaakt. Dit gebeurt dan met een inritband, invalideband of klinkerconstructie met bocht-/hoekbandjes. Daarnaast is het belangrijk dat het hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir ter plaatse van de uitweg wordt doorgetrokken. Is er geen hoogteverschil aanwezig, dan is het onderbreken van de bandenlijn extra belangrijk om de inritconstructie herkenbaar te maken.

Vaak worden inritconstructies vormgegeven door middel van zogenaamde zakbanden waarbij het trottoir ter plaatse van de uitweg wordt verlaagd en de bestaande bandenlijn gewoon doorloopt. Voor de herkenbaarheid van de inritconstructie is dit geen goede vormgeving.

Indien er een groenstrook/berm aanwezig is tussen het particulier perceel en de rijbaan, wordt deze groenstrook/berm onderbroken en van een verharding voorzien. Meestal wordt dit van hetzelfde materiaal gemaakt als dat van het aanliggend trottoir. Bij de overgang van de rijbaan naar deze verharding is ook een inritconstructie aanwezig. Om onnodig verhard oppervlak te voorkomen, dient de breedte van de onderbreking van de groenstrook/berm en de inritconstructie zo kort mogelijk te zijn. De breedte is gebaseerd op de ruimte die nodig is om met het betreffende voertuig de oprit te kunnen bereiken.

Voor een toelichting over de afmetingen van een inritconstructie zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 7.

#### Het belang van een inritconstructie

Artikel 24 van het RVV bepaalt dat parkeren voor een inrit of uitrit niet is toegestaan. De inritconstructie bepaalt de locatie van deze inrit en uitrit en dus waar niet mag worden geparkeerd. De aanwezigheid van een inritconstructie en een goede herkenbaarheid daarvan is daarom essentieel.

De inritconstructie wordt in het algemeen door burgers gezien als een middel om hun oprit comfortabel bereikbaar te maken. Maar de inritconstructie is om nog veel meer redenen belangrijk. De inritconstructie is vooral ook van belang om de uitweg herkenbaar te maken voor het overige verkeer en af te dwingen dat voor de uitweg niet geparkeerd mag worden. Daarnaast zorgt de noodzaak van het hebben van een

inritconstructie ervoor dat burgers ook daadwerkelijk een uitwegvergunning aanvragen op het moment dat dat nodig is. Zonder de noodzaak van een inritconstructie wordt dat regelmatig 'vergeten'.

Het is daarom belangrijk dat wegen zo zijn ingericht dat inritconstructies door de burgers zelf noodzakelijk worden geacht, ook al is dat in hun ogen alleen om hun opritten comfortabel bereikbaar te maken. Burgers vragen meestal pas een uitwegvergunning aan als zij voor de bereikbaarheid van hun nieuw te realiseren oprit of voor het aanpassen/verbreden van hun reeds bestaande oprit (om zodoende bijvoorbeeld twee auto's naast elkaar op de oprit te kunnen parkeren) een inritconstructie nodig hebben of een aanpassing van een reeds bestaande inritconstructie nodig hebben. Omdat de inritconstructie niet op hun eigendom ligt maar op die van de gemeente, worden ze vanzelf getriggerd om hiervoor een verzoek te doen bij de gemeente. Voor het uitvoeren van de gewenste aanpassing zijn ze immers afhankelijk van de gemeente. Vaak komt men er dan pas achter dat zij voor hun nieuwe oprit of aanpassing van hun bestaande oprit een uitwegvergunning dienen aan te vragen.

In straten waar in feite geen inritconstructie nodig is om een oprit comfortabel bereikbaar te maken, is de kans groot dat burgers geen uitwegvergunning aanvragen op het moment dat dat wel nodig is. Voorbeelden hiervan zijn straten waar geen hoogteverschil aanwezig is, straten die zijn voorzien van zogenaamde schuine trottoirbanden (ook wel geleidebanden genoemd) of straten waar geen trottoir aanwezig is en de opritten rechtstreeks op de rijbaan aansluiten (in woonerven komt dit veel voor). Mensen die in dergelijke straten wonen, zijn zich er vaak niet van bewust dat ze bij het realiseren van een nieuwe uitweg (oprit) of het veranderen van een bestaande uitweg (oprit) een uitwegvergunning nodig hebben. Een wegprofiel met gewone trottoirbanden en met een hoogteverschil naar het trottoir dwingt de noodzaak van een inritconstructie, en het besef bij burgers dat ze een uitwegvergunning nodig hebben, het beste af.

In straten waar de oprit rechtstreeks aansluit op de rijbaan en er geen trottoirband aanwezig is, heeft de gemeente geen mogelijkheid een inritconstructie te realiseren. Het is dan aan de particulier zelf om het eigen perceel zodanig in te richten dat het voor iedere weggebruiker duidelijk is dat er sprake is van een inrit en/of uitrit.

#### Het parkeren van twee auto's naast elkaar op een oprit

Bij woningen komt het vaak voor dat twee personenauto's, direct grenzend aan de openbare weg, naast elkaar op een oprit worden geparkeerd. Hiervoor is uiteraard een bredere oprit nodig dan in geval er slechts één auto op de oprit staat geparkeerd. Maar om deze ook voor beide auto's bereikbaar te maken, is er in de meeste gevallen ook een bredere uitweg en uitritconstructie nodig. Op het moment dat een reeds bestaande oprit wordt verbreed om zodoende twee auto's naast elkaar te kunnen parkeren, en er is daarvoor ook een bredere uitweg en inritconstructie nodig, dan dient er een uitwegverbreding te worden aangevraagd. Deze aanvraag wordt dan ook getoetst met behulp van deze beleidsregels. De toets van het bestemmingsplan is hierin ook een belangrijk aspect omdat vaak blijkt dat het parkeren van een tweede auto strijdig is met het bestemmingsplan (zogenaamd voortuinparkeren).

Bij woningen met lange voortuinen kunnen auto's eventueel verder van de openbare weg af worden geparkeerd. Daar waar de auto's niet staan geparkeerd kan de oprit smaller worden gemaakt en kan ook de breedte van de uitweg en inritconstructie worden beperkt. Vooral in woonstraten met een hoge parkeerdruk kan dit belangrijk zijn omdat een smallere inritconstructie een minder nadelig effect kan hebben op het aantal openbare parkeerplaatsen. Daarnaast wordt de hoeveelheid verhard oppervlak op het perceel beperkt hetgeen bijdraagt aan het tegengaan van de verstening van voortuinen. De eigenaar van het perceel dient overigens wel altijd zelf na te gaan of het naast elkaar parkeren van twee auto's op het eigen perceel volgens het bestemmingsplan is toegestaan.

#### Extra voorschriften

De gemeente is vrij om eventueel extra voorschriften te verbinden aan het verlenen van een uitwegvergunning. Zo kunnen er voorschriften worden gesteld over de locatie waar een auto op eigen terrein geparkeerd moet worden (zoals achter de voorgevel in het kader van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving), of over de hoeveelheid verhard oppervlak in de voortuin ter voorkoming van bijvoorbeeld wateroverlast en hittestress als gevolg van de verstening van de woonomgeving (in het belang van de volksgezondheid en de bescherming van het milieu). Daarnaast kunnen bij het verlenen van uitwegvergunningen (niet afdwingbare) adviezen worden gegeven of verzoeken worden gedaan, zoals het advies/verzoek om de oprit niet breder te maken dan 3,50 meter (zie ook artikelsgewijze toelichting bij artikel 3, lid 3).

#### Beperking gebruikmaking uitwegvergunning agv lokale omstandigheden

Er kunnen zich lokale omstandigheden voordoen (bijvoorbeeld fysieke belemmeringen zoals lichtmasten) die het onmogelijk maken om van een eventueel te verlenen uitwegvergunning gebruik te kunnen maken (technische uitvoerbaarheid). Er moet dan eerst worden bekeken of de betreffende belemmering opgeheven/opgelost kan worden. In overleg met de aanvrager wordt bepaald of de belemmering op

kosten van de aanvrager opgeheven wordt en de vergunningaanvraag wordt doorgezet of dat de aanvraag wordt ingetrokken.

#### Algemeen gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid

Uitgangspunt bij de toetsing van aanvragen voor een uitwegvergunning is het actuele verkeers- en vervoersbeleid welke ten tijde van het vaststellen van de onderhavige beleidsregel is vastgelegd in het op 26 oktober 2017 door de raad vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Landgraaf. Het wegennet is daarin ingedeeld in drie wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In het categoriseringsplan staat aangegeven tot welke categorie een weg behoort. Voor elke wegcategorie gelden specifieke kenmerken met betrekking tot de inrichting van de weg. Aan deze kenmerken dient zoveel als mogelijk te worden voldaan.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel 2, 3, 4, 5 en 6*

In deze artikelen staan enkele weigeringsgronden genoemd op basis waarvan een aanvraag voor een uitweg in ieder geval wordt of kan worden geweigerd. Met de woorden 'in ieder geval' wordt aangegeven dat er ook nog andere weigeringsgronden een rol kunnen spelen bij de beoordeling van een aanvraag voor een uitweg. Deze weigeringsgronden dienen echter wel te passen binnen de in de APV genoemde weigeringsgronden.

##### *Artikel 2*

Op grond van artikel 2, tweede lid, kan de vergunning worden geweigerd als de uitweg aansluit op een gebiedsontsluitingsweg. Uitgangspunt is dat in deze gevallen de vergunning wordt geweigerd. In de praktijk komt het echter regelmatig voor dat reeds meerdere uitwegen op de betreffende weg aanwezig zijn. In dat geval dient onderzocht te worden of er strijd met het gelijkheidsbeginsel kan ontstaan, indien de vergunning zou worden geweigerd.

##### *Artikel 3 lid 3 en artikel 7: 'Het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV2012 van het CROW'*

De richtlijnen van het CROW vormen voor verkeerskundigen een belangrijk hulpmiddel bij het maken en beoordelen van verkeerskundige plannen. De ASVV is één van deze richtlijnen. In paragraaf 5.2 van de ASVV 2012 wordt ingegaan op de afmetingen en eigenschappen van voertuigen. Omdat de wettelijke eisen ten aanzien van bijvoorbeeld afmetingen niet representatief zijn voor de diverse typen en modellen van de verschillende in Nederland voorkomende voertuigsoorten, wordt voor het wegontwerp uitgegaan van ontwerpvoertuigen. Dit zijn (denkbeeldige) voertuigen waarvan de karakteristieke representatief zijn voor het gehele voertuigpark of een deel daarvan. Het ontwerp gaat meestal uit van de waarden die door 5 procent van het aantal voertuigen van het desbetreffende type worden over- of onderschreden. Ten aanzien van het ontwerpvoertuig voor personenauto's wordt in de ASVV 2012 voor de breedte 1,83 meter en voor de lengte 4,88m gehanteerd.

##### *Artikel 3 lid 3 'De afmetingen van een oprit'*

In dit artikel wordt bepaald dat indien het doel van de aanvraag voor een uitweg het creëren van een parkeerplaats op eigen perceel is (oprit), het betreffende voertuig ook volledig op eigen terrein dient te worden geparkeerd. Voor voertuigen die smaller zijn dan 1,83 meter en korter zijn dan 4,88 meter wordt een minimale maatvoering voor een oprit vastgesteld op 2,50 meter breed en 5 meter lang. Deze voertuigafmeting is gebaseerd op de afmeting van het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV 2012 van het CROW. Dit omdat veruit de meeste aanvragen voor een uitweg bedoeld zijn voor personenauto's.

Omdat opritten meestal loodrecht op de weg zijn gelegen, is vooral de minimale lengte van 5 meter van belang. Dit is nodig om te voorkomen dat de personenauto niet volledig op de oprit kan worden geparkeerd en dus een deel van de auto over de 'weg' (meestal het trottoir) heen helt. Als de oprit alleen bedoeld is om over te rijden (bijvoorbeeld om een garage te kunnen bereiken) dan mag de oprit ook korter zijn dan 5 meter. De lengte van de oprit ligt bij voorkeur niet tussen de 3,5 en 5 meter, omdat dit toch uitnodigt om op te parkeren terwijl de lengte daar niet geschikt voor is.

Een oprit kan ook bedoeld zijn om meerdere personenauto's achter elkaar te kunnen laten parkeren. De lengte van de oprit is dan langer dan 5 meter. Om bijvoorbeeld 2 personenauto's achter elkaar te kunnen laten parkeren, is echter minimaal 10 meter nodig. Een oprit met een lengte tussen de 5 en 10 meter is niet voldoende om twee personenauto's achter elkaar te kunnen laten parkeren. Een dergelijke opritlengte kan echter niet voorkomen worden.

Voor het parkeren van een personenauto op een oprit, dient de oprit minimaal 2,50m breed te zijn. Deze breedte is nodig om ook voldoende ruimte te hebben om langs de personenauto te kunnen lopen en om de deur van de personenauto open te kunnen doen.

Het is niet wenselijk om een oprit breder te maken dan 3,50 meter omdat er dan onnodig veel verharding aanwezig is. In het kader van het tegengaan van de verstening van voortuinen is dat niet wenselijk. Als basisregel voor de breedte van een oprit geldt: zo smal als mogelijk, zo breed als noodzakelijk. In het kader van de uitwegvergunning kunnen er geen grenzen worden gesteld aan de maximale breedte van een oprit, maar dit kan wel als advies of verzoek aan de aanvrager van de uitweg worden meegegeven.

#### *Artikel 4*

Indien er sprake is van een situatie zoals beschreven in dit artikel, zal in veel gevallen ook de weigeringsgrond van artikel 2.1.5.5, derde lid, APV aan de orde zijn (strijdigheid met het bestemmingsplan). Indien in een dergelijk geval, na afweging van alle belangen, aanleiding bestaat om de vergunning te weigeren op grond van artikel 2.1.5.5, tweede lid, APV is er meestal ook reden om de vergunning te weigeren op grond van artikel 2.1.5.5, derde lid, APV.

#### *Artikel 6*

Achterliggende gedachte van dit artikel is dat ernaar wordt gestreefd om het aantal uitwegen en de breedte van uitwegen, te beperken. De reden daarvoor is dat uitwegen in algemene zin altijd bepaalde negatieve effecten met zich meebrengen, zoals bijvoorbeeld:

- op de verkeersveiligheid: het voertuig dat van de uitweg gebruik maakt, zorgt voor een extra conflict met het overige verkeer zowel voor auto's, fietsers als voetgangers;
- op het aantal openbare parkeerplaatsen: voor een uitrit mag niet geparkeerd worden;
- op de verstening van voortuinen en het voorkomen van hittestress: om van een uitweg gebruik te kunnen maken, dient er op het perceel een oprit gerealiseerd te worden. Een oprit is normaal gesproken voorzien van een verharding waardoor er geen groen aanwezig is en water minder goed kan infiltreren;
- op de kwaliteit van het straatbeeld: veel geparkeerde auto's op particuliere percelen kan een rommelig beeld veroorzaken;
- op de hoeveelheid openbaar groen: daar waar langs een weg openbaar groen aanwezig is, wordt deze ter plaatse van een uitweg onderbroken;

Al deze negatieve aspecten hebben een relatie met de drie in het artikel genoemde weigeringsgronden uit de APV. Voor het merendeel van deze effecten kan gesteld worden dat deze zich bij elke uitweg voordoen. Maar omdat uitwegen nu eenmaal noodzakelijk zijn om particuliere percelen bereikbaar te maken, worden deze negatieve aspecten, voor zover ze niet een te groot nadelig effect hebben, geaccepteerd. Maar op het moment dat een perceel al een uitweg heeft, dan is het niet noodzakelijk om deze negatieve aspecten te accepteren. In dat kader wordt gestreefd naar het hebben van zo weinig mogelijk uitwegen en dienen uitwegen zo smal als mogelijk te zijn (maar zo breed als noodzakelijk). Op het moment dat het betreffende particuliere perceel waarvoor de uitwegvergunning wordt aangevraagd al een uitweg heeft, is het uitgangspunt om de uitwegvergunning te weigeren.

#### *Artikel 7 'De breedte van de uitweg en inritconstructie'*

In dit artikel staat dat de breedte van zowel de uitweg als de inritconstructie afhankelijk is van de ruimte die nodig is om met het betreffende voertuig van het particulier perceel (de oprit) naar de openbare weg te kunnen rijden en omgekeerd. Dit betekent dat de oprit in feite altijd bereikbaar moet zijn.

Dat voor het bepalen van de breedte van deze beiden hetzelfde principe geldt, betekent niet dat de breedte van beiden hetzelfde is. Met de breedte van de uitweg wordt de breedte van de oprit bedoeld ter plaatse van de aansluiting van de oprit op de 'weg'. De uitweg en de inritconstructie bevinden zich alleen op dezelfde plek als de oprit rechtstreeks aansluit op de rijbaan (als er geen trottoir en/of groenstrook naast de rijbaan aanwezig is). In alle andere gevallen ligt de inritconstructie op een andere plek dan de uitweg en zijn de breedtes verschillend.

Voorbeeld: als er tussen de rijbaan en de oprit een trottoir aanwezig is, bevindt de uitweg zich bij de overgang van de oprit naar het trottoir. De inritconstructie bevindt zich bij de overgang van rijbaan naar trottoir. De breedte van de uitweg is dan kleiner dan de inritconstructie. Dat komt omdat om de oprit te kunnen bereiken ook de breedte van het trottoir door het betreffende voertuig gebruikt kan worden als manoeuvreerruimte.

Voor voertuigen met een maximale breedte van 1,83 meter en een maximale lengte van 4,88 meter (zijnde de afmeting van het ontwerpvoertuig voor personenauto's in de ASVV2012 van het CROW) draagt de benodigde breedte van de uitweg en inritconstructie 3,5 tot maximaal 6 meter, mede afhankelijk van de lokale weginrichting van de openbare weg. Als algemene vuistregel bij het realiseren van een inritconstructie geldt dat deze aan beide kanten van de oprit in elk geval 0,50 tot 0,75m meter breder is dan de oprit zelf. Indien mogelijk worden twee naast elkaar gelegen uitwegen/opritten via één inritconstructie ontsloten zodat de breedte van de inritconstructie beperkt kan worden.

Kosten

De aanvrager van de uitwegvergunning dient er zelf voor te zorgen dat op eigen terrein voldoende ruimte is aangebracht om van de uitweg gebruik te kunnen maken (realiseren oprit). Voor het aanvragen van een uitwegvergunning betaalt de aanvrager de legeskosten zoals opgenomen in de Legesverordening van de gemeente Landgraaf.

Alle kosten die gemaakt moeten worden om gebruik te kunnen maken van de uitwegvergunning komen voor rekening van de aanvrager. Hieronder vallen ook de kosten die de gemeente op haar eigendom moet uitvoeren zoals het aanleggen/aanpassen van een inritconstructie of het opheffen van een fysieke belemmering zoals het verplaatsen van een lichtmast.