

Beleidsregels uitwegen Harderwijk

Hoofdstuk 1 - algemene bepalingen

Artikel 1 – Begripsbepalingen

1. *Bedrijventerrein*: de bedrijventerreinen Lorentz, Sypel, Tonsel, Overveld en Zandlaan.
2. *Gemeente*: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Harderwijk, in casu degene die volgens de gemeentelijke mandaatverordening bevoegdheid heeft gekregen.
3. *Openbaar groen*: alle vormen van groenvoorziening in de openbare ruimte, zoals parken, gazons, bermen, perken, hagen, struiken en beplanting.
4. *Openbare parkeerplaatsen*: Openbare parkeergelegenheid. Dit betreft zowel parkeergelegenheid die aangeduid is, als parkeergelegenheid die niet aangeduid is maar waar parkeren op grond van wegenverkeerswetgeving wel toegestaan is en doorgaans als zodanig gebruikt wordt.
5. *Uitweg*: aansluiting van een perceel op een *weg*.
6. *Tangentpunt*: beginpunt waar het rechte stuk van een *weg* overgaat naar de bocht.
7. *Weg*: hetgeen in artikel 1, eerste lid, onder b van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder wordt verstaan.

Hoofdstuk 2 - Bruikbaarheid van de weg

Artikel 2 – Verzamelpunt van afval of afvalcontainers

Van aantasting van de bruikbaarheid van de *weg* is onder meer sprake als door het maken of veranderen van de *uitweg* een verzamelpunt van afval of afvalcontainers verloren gaat.

Hoofdstuk 3 - Veilig en doelmatig gebruik van de weg

Artikel 3 – Wegkenmerken

Van aantasting van het veilig en doelmatig gebruik van de *weg* is onder meer sprake als de *uitweg*:

- a. niet haaks op de rijbaan aansluit;
- b. aansluit op een *weg* die is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg of stroomweg;
- c. aansluit in een bocht, op een rotonde, op een kruising of op een splitsing van *wegen*;
- d. aansluit op minder dan 5,00 meter afstand van een bocht, rotonde, kruising of splitsing van *wegen*, gemeten vanaf het *tangentpunt*, en de *weg* waarop wordt uitgeweegd geen erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is;
- e. aansluit op de plaats van opstelstroken of voorsorteervakken;
- f. aansluit op minder dan 50 meter afstand van verkeerslichten, gemeten vanaf de stopstreep;
- g. aansluit op een fietspad, voetpad of andere *weg* waar een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer geldt en dat pad of die *weg* in lengterichting bereden moet worden om de rijweg bestemd voor gemotoriseerd verkeer te kunnen bereiken;
- h. gelegen is op een plaats waarbij de bestuurder van een voertuig vanuit de *uitweg* niet of nauwelijks zicht heeft op de *weg*;
- i. aansluit op een *weg* waarbij de *uitweg* een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Artikel 4 – Uitwegafmetingen

1. De *uitweg* is maximaal 4,00 meter breed.
2. In afwijking van het eerste lid geldt op *bedrijventerreinen* dat een *uitweg* moet voldoen aan de volgende afmetingen:
 - a. Maximale breedte: 9,00 meter
 - b. De cumulatieve breedte van alle *uitwegen* op het betreffende perceel bedraagt maximaal 25% van de totale kavelbreedte van het perceel grenzend aan de *weg*, gemeten in strekkende meters.
3. Als de *uitweg* bedoeld is voor autogebruik, dan is de *uitweg* minimaal 3,00 meter breed.
4. De bepalingen in het eerste, tweede en derde lid gelden niet in het geval er andere voorwaarden zijn opgenomen in een bestemmingsplan, een omgevingsplan, stedenbouwkundige randvoorwaarden, welstandsnota dan wel een beeldkwaliteitsplan.



Artikel 5 - Parkeerruimte op eigen terrein

1. Als de *uitweg* bedoeld is ter ontsluiting van parkeergelegenheid op het perceel, dan is de minimale diepte van die parkeergelegenheid 5,00 meter, gemeten haaks op de *weg*.
2. Het eerste lid is niet van toepassing als er sprake is van inpandige parkeergelegenheid, zoals een garage.

Artikel 6 – Dicht bij elkaar gelegen uitwegen

1. De tussenruimte tussen twee afzonderlijke *uitwegen* is minimaal 2,00 meter.
2. Twee afzonderlijke *uitwegen* die op minder dan 2,00 meter afstand naast elkaar liggen, worden uitgevoerd als één *uitweg*.
3. Een dubbele *uitweg*, zoals bedoeld in het tweede lid, is in totaal maximaal 8,00 meter breed.
4. In afwijking van het eerste lid bedraagt de tussenruimte tussen twee afzonderlijke *uitwegen* op *bedrijventerreinen* minimaal 6,00 meter.
5. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op *bedrijventerreinen*.

Artikel 7 - Herkenbaarheid van de uitweg

De *uitweg* moet duidelijk herkenbaar zijn. Hieraan wordt voldaan als er sprake is van:

- a. een perceel met een vanaf de *weg* zichtbare beperkte bestemming; en/of
- b. een uitritconstructie; en/of
- c. een doorlopend trottoir langs de *weg* dat doorloopt over de *uitweg*; en/of
- d. begrenzing van het perceel door een poort of hekwerk; en/of
- e. een witte ononderbroken markeringsstreep van 0,20 meter breed over de gehele breedte van de *uitweg* ter hoogte van de aansluiting op de rijbaan.

Artikel 8 – Obstakels

1. Op de plaats van de *uitweg* staat geen straatmeubilair, lichtmast, bushalte of andere verkeersvoorziening.
2. De afstand tussen de rand van de *uitweg* en aanwezig straatmeubilair, lichtmast, bushalte of andere verkeersvoorziening is minimaal 1,50 meter.
3. In afwijking van het tweede lid geldt op *bedrijventerreinen* dat de afstand tussen de rand van de *uitweg* en aanwezig straatmeubilair, lichtmast, bushalte of andere verkeersvoorziening minimaal 2,50 meter is.

Artikel 9 – Nutsvoorzieningen

Van aantasting van het veilig en doelmatig gebruik van de *weg* is ook sprake als door het maken of veranderen van de *uitweg*:

1. kabels en leidingen worden beschadigd of onbereikbaar dreigen te worden;
2. onderdelen van het riool of andere nutsvoorzieningen moeten worden verplaatst of aangepast, en dit vanwege een goede riool- of nutshuishouding of andere belangen niet gewenst is;
3. de afwatering wordt verstoord.

Hoofdstuk 4 - Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

Artikel 10 – Situering van de uitweg

1. Van aantasting van het uiterlijk aanzien van de omgeving is onder meer sprake als:
 - a. de *uitweg* is gesitueerd voor de voorgevel van een woning, waardoor de *uitweg* leidt tot parkeren in de voortuin;
 - b. er op het woonperceel waar de *uitweg* gerealiseerd wordt minder dan 3,00 meter ruimte (breedte) is naast de woning, waardoor de *uitweg* leidt tot parkeren in de voortuin;
 - c. in een bestemmingsplan, omgevingsplan, stedenbouwkundige randvoorwaarden, welstandsnota, beeldkwaliteitsplan, dan wel door middel van een beschermd stads- of dorpsgezicht is bepaald dat een *uitweg* ter plekke niet toegestaan of niet wenselijk is.
2. Van aantasting van het uiterlijk aanzien van de omgeving is ook sprake als:
 - a. de *uitweg* een moeras, waterpartij of wadi doorsnijdt;
 - b. voor het maken of veranderen van de *uitweg* een sloot moet worden overkluisd waarvoor het Waterschap geen ontheffing kan verlenen.
3. Het eerste lid is niet van toepassing bij woningen die zijn ontworpen en bestemd als drive-inwoning of carportwoning.



Artikel 11 – Meerdere uitwegen op één perceel

1. Een perceel mag door maximaal één *uitweg* worden ontsloten.
2. Woonparken en vakantieparken worden in het kader van het eerste lid gezien als één perceel.
3. In afwijking van het eerste lid geldt op bedrijventerreinen het volgende:
 - a. Een perceel met een kavelbreedte tot 60 strekkende meter grenzend aan de *weg* mag door maximaal twee *uitwegen* worden ontsloten;
 - b. Een perceel met een kavelbreedte van 60 tot 90 strekkende meter grenzend aan de *weg* mag door maximaal drie *uitwegen* worden ontsloten;
 - c. Een perceel met een kavelbreedte vanaf 90 strekkende meter grenzend aan de *weg* mag door maximaal vier *uitwegen* worden ontsloten.

Hoofdstuk 5 - Bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente

Artikel 12 - Aantasting van groenvoorzieningen

Van aantasting van groenvoorzieningen van de gemeente is onder meer sprake als:

1. de *uitweg openbaar groen* doorkruist;
2. op de plaats van de *uitweg* een boom staat;
3. de *uitweg* is gepositioneerd op minder dan de volgende afstanden, gemeten vanaf de kant van de *uitweg* tot de stam van de boom:
 - a. bij een boom van de eerste grootte: 2,90 meter
 - b. bij een boom van de tweede grootte: 2,20 meter
 - c. bij een boom van de derde grootte: 1,60 meter

Hoofdstuk 6 - Het ten koste gaan van een openbare parkeerplaats

Artikel 13 – Zonder noodzaak opheffen van openbare parkeerplaatsen

Van het zonder noodzaak ten koste gaan van een *openbare parkeerplaats* is sprake als door het maken of veranderen van de *uitweg* het aantal *openbare parkeerplaatsen* wordt verminderd.

Artikel 14 - Vermindering van openbare parkeerplaatsen op smalle wegen

Van het zonder noodzaak ten koste gaan van een openbare parkeerplaats is ook sprake als:

- a. de *uitweg* aansluit op een weg waar doorgaans aan de overzijde van de *uitweg* op de rijbaan geparkeerd wordt, en
- b. de ruimte tussen de *uitweg* en de geparkeerde voertuigen aan de overzijde minder dan 5,00 meter is.

Hoofdstuk 7 - Slotbepalingen

Artikel 15 – Hardheidsclausule

De *gemeente* kan in bijzondere gevallen ten gunste van de vergunningaanvrager van deze beleidsregels afwijken.

Artikel 16 – Citeertitel en inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden in werking op de dag na de dag van publicatie.
2. Deze beleidsregels worden aangehaald als Beleidsregels uitwegen Harderwijk.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders d.d. 15 maart 2022.

*de heer J.P. Wassens
secretaris*

*de heer H.J. van Schaik
burgemeester*

Toelichting

Achtergrond



Voor ieder perceel moet het mogelijk zijn een uitweg te creëren naar de weg. In de gemeente Harderwijk is het verplicht een omgevingsvergunning te hebben als men een uitweg naar de openbare weg wil maken of veranderen. Dat is geregeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Algemene Plaatselijke Verordening Harderwijk (APV).

In de jurisprudentie is in de loop der jaren bepaald dat gemeenten alleen onder bepaalde voorwaarden beperkingen mogen aanbrengen in de (on)mogelijkheden voor de aanleg van een uitweg. Ten eerste moeten de regels vastliggen in gemeentelijke regelgeving. Bovendien mag de aanleg van een inrit alleen worden beperkt als de inrichting van de openbare ruimte in het geding komt. In de toelichting op de APV is hierover een en ander opgenomen:

Uit de jurisprudentie van artikel 14 Wegenwet blijkt dat de eigenaar van een weg het uitwegen daarop moet gedogen. Voorts blijkt daaruit dat regels in een verordening mogen worden gesteld, bijvoorbeeld in het kader van de vrijheid van het verkeer, veiligheid op de weg of de instandhouding van de bruikbaarheid van de weg. Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'uitweg' kan alleen worden geweigerd als de weigeringsgronden zijn opgenomen in de verordening.

De procedure van de Wabo is van toepassing, dat brengt bijvoorbeeld met zich mee dat de *lex silencio positivo* van afdeling 4.1.3.3. van de Awb van toepassing is.

Om de bruikbaarheid van de weg te waarborgen is het toegestaan een vergunning te eisen en via voorschriften de wijze waarop wordt uitgeweegd te regelen. Daarmee komt de bepaling niet in strijd met de Wegenwet. Als de gemeente eigenaar van de weg is, moet ook privaatrechtelijke toestemming worden gegeven. Een publiekrechtelijk toelaatbare uitweg mag niet worden gefrustreerd door privaatrechtelijke weigering van de gemeente. Als een derde eigenaar van de grond is, ligt dat anders. Het college kan in dat geval de aanvrager om vergunning erop wijzen dat hij ook privaatrechtelijke toestemming behoeft.

Invulling van de beoordelingsruimte

Uitwegen vormen een verstoring voor het doorgaande verkeer en de omgeving. Hierdoor vormen uitwegen mogelijke conflictpunten. Daarom wordt per vergunningaanvraag beoordeeld of de aangevraagde situatie acceptabel is. De bevoegdheid tot het beslissen op dergelijke vergunningaanvragen ligt bij de gemeente. Artikel 2.12 lid 2 APV noemt zes redenen waarom een vergunning voor het maken of veranderen van een uitweg geweigerd kan worden, te weten 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;
- e. dat zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats;
- f. er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Naast hetgeen bepaald is in de APV, zijn in dit kader de volgende wetten, regels en beleidskaders bijzonder van toepassing:

- Wegenwet (Ww)
- Wegenverkeerswetgeving (o.a. Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990))
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)
- Omgevingswet (Ow)
- Richtlijnen van verkeerskundig kennisplatform CROW
- Bestemmingsplannen, omgevingsplannen, stedenbouwkundige randvoorwaarden, welstandsnota's, beeldkwaliteitsplannen of enig ander beleidsstuk over de ruimtelijke ordening dat in een bepaalde situatie van toepassing kan zijn

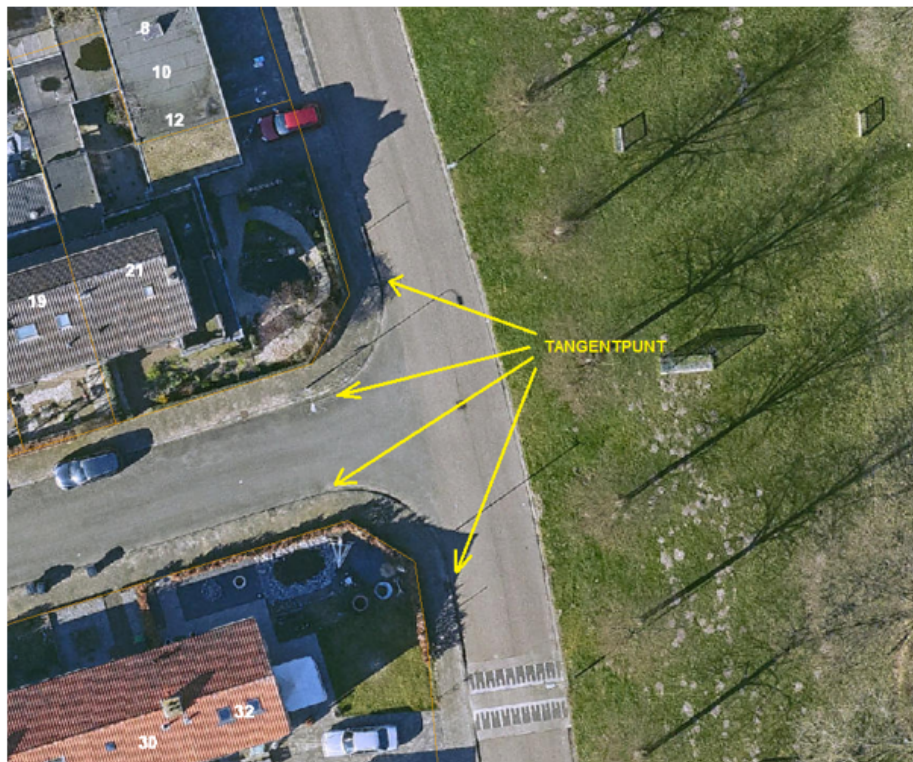
Het toetsen van vergunningaanvragen houdt een zekere mate van beoordelingsruimte van de gemeente in. Deze beleidsregels geven invulling aan deze beoordelingsruimte. Alle nieuwe aanvragen worden beoordeeld met deze beleidsregels als leidraad. Zodoende kan het voorkomen dat een reeds bestaande situatie afwijkt van hetgeen in deze beleidsregels staat.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 - Begripsbepalingen

Lid 4: Parkeergelegenheid die aangeduid is, zijn bijvoorbeeld parkeervakken of parkeerstroken. Parkeergelegenheid die niet aangeduid is maar waar parkeren op grond van wegverkeerswetgeving wel toegestaan is en doorgaans als zodanig gebruikt wordt, is bijvoorbeeld parkeermogelijkheid op de rijbaan of op een rabatstrook.

Lid 6: Onderstaande afbeelding geeft een weergave van het begrip *tangentpunt*:



Hoofdstuk 2 - Bruikbaarheid van de weg

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan worden geweigerd in het belang van de bruikbaarheid van de weg. Het artikel in dit hoofdstuk geeft duiding aan situaties waarin hier sprake van is en waar uitwegen aan moeten voldoen om aantasting van dit belang te voorkomen. Vanzelfsprekend zijn er naast de situaties die in dit hoofdstuk specifiek geduid worden nog meer situaties te noemen waarin er sprake is van aantasting van de bruikbaarheid van de weg.

Artikel 2 - Verzamelpunt van afval of afvalcontainers

Bij een verzamelpunt van afval of afvalcontainers kan gedacht worden aan een verzamelpunt die formeel als zodanig is aangewezen of aan een verzamelpunt die in de praktijk als zodanig in gebruik is.

Hoofdstuk 3 - Veilig en doelmatig gebruik van de weg

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan worden geweigerd in het belang van het veilig en doelmatig gebruik van de weg. De artikelen in dit hoofdstuk geven duiding aan situaties waarin hier sprake van is en waar uitwegen aan moeten voldoen om aantasting van dit belang te voorkomen. Vanzelfsprekend zijn er naast de situaties die in dit hoofdstuk specifiek geduid worden nog meer situaties te noemen waarin er sprake is van aantasting van het veilig en doelmatig gebruik van de weg.

Artikel 4 - Uitwegafmetingen

Lid 1: De breedte van een uitweg wordt gemeten op de plek waar de uitweg het perceel verlaat. De gebogen aansluiting van de uitweg op de weg kan zodoende een afwijkende breedte hebben.

Lid 2: Cumulatieve breedte houdt in: de breedte van alle inritten op het betreffende perceel bij elkaar opgeteld. Deze cumulatieve breedte mag maximaal 25% bedragen van de totale kavelbreedte van het betreffende perceel voor zover dat grenst aan de weg. Bijvoorbeeld: een perceel is 80 x 80 meter groot. Het voorerf en het linkerzijf grenzen aan de weg. Dat is in totaal 160 meter, gemeten in strekkende meters. Het rechterzijf en het achtererf grenzen aan een ander perceel. De lengte van het rechterzijf

en het achtererf tellen daarom niet mee in de berekening. In dit voorbeeld is de maximaal toegestane cumulatieve breedte $160 \times 25\% = 40$ meter.

Artikel 5 - Parkeerruimte op eigen terrein

Als een uitweg dient ter ontsluiting van parkeerruimte op het betreffende perceel, dan is het belangrijk dat die parkeerruimte ook voldoende als zodanig bruikbaar is. Dat houdt in dat de parkeerruimte voldoende diepte moet hebben. Wanneer de parkeerruimte onvoldoende diepte heeft, dan kan dat ertoe leiden dat geparkeerde voertuigen deels over de weg hangen. Dat belemmert de bruikbaarheid van de weg en de veiligheid op de weg. Ook is het risico om parkeren in de voortuin groter.

Artikel 6 - Dicht bij elkaar gelegen uitwegen

Vanwege praktische uitvoerbaarheid en verschillende beheersaspecten is het wenselijk dat twee verschillende uitwegen niet te dicht bij elkaar liggen. Hierbij spelen bijvoorbeeld groenbeheer, grasmaaien en de toepasbaarheid van verloopbanden en uitritblokken een rol. Daarnaast is het vanwege de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld vanwege de herkenbaarheid) niet wenselijk als inritten te dicht op elkaar zijn gelegen.

Artikel 7 - Herkenbaarheid van een uitweg

Omdat het gebruiken van een uitweg bepaalde voorrangsregels met zich meebrengt, is het belangrijk dat een uitweg duidelijk als zodanig herkenbaar is. Verkeerskundig kennisplatform CROW geeft - mede op basis van jurisprudentie - het volgende aan: Voor de beantwoording van de vraag of het in een situatie gaat om een uitrit (uitweg) zijn de uiterlijke verschijningsvormen bepalend. Is de desbetreffende constructie voor iedere verkeersdeelnemer duidelijk als zodanig (als uitrit) herkenbaar? Een uitrit is een uitrit, als deze eruit ziet als een uitrit.

Een uitrit wordt gekenmerkt door:

1. Een zichtbare beperkte bestemming (bijvoorbeeld een woning, garage, bedrijfsgebouw of benzinestation), of
2. Een duidelijke uitritconstructie, die gekenmerkt wordt door
 - a. een doorlopend trottoir langs de doorgaande weg; en/of
 - b. inritblokken aan beide zijden van de uitrit; en/of
 - c. de afwezigheid van bochtbanden.

Aanvullend hierop kan bijvoorbeeld de aanwezigheid van een poort of hekwerk op de grens van het betreffende perceel de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de beperkte bestemming als zodanig vergroten.

Op sommige locaties, zoals op bedrijventerreinen en in buitengebieden, is het toepassen van een uitritconstructie of een poort niet altijd mogelijk. Toch kan er sprake zijn van een moeilijk zichtbare beperkte bestemming. Een witte ononderbroken markeringsstreep van 0,20 meter breed over de gehele breedte van de uitweg ter hoogte van de aansluiting op de rijbaan kan in dergelijke situaties de herkenbaarheid van een uitweg als zodanig vergroten.

Hoofdstuk 4 - Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan worden geweigerd in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving. De artikelen in dit hoofdstuk geven duiding aan situaties waarin hier sprake van is en waar uitwegen aan moeten voldoen om aantasting van dit belang te voorkomen. Vanzelfsprekend zijn er naast de situaties die in dit hoofdstuk specifiek genoemd worden nog meer situaties te noemen waarin er sprake is van aantasting van het uiterlijk aanzien van de omgeving.

Artikel 10 - Situering van de uitweg

Het is om verschillende redenen wenselijk om parkeren in voortuinen te weren. Zo is parkeren in de voortuin ontsierend. Ook kan door parkeren in de voortuin het uitzicht van buurtbewoners op hinderlijke wijze worden belemmerd. Daarnaast is het wenselijk de trend van het steeds verder verharderen van (voor)tuinen tegen te gaan. Dit heeft te maken met het instandhouden van het uiterlijk aanzien. Maar ook met het tegengaan van negatieve effecten van het verharderen van tuinen voor milieu en klimaat.



Lid 3: Sommige woningen zijn ontworpen en bestemd als drive-inwoning of carportwoning. Bij deze woningen is het parkeren voor de voorgevel wel toegestaan. Het voorterrein is immers op voorhand als parkeerruimte en niet als voortuin bedoeld. Dergelijke woningen zijn in Harderwijk bijvoorbeeld te vinden in de buurten Vogelwaard, Weidewaard en Stromenwaard, en aan de straten Annie M.G. Schmidlaan, Bart Koekstraat, Hendrik Petstraat en Ceesje Uilstraat.

Artikel 11 - Meerdere uitwegen op één perceel

Een uitweg heeft altijd invloed op de verkeersveiligheid en het uiterlijk aanzien van de omgeving. Over het algemeen geldt: hoe meer uitwegen op een weg uitkomen, hoe meer de verkeersveiligheid en het uiterlijk aanzien daaronder lijdt. Iedere uitweg geeft namelijk een mogelijk conflictpunt tussen twee verkeersstromen en een verstoring van het uiterlijk aanzien.

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan gelet op artikel 2:12, lid 2, sub f APV worden geweigerd indien het betreffende perceel al door een andere uitweg wordt ontsloten en de aanleg van deze extra uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan gelet op artikel 2:12, lid 2, sub a, b en/of c APV ook worden geweigerd indien het betreffende perceel al door een andere uitweg wordt ontsloten, ook al gaat de aanleg van deze extra uitweg niet ten koste van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Lid 2: Woonparken en vakantieparken worden gezien als één perceel. Deze parken hebben één centrale uitweg. Aan deze centrale ingang bevinden zich bijvoorbeeld de brievenbussen en de eventuele receptie. Van aantasting van het uiterlijk aanzien van de omgeving is sprake als het maken of veranderen van een uitweg betrekking heeft op een deelperceel dat reeds ontsloten is dan wel kan worden via de centrale uitweg op het park. Overigens hebben dergelijke parken vaak wel enkele noodtoegangen of calamiteiteninritten. Deze zijn niet bedoeld voor dagelijks gebruik en worden daarom in dit kader niet gezien als tweede of meerdere uitweg.

Lid 3: Het maximale aantal inritten op bedrijventerreinen is afhankelijk van de totale kavelbreedte van het betreffende perceel voor zover dat grenst aan de weg. Bijvoorbeeld: een perceel is 25 x 30 meter groot. Het voorerf en het linkerzijrf grenzen aan de weg. Dat is in totaal 55 meter, gemeten in strekkende meters. Het rechterzijrf en het achtererf grenzen aan een ander perceel. De lengte van het rechterzijrf en het achtererf tellen daarom niet mee in de berekening. In dit voorbeeld is de kavelbreedte aan de hand waarvan het maximaal aantal inritten kan worden bepaald $25 + 30 = 55$ meter.

Hoofdstuk 5 - Bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan worden geweigerd in het belang van de bescherming van groenvoorzieningen van de gemeente. Het artikel in dit hoofdstuk geeft duiding aan situaties waarin hier sprake van is en waar uitwegen aan moeten voldoen om aantasting van dit belang te voorkomen. Vanzelfsprekend zijn er naast de situaties die in dit hoofdstuk specifiek geduid worden nog meer situaties te noemen waarin er sprake is van aantasting van groenvoorzieningen van de gemeente.

Artikel 12 - Aantasting van groenvoorzieningen

Lid 3: De genoemde maatvoeringen en de drie boomcategorieën zijn gebaseerd op hetgeen het Norminstituut Bomen hierover beschrijft.

Hoofdstuk 6 – Het ten koste gaan van een openbare parkeerplaats

Een omgevingsvergunning voor het maken of veranderen van een uitweg kan worden geweigerd in het belang van de bescherming en instandhouding van openbare parkeergelegenheid. De artikelen in dit hoofdstuk geven duiding aan situaties waarin hier sprake van is. Vanzelfsprekend zijn er naast de situaties die in dit hoofdstuk specifiek geduid worden nog meer situaties te noemen waarin er sprake is van het zonder noodzaak ten koste gaan van een openbare parkeerplaats.

Artikel 14 - Vermindering van openbare parkeerplaatsen op smalle wegen

Voor het in- en uitrijden van een uitweg met een auto is voldoende manoeuvreerruimte nodig. Om die reden is het parkeren direct voor een uitweg verboden. Maar op smalle wegen kan het voorkomen dat er ook tegenover een uitweg geparkeerd wordt. Dit leidt er in sommige situaties toe dat er alsnog onvoldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is om de uitweg te kunnen gebruiken. Het vergunnen van

een uitweg op een dergelijke locatie leidt ertoe dat er openbare parkeergelegenheid aan de overzijde van de rijbaan komt te vervallen.