gemeente Tiel

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Tiel

Nr. 538571

20 november 2026

Beleidsregels voor het maken of veranderen van een uitweg 2026 'Uitvoeringsvoorschriften inritvergunningen gemeente Tiel'

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Op basis van artikel 2:12 van de Algemene Plaatselijke verordening (hierna: APV) is een vergunning nodig om een uitweg naar de openbare weg te maken of te veranderen. Dit noemen we verder in deze nota een 'inritvergunning', waarbij 'uitweg' gelijk staat aan 'inrit', 'uitrit' en 'oprit'.

Deze nota schetst een duidelijke en eenvoudige lijn ten aanzien van het maken en/of veranderen van inritten. Dit leidt tot duidelijkheid voor zowel inwoners (ten aanzien van de aanvraag) als de gemeente (ten aanzien van de vergunningverlening) en komt de snelheid in afhandeling van de aanvragen ten goede.

Bij het opstellen van deze beleidsregels is enerzijds rekening gehouden met verkeerskundige-, stedenbouwkundige-, openbaar groen- en beheer en onderhoudsaspecten en anderzijds met de wens van inwoners en bedrijven om op eigen terrein te kunnen parkeren.

1.2. Wettelijke basis

In artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet staat dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning een omgevingsplanactiviteit uit te voeren als deze activiteit als vergunning plichtig is opgenomen in het omgevingsplan. In het omgevingsplan van de gemeente Tiel is dit vastgelegd in artikel 22.297.
Artikel 22.8 van de Omgevingswet zegt dat een aanvraag moet worden getoetst aan de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), waarin is opgenomen op welke gronden een vergunning slechts kan worden verleend.

1.3. Weigeringsgronden

De weigeringsgronden uit de APV staan hieronder. Erachter staat in welk hoofdstuk van deze beleidsregels we de weigeringsgrond nader hebben toegelicht.

Het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) kan een vergunning weigeren op de volgende gronden:

a. ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg (Hoofdstuk 2)
b. als de uitweg zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats, verzamelpunt van afvalcontainers, oplaadpunt voor elektrische auto's, bushalte of ander gebruik van de openbare ruimte (Hoofdstuk 3)
c. als door de uitweg het openbaar groen op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. (Hoofdstuk 4)
d. als 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, (Hoofdstuk 5)

1.4. Reikwijdte

Deze beleidsregels gelden voor alle aan te leggen inritten naar wegen die bij de gemeente Tiel in beheer zijn.

De beleidsregels gelden niet op wegen in beheer bij het Rijk (inclusief Defensie) of bij de Provincie. Op provinciale wegen is de Provinciale wegenverordening van toepassing.
Ook zijn de beleidsregels niet van toepassing op wegen in beheer van het Waterschap.

2. Verkeersveiligheid

Het college kan een vergunning weigeren 'ter voorkoming van gevaar voor verkeer op de weg'.

In dit hoofdstuk leggen we uit wat we daaronder verstaan. Het criterium 'gevaar voor het verkeer op de weg', is een zwaarwegend criterium. Als een inrit naar verwachting een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid, kan het college een inritvergunning weigeren. Dat is in elk geval het geval in de onderstaande situaties:

a) Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h of 80 km/h, waarbij verwacht wordt dat de inrit een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid als gevolg van een te groot snelheidsverschil of verhoogde kans op een onjuiste inschatting.
b) Op een drukke weg (met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal), of bij het moeten passeren van een druk voet- of fietspad, bijvoorbeeld langs een gebiedsontsluitingsweg of in een winkelgebied.
c) Op een onoverzichtelijke plek. Hieronder verstaan we in elk geval:
   - op of binnen een afstand van 5 meter vanaf een rotonde, kruispunt, of splitsing van wegen;
   - in een bocht of binnen een afstand van 5 meter van (het tangentpunt van) een bocht;
   - op de plaats van opstelstroken dan wel voorsorteervakken op de rijbaan;
   - op of binnen een afstand van 5 meter van een oversteekplaats voor fietsers en/of voetgangers;
   - binnen een afstand van 25 meter van verkeerslichten of een spoorwegovergang;
   - bij objecten die het vrije zicht belemmeren van af de inrit op de openbare weg, het fietspad of het trottoir, zoals bijvoorbeeld een muur, een schutting, struiken of een bomenrij.

d) Bij een inrit die niet haaks (onder een hoek van 90°) aan kan sluiten op de openbare weg.
e) Bij een inrit met een helling, bijvoorbeeld van een parkeerkelder, die zich dichter dan vijf meter van de openbare weg bevindt, waardoor een voertuig niet horizontaal kan stilstaan om de weg, het fietspad of het trottoir te overzien.
f) Bij een inrit die smaller is dan 2,5 meter of op een plaats waar de weg zo smal is dat de inrit wegens beperkte manoeuvreerruimte met een personenauto niet direct kan worden in- of uitgereden.
g) Bij een inrit die korter is dan 5,0 meter met minimaal 0,25 cm vrije ruimte vanaf een gevel, totaal 5,25 meter of smaller dan 2,5 meter, waardoor een (gemiddelde) personenauto niet volledig op het perceel past.
h) Op een plaats waar de inrit op een fiets- en/of voetpad uitkomt en waarbij dat pad moet worden gevolgd om de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te bereiken.
i) Op een plaats waar verlichting of bebording is aangebracht en deze uit oogpunt van veilig gebruik van de weg, niet verplaatst kan worden.

3. Gebruik van de openbare ruimte

Het college kan een vergunning weigeren ‘indien de uitweg zonder compensatie ten koste gaat van een openbare parkeerplaats, verzamelpunt van afvalcontainers, oplaadpunt voor elektrische auto’s, bushalte of ander gebruik van de openbare ruimte’.

In dit hoofdstuk leggen we uit wat we verstaan onder ‘ander gebruik van de openbare ruimte’.

Het college kan een vergunning in elk geval weigeren in elk van de volgende situaties:
a) Als de weg niet meer of onvoldoende gebruikt kan worden voor het doel waarvoor hij bedoeld is, bijvoorbeeld door een inrit op een gebiedsontsluitingsweg. Een dergelijke weg heeft vanuit het verkeersbeleid primair een (door) stroomfunctie. Het ontsluiten van inritten staat haaks op deze functie, waardoor het overige wegverkeer (ernstig) geremd wordt en de doorstroming beperkt wordt.
b) Bij een inrit die ten koste gaat van fietsparkeervoorzieningen of parkeerplaatsen voor auto’s, waaronder ook informele, openbare parkeermogelijkheden langs de kant van de weg of in de berm.
c) Bij een inrit die ten koste gaat van speelvoorzieningen, hondenuitlaatplaatsen, geluidwerende voorzieningen, watergangen, waterpartijen, waterbergingen en waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals duikers, bruggen en stuwen, openbare verlichting en nutsvoorzieningen.
d) Bij de aanwezigheid van een elektriciteitskast, andere voorziening of een gevestigd recht (van opstal) van derden, waardoor het niet mogelijk is om een inrit te realiseren.

4. Aantasting van het openbaar groen

Het college kan een vergunning weigeren ‘indien door de uitweg het openbaar groen op onaanvaardbare wijze wordt aangetast’. In dit hoofdstuk leggen we uit wat we daaronder verstaan.

Deze weigeringsgrond sluit aan bij de beleidsregels en bepalingen in de APV, die dienen ter bescherming van openbaar groen.

Het college kan een inritvergunning in elk geval weigeren, als:

a) Op de locatie van de aan te leggen inrit een boom staat, waarvoor een omgevingsvergunning voor het vellen van een houtopstand, als bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet, vereist is en die omgevingsvergunning niet wordt verleend.
b) De aan te leggen of aan te passen verharding binnen een boombeschermingszone ligt en de aanvrager met een boomeffectanalyse niet kan aantonen dat het aanleggen of veranderen van de inrit geen negatieve invloed heeft op de kwaliteit en/of het behoud van de boom.
c) Openbaar groen zodanig aangetast wordt dat dit naar het oordeel van het college, negatieve effecten heeft op overig aanwezig groen.
d) De inrit niet zo kan worden aangelegd dat bij de aanleg of het gebruik, schade aan bermen en groenstroken voorkomen kan worden.

5. De aanleg van een extra inrit

Het college kan een vergunning weigeren ‘als er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten en de uitweg niet bijdraagt aan een toename van de verkeersveiligheid’.

In dit hoofdstuk leggen we uit wat we daaronder verstaan.

Het college kan een inritvergunning weigeren als:
a) Er sprake is van een tweede inrit naar hetzelfde perceel. Een perceel heeft maximaal één inrit, tenzij vanuit de verkeersveiligheid op de weg of vanuit een bedrijfsbelang onderbouwd kan worden dat een tweede inrit noodzakelijk is. Onder bedrijfsbelang verstaan we niet een beroep aan huis, vanwege de kleinschaligheid van de bedrijfsfunctie. Op bedrijventerreinen geldt geen beperking in het aantal inritten, vanwege de aard van de omgeving en de inrichting van wegen op bedrijventerreinen.
b) Een inrit breder is dan vier meter, tenzij dit aantoonbaar noodzakelijk is voor het afwikkelen van (vracht) verkeer op het perceel. Een bredere inrit dan vier meter beschouwen we in andere gevallen als een dubbele inrit of een tweede inrit waarbij de weigeringsgronden onder lid a gelden. Bij percelen waarop zich 10 parkeerplaatsen of meer bevinden, heeft een inrit een maximale breedte van zes meter, zodat in- en uitrijden van de inrit uit het oogpunt van verkeersveiligheid, onafhankelijk van elkaar kan plaatsvinden. Als twee inritten zo dicht bij elkaar liggen, worden deze twee inritten bij voorkeur uitgevoerd als één inrit. De breedte van een dergelijke inrit bedraagt dan maximaal zeven meter.

6. Het uiterlijk aanzien van de omgeving

Het college kan een vergunning weigeren ‘in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving’. In dit hoofdstuk leggen we uit wat we daaronder verstaan. Het college kan een inritvergunning in elk geval weigeren als:
a) Naar het oordeel van het college, met de inrit sterk afbreuk wordt gedaan aan de beeldkwaliteit en de beleving van openbare ruimte van het desbetreffende gebied, of het behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden of de hoofdstructuur.
b) Op grond van het bestemmingsplan, het omgevingsplan, stedenbouwkundige randvoorwaarden, de welstandsnota, een beeldkwaliteitsplan of enig ander beleidsstuk over de ruimtelijke omgeving (fysieke leefomgeving), dan wel door middel van een beschermd stads- of dorpsgezicht geconcludeerd kan worden dat een inrit, verhardingen en/of het parkeren van motorvoertuigen op de gewenste plek niet toegestaan of niet wenselijk zijn.

7. De belangenafweging

7.1. Beoordeling van de aanvraag

Een aanvraag voor de inritvergunning toetst de gemeente aan deze beleidsregels. Het college weigert een vergunning alleen als dat een logisch gevolg is van wat in hoofdstuk 2 t/m 6 van deze beleidsregels staat en bovendien niet is gebleken van bijzondere omstandigheden waardoor in het specifieke geval van deze beleidsregels kan worden afgeweken (artikel 4:84 Awb). Dergelijke bijzondere omstandigheden moeten in beginsel door aanvrager zelf aangetoond en onderbouwd worden. Dat kan bijvoorbeeld bij redenen van maatschappelijk belang. Of als het redelijkerwijs niet op een andere manier mogelijk is om invulling te geven aan de bestemming die aan het perceel gegeven is.

7.2. Toekomstige situaties

In de belangenafweging kan het college ook toekomstige situaties betrekken. Als een aangevraagde inrit geen probleem oplevert, maar het college op basis van enig (beleids)stuk verwacht dat dit in de

toekomst wel het geval is, bijvoorbeeld door op handen zijnde wijziging van de omstandigheden ter plekke of precedentwerking, dan kan dit eveneens reden voor weigering zijn.

7.3. Vergelijkbare situaties
Andere in het verleden verworven rechten op het maken of hebben van een (vergelijkbare) inrit in de directe omgeving, kunnen niet leiden tot een andere conclusie dan die op grond van de hiervoor omschreven beleidsregels is getrokken. Als de vergunning voor een inrit, die vergelijkbaar lijkt met de aangevraagde vergunning, dateert van voor de inwerkingtreding van deze beleidsregels, kan afwijzing van het beroep op het gelijkheidsbeginsel plaatsvinden onder verwijzing naar gewijzigd beleid. Als de (schijnbaar) vergelijkbare vergunning dateert van na inwerkingtreding van deze beleidsregels moet bij motivatie van een weigering aandacht besteed worden aan de kennelijke gelijkheid. Daarbij kan afwijzing van de vergunning plaatsvinden op grond van het negatieve effect, waarbij cumulatie van inritten een argument kan zijn om de inrit te weigeren.

8. De vergunning, aanleg en instandhouding

8.1. Voorschriften en beperkingen.
Het college kan aan de vergunning voorschriften en beperkingen verbinden met betrekking tot het gebruik en de uitvoering van de inrit. Dit kan bijvoorbeeld ook voor de duur waarin een inrit in stand gehouden of gebruikt mag worden bij een tijdelijke (bouw)inrit.
Bestaande, onveilige, niet vergunde inritten kunnen en zullen niet in stand worden gehouden. Handhaving op basis van meldingen.

8.2. Kosten
Alle met de aanleg samenhangende kosten (waaronder ook bijvoorbeeld kosten die verband houden met ‘verplaatsing van straatmeubilair’, ‘straatverlichting’, ‘kap van bomen’, ‘aanpassing aan groen en/of leidingwerk’, of kosten voor compenserende parkeerplaatsen en/of groen) en ook de leges voor behandeling van de vergunningaanvraag, komen voor rekening van de aanvrager.

8.3. Realisatie
De aanleg van de inrit mag niet plaatsvinden, voordat de aanvrager een vergunning heeft ontvangen. Een inrit mag op de grond die in beheer en onderhoud is bij de gemeente, alleen worden aangelegd door de gemeente.

De uitvoering start pas na onherroepelijk worden van de vergunning en betaling van de leges en de uitvoeringskosten.

De gemeente stelt eisen aan de kwaliteit en het materiaalgebruik in de openbare ruimte op basis van het ‘Handboek Inrichting Openbare ruimte’ en stelt eisen aan de wijze van uitvoering door de aannemer.

8.4. Schade
Het aanleggen en gebruiken van een inrit mag niet leiden tot schade aan eigendommen van derden, zoals de gemeente, de provincie, buren etc.

Als er tijdens de aanleg of het gebruik van een inrit schade ontstaat aan eigendommen van derden, dan is de aanvrager hiervoor aansprakelijk.

8.5. Vervallen inritten
Als het college vergunning heeft verleend voor een inrit, die ook is gerealiseerd, maar gedurende drie achtereenvolgende jaren niet meer in gebruik is, dan wel als gevolg van de inrichting van de tuin of het perceel, niet meer kan worden gebruikt, kan het college de inritvergunning intrekken en op eigen kosten de inrit opheffen. Het college is hiertoe bevoegd op basis van artikel 1:6, lid d) van de APV.

8.6. Terugbrengen van inritten na reconstructiewerkzaamheden.
Bij de reconstructie van een weg of berm, brengt het college de bestaande vergunde inritten terug, volgens de dan geldende inrichtingsnormen. Dat wil bijvoorbeeld zeggen, dat een inrit voor een enkele woning, maximaal 4 meter breed wordt. Een uitzondering wordt gemaakt als een belanghebbende een vergunning kan overleggen waarin gemotiveerd een bredere inrit is aangevraagd en toegestaan.
Inritten die eerder zonder vergunning zijn aangebracht, zullen niet worden teruggebracht. De eigenaar van de inrit krijgt de kans een vergunning aan te vragen, tegen de dan geldende leges en aanlegkosten en volgens de dan geldende voorschriften.

9. Slotbepalingen

9.1. Inwerkingtreding
De beleidsregel treedt in werking op de dag na de bekendmaking.

9.2. Besluit
Het college maakt dit besluit bekend door plaatsing van een kennisgeving in ‘Het Kontakt’ en door publicatie op de websites ‘www.overheid.nl’ en ‘www.tiel.nl’.

9.3. Overgangsbepaling
Deze beleidsregels zijn zonder overgangsrecht van toepassing op bestaande uitritvergunningen en op nieuwe aanvragen.

De gemeente draagt geen verantwoording voor inritten, die zonder vergunning zijn aangelegd. De kosten van herstel komen te allen tijde ten laste van de overtreder.

9.4. Citeertitel
Deze beleidsregel kan worden aangehaald als: ‘Uitvoeringsvoorschriften inritvergunningen gemeente Tiel’.