



Beleidsnotitie inritten en paden

GEMEENTE MEIERIJSTAD



INHOUD

BELEIDSNOTITIE INRITTEN EN PADEN	1
VOORWOORD	3
1. ALGEMEEN	4
1.1 INLEIDING	4
1.2 BEGRIPPENKADER	4
2. KADERS	6
2.1 JURIDISCH KADER	6
2.2 JURIDISCHE STATUS	6
3. STEDENBOUW	7
3.1 STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN	7
3.2 RUIMTELIJKE VERDICHTING	8
3.3 BEPERKINGEN	11
3.4 AFMETINGEN	11
4. WOONOMGEVING	13
4.1 NORMVOERTUIG PERSONENAUTO (WOONOMGEVING)	13
4.2 OPSTELRUIMTE PERSONENAUTO (WOONOMGEVING)	13
4.3 PARKEERDRUK (WOONOMGEVING)	14
4.4 INRIT OF NIET (WOONOMGEVING)	14
4.5 BREEDTE (WOONOMGEVING)	15
4.6 ÉÉN OF MEERDERE INRITTEN (WOONOMGEVING)	18
4.7 VORMGEVING (WOONOMGEVING)	20
4.8 MATERIAALGEBRUIK (WOONOMGEVING)	22
5. BEDRIJVEN	24
5.1 NORMVOERTUIG TREKKER MET OPLEGGER (BEDRIJVEN)	24
5.2 RUIMTEGEBRUIK (BEDRIJVEN)	24
5.3 OPSTELRUIMTE (BEDRIJVEN)	24
5.4 INRIT OF NIET (BEDRIJVEN)	25
5.5 ÉÉN OF MEERDERE INRITTEN (BEDRIJVEN)	25
5.6 AFMETINGEN (BEDRIJVEN)	26
5.7 VERSCHIJNINGSVORMEN EN MATERIAALGEBRUIK (BEDRIJVEN)	28
6. PADEN	29
6.1 ALGEMEEN	29
6.2 JURIDISCHE STATUS (PADEN)	29
6.3 VERSCHIJNINGSVORMEN EN MATERIAALGEBRUIK (PADEN)	30
7. BOMEN	31
7.1 ALGEMEEN	31
7.2 VOORKOM SCHADE BIJ BOMEN	31
7.3 GRAAFWERK	31
7.4 GRAAFAFSTANDEN TOT BOMEN	32
8. PARTICIPATIE	34
8.1 ALGEMEEN	34
8.2 BEHEER EN ONDERHOUD	34
8.3 RECONSTRUCTIES EN HERINRICHTINGEN	35
9. VERGUNNING OF MELDING	36
9.1 ALGEMEEN	36
10. TOEZICHT EN HANDHAVING	37
10.1 ALGEMEEN	37
11. OVEREENKOMST	39
11.1 ALGEMEEN	39
11.2 VERHARDINGSADVIES	39
12. VERREKENING VAN KOSTEN	41
12.1 ALGEMEEN	41



VOORWOORD

De voormalige gemeenten Sint-Oedenrode, Schijndel en Veghel hadden ieder een beleid voor het behandelen van verzoeken voor uitwegen (inritten, paden) vanaf woon- en/of bedrijfspercelen. In het kader van het harmonisatieproces, omwille van rechtsgelijkheid en eenduidig en transparant handelen, is het noodzakelijk om voor Meierijstad 'eigen' beleidsregels op te stellen. Deze nota bevat de beleidsregels voor het behandelen van aanvragen om inritten en paden in Meierijstad.

1. ALGEMEEN

1.1 Inleiding

De voormalige gemeenten Sint-Oedenrode, Schijndel en Veghel hadden ieder een beleid voor het behandelen van verzoeken voor uitwegen (inritten, paden) vanaf woon- en/of bedrijfspercelen. In het kader van het harmonisatieproces, omwille van rechtsgelijkheid en eenduidig en transparant handelen, is het noodzakelijk om voor Meierijstad 'eigen' beleidsregels op te stellen. Deze nota bevat de beleidsregels voor het behandelen van aanvragen om inritten en paden in Meierijstad.

Kanttekening:

Deze nota biedt geen vergelijk tussen oud- en nieuw beleid. Het 'oude' beleid is enkel gebruikt als leermoment om te komen tot het nieuwe. De resultaten van het 'geleerde' en aanvullingen omwille van de actualiteit hebben geleid tot het nieuwe- geharmoniseerde beleid voor Meierijstad.

1.2 Begrippenkader

- a) Aanvrager, verzoeker om een inrit of pad;
- b) Eigenaar, eigenaar van een perceel;
- c) Gebruiker, gebruiker van een perceel;
- d) Inrit, constructie, bestemd voor het structureel ontsluiten van een perceel;
- e) Breedte inrit, de doorrijdbare verhardingsbreedte exclusief datgeen wat noodzakelijk is om uit te rijden naar de ontvangende weg (vleugels);
- f) Pad, constructie, bestemd voor het incidenteel ontsluiten van een perceel;
- g) Gebruik, structureel, gebruik dat zich dagelijks kan herhalen, het regulier gebruik van een inrit voor het opstellen van een voertuig;
- h) Gebruik, incidenteel, gebruik dat jaarlijks slechts enkele malen voor komt, gebruik van een pad voor het stallen van een voertuig (niet zijnde een personenauto) of voor het uitvoeren van werkzaamheden op het ontsloten perceel;
- i) Parkeercapaciteit, de verhouding tussen het aanbod- en de behoefte aan opstelruimte voor voertuigen in een straat;
- j) Parkeerdruk, 'normaal', de verhouding tussen behoefte- en aanbod aan opstelruimte voor voertuigen bedraagt dan meer dan 1 : 1,2;
- k) Parkeerdruk, 'hoog', de verhouding tussen behoefte- en aanbod aan opstelruimte voor voertuigen bedraagt dan minder dan 1 : 0,8;
- l) Parkeerdruk, 'acceptabel', de verhouding tussen aanbod- en behoefte aan opstelruimte voor voertuigen bedraagt dan meer dan 1 : 1,2 en minder dan 1 : 0,8;
- m) Structureel groen, de openbare groenstroken die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van een wijk en medebepalend zijn voor aanzien en kwaliteit van het woon- en leefmilieu, bepalend voor de groene karakteristiek van de gemeente Meierijstad. Structureel groen is een verzamelnaam voor

openbaar groen ten behoeve van de groene hoofd- en wijkstructuur, verkeersgeleiding, beeldkwaliteit, aankleding openbare ruimte (gebouwen, terreinen), recreatie (spelen, fietsen, wandelen), natuur en ecologie;

- n) Privaat groen, groen in de voortuinen van percelen dat een bijdrage levert aan de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit in een straat.



2. KADERS

2.1 Juridisch kader

Wegenwet 1994

RVV 1990, art 24 lid 1.

APV Meierijstad, afd. 5 art 2:12

2.2 Juridische status

Over inritten, hun verschijningsvormen en het gedrag rond parkeren erbij is het e.e.a. vastgelegd in het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens. Daarmee hebben inritten een formele status en mag het gebruik ervan niet worden gehinderd. De aanwezigheid van een inrit heeft altijd gevolgen voor de omgeving waarin deze ligt.

Deze gevolgen zijn te onderscheiden in effecten op:

- a) het veilig en doelmatig gebruik van de ontsluitende weg;
- b) de bruikbaarheid van de ontsluitende weg;
- c) het uiterlijk aanzien van de omgeving;
- d) de aanwezigheid van structurele groenvoorzieningen.

Afhankelijk van bovenstaande effecten, bestaan gronden om een inritvergunning te weigeren als:

- a) de aanwezigheid van een inrit negatieve gevolgen heeft voor de veiligheid van het verkeer op de ontsluitende weg;
- b) de aanwezigheid van een inrit negatieve gevolgen heeft voor de afwikkeling van het verkeer op de ontsluitende weg;
- c) de aanleg van een inrit ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving;
- d) de aanleg van een inrit ten koste gaat van structurele groenvoorzieningen.

Hoewel bovenstaande gevolgen ook van toepassing zijn op paden, geldt voor deze voorzieningen geen formele status. Voor paden en zgn. 'achterommetjes' worden geen rechten afgegeven en/of opgebouwd.

3. STEDENBOUW

3.1 Stedenbouwkundige aspecten

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebruik van de openbare ruimte en de particuliere ruimte die daaraan grenst, bepaald in hoge mate de uitstraling c.q. de kwaliteit van de omgeving waarin wordt gewoond en gewerkt. Zoals in onderstaande foto's is getracht weer te geven kan de aanwezigheid van auto's, busjes en vrachtwagens in het straatbeeld van woonomgevingen een storende factor zijn.



Voorbeelden van 'storend' blik in woonomgevingen

Maar ook op bedrijventerreinen kan de aanwezigheid van hinderlijk opgestelde voertuigen een doorn in het oog zijn van degenen die er hun klanten ontvangen en/of logistieke processen verrichten.

Ook de vorm waarin inritverhardingen in het straatbeeld terugkomen speelt een rol. Daarom zijn, naast stedenbouwkundige overwegingen rond beeldkwaliteit ook technische aspecten ingebracht in de overwegingen voor het beleid voor de inritten en paden.

3.2 Ruimtelijke verdichting

Binnen Meerijstad wordt steeds meer gekozen voor ruimtelijke verdichting en intensief grondgebruik. Dit is gunstig vanuit duurzaamheid, energieverbruik en levendigheid op straat. Intensivering van grondgebruik kan een positief effect hebben op de leefbaarheid van een kern of dorp. Het mag echter geen afbreuk doen aan ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom wordt in deze notitie extra aandacht geschonken aan een ruimte voor parkeren en het ontsluiten van het verkeer.

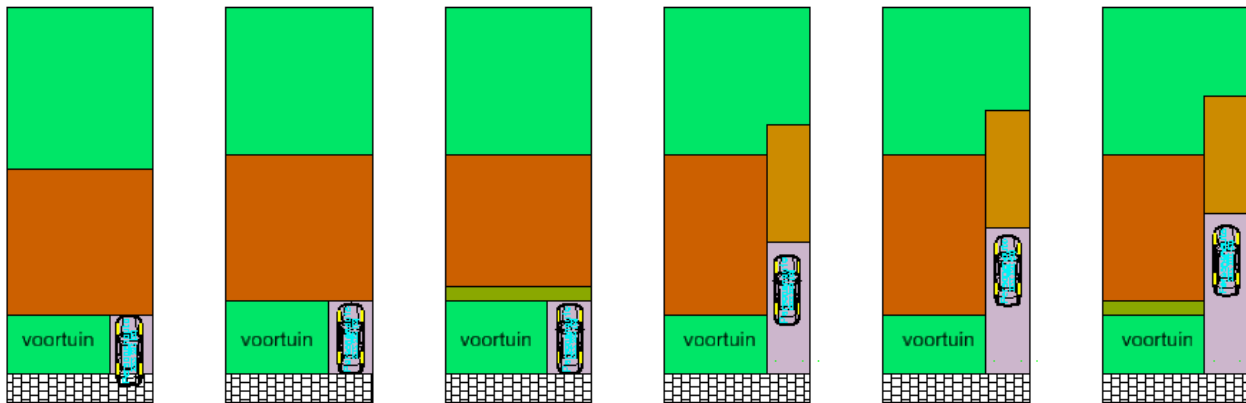


Voorbeelden van 'oplossingen' waarbij weinig aandacht is besteed aan de ruimtelijke kwaliteit.

De beleving van een straat c.q. het straatbeeld wordt in hoge mate bepaald door het stedenbouwkundige profiel. Dit profiel is opgebouwd uit de gevels en de ruimte daartussen. Steeds vaker wordt dit beeld bepaald door geparkeerde auto's. Een belangrijke factor hierin is het toegenomen autobezit. Deze toename heeft, met name in oudere woonwijken, geleid tot een onbalans tussen het aanbod van parkeerruimte en de parkeerbehoefte.

Het toestaan van één of meerdere inritten, kan een verbetering zijn van het straatbeeld als dat ertoe leidt dat er minder auto's in het straatbeeld komen te staan. Het gaat hierbij dan voornamelijk om hoeksituaties, twee-onder-één kap woningen met ruimere voortuinen en/of vrijstaande woningen waarbij auto('s) ook wel naast woningen kunnen worden opgesteld.

Het plaatsen van auto's voor de voorgevel is in principe niet wenselijk omdat de auto('s) dan het gehele straatbeeld domineren en er vreemde lijnen en begrenzingen ontstaan. Indien gewenst, moet worden gekeken naar een oplossing waarmee het 'blik' enigszins kan worden onttrokken aan het straatbeeld.



Om vergelijkbare redenen moet er, als er in het ontwerp van een straat wordt gekozen voor langsparkeren, zorg zijn voor de langgerektheid van de straat. Als eventueel hierop ontsluitende inritten te weinig opstelruimte bieden voor een voertuig en daardoor de auto voor de voorgevel uitsteekt krijgt men een verdrongen beeld en verliest een straat al snel het beoogde karakter. Beter kan men in deze situatie dan toch kiezen om de parkeervakken aan de straat door te zetten en juist geen inrit toe te staan.



Bij openbare groenstroken zijn vele doorsteken niet wenselijk aangezien je daarmee het groen versnipperd en de gehele functie van het openbaar groen teniet doet. Het geeft een zeer versteende uitstraling wat weer niet bijdraagt aan het beoogde sfeerbeeld.

De aanwezigheid van groot 'blik' in het straatbeeld is deels al beperkt door het algemene parkeerverbod voor vrachtwagens binnen de bebouwde kom. Dat laat onverlet dat ook kleiner 'blik', zoals busjes niet onder alle omstandigheden acceptabel wordt geacht. Uitgangspunt is de wens om een beperkte hoeveelheid blik in het straatbeeld te accepteren.

Een informele inrichting van de straat, zonder expliciete ruimte voor het opstellen van voertuigen of weinig ruimte voor het parkeren op straat, betekent daarom niet dat het acceptabel wordt geacht om dan maar voor de gevel van woningen voertuigen op te stellen. Deze stedenbouwkundige bepalingen worden in toekomstige

bestemmingsplannen opgenomen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat tussen het verlengde van de voorgevel van een woning géén parkeervoorzieningen in de bestemming tuin kan worden gerealiseerd. Een uitzondering hierop geldt als het perceel 10 meter of breder is en de afstand van de voorgevel tot aan het openbare gebied 5 meter of meer is. Bij deze maten wordt een parkeervoorziening in de voortuin niet als storend ervaren voor het straatbeeld mits deze aan of nabij de voorgevel is gelegen.

In een aantal bestaande situaties is de breedte van percelen minder dan 10 meter. In dergelijke gevallen zijn bewoners veelal creatief op zoek naar parkeerruimte. Deze 'oplossingen' en de effecten hiervan zijn echter niet altijd even wenselijk.

Hieronder 2 situaties waarin bewoners opstelruimte hebben ingevuld op het eigen perceel.



Beide situaties worden ongewenst geacht

Op bovenstaande foto's is zichtbaar hoe bewoners gebruik maken van ruimte op percelen. In de situatie op foto 1 is sprake van een situatie waarbij gebruik wordt gemaakt van een rabatstrook annex opstelstrook om op het perceel te komen. Omdat de ruimte voor het perceel ook kan dienen als opstelruimte voor auto's, heeft het op- en afrijden direct gevolgen voor de parkeercapaciteit in de straat. Ook indien er geen gebruik wordt gemaakt van de ruimte op het perceel, kan er geen (bezoeker)voertuig meer op de strook worden geplaatst. Er is geen dubbelgebruik meer mogelijk. Daarbij komt dat de beperkte ruimte op het perceel, gebruikers ervan verplicht om gebruik te maken van de rijbaan. Een nóg grotere auto zou de doorgang helemaal hinderen.

In de situatie op foto 2 is er sprake van een perceel dat breder is dan 10 meter. In dit geval bevindt zich de parkeercapaciteit van de straat zich voor de percelen, op de openbare weg. Door gebruik te maken van de ruimte op het perceel, hebben de bewoners het volledige parkeeraanbod van de openbare weg teniet gedaan ten gunste van eigen behoefte. De parkeerbehoefte van de overige bewoners en bezoekers wordt geheel afgewenteld op de strook aan de overzijde van de weg.

3.3 Beperkingen

Iedere inrit of pad legt een beperking op aan het gebruik c.q. de inrichting van de omgeving waarin deze ligt/komt te liggen. Dat houdt onder meer ook in dat de hoeveelheid inritten en/of paden bepaalt hoe flexibel kan worden omgegaan met de wijze waarop de openbare ruimte kan worden ingericht en/of aangepast aan de behoeften van bewoners, ondernemers en gebruikers. Omdat deze behoeften uit meer (kunnen) bestaan dan het ontsluiten van percelen voor personenauto's en/of bedrijfsvoertuigen, kan het aantal inritten niet onbeperkt zijn. Een onbeperkt aantal inritten zou een onacceptabele beperking opleggen aan de mogelijkheden om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te realiseren.

Op grond hiervan worden, voor inritvergunningen, onderstaande algemene uitgangspunten gehanteerd:

- a) Ieder perceel heeft, recht op één inrit naar de openbare weg, meerdere inritten zijn alleen mogelijk als dat niet leidt tot aantasting van de uitstraling van het straatbeeld of de parkeercapaciteit in een straat;
- b) Het scheiden van één perceel in meerdere percelen leidt niet automatisch tot het verkrijgen van een recht op meer dan één inrit;
- c) Het scheiden van een woon- of bedrijfsruimte leidt niet automatisch tot het verkrijgen van een recht op meer dan één inrit;
- d) Het samenvoegen van percelen en/of woningen kan aanleiding zijn om inritten op te heffen indien de noodzaak hiervan niet onomstotelijk wordt aangetoond door de gebruiker;
- e) Het aanleggen van een inrit mag niet ten koste gaan van de ondergrondse groeiruimte van bomen.

In het laatste geval zal, bij een verzoek om een inrit binnen de kwetsbare boomzone moeten worden aangetoond dat dit geen (sterk) negatieve invloed heeft op de groeiomstandigheden van de boom.

3.4 Afmetingen

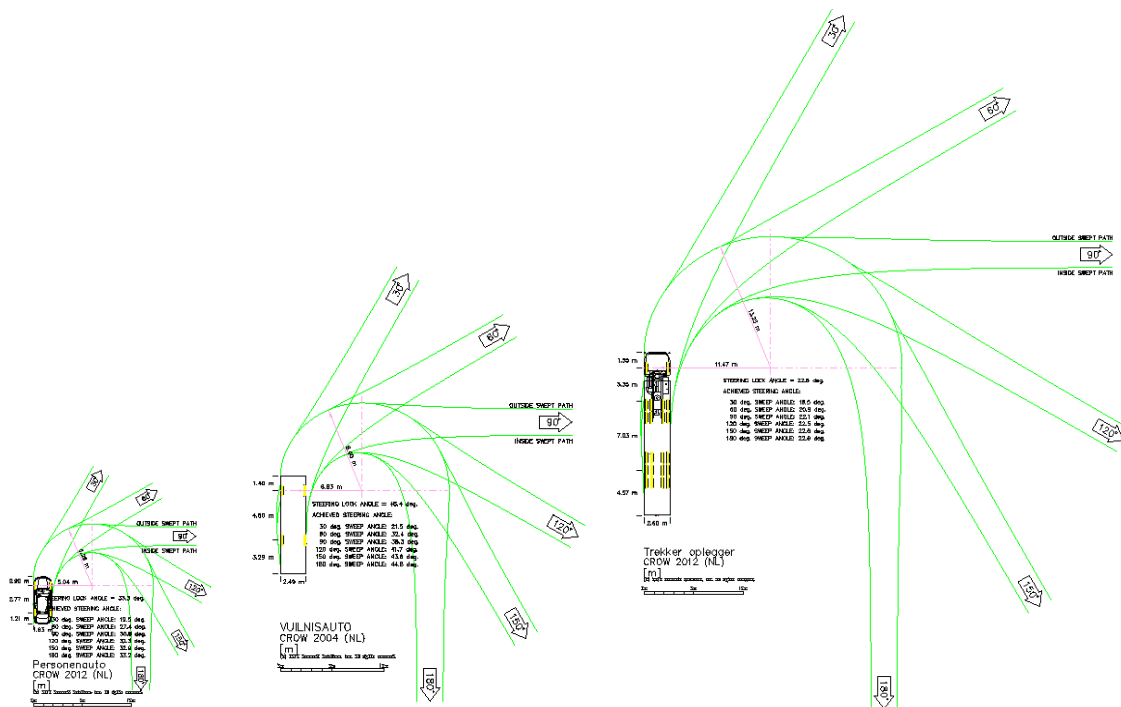
Een inrit of pad wordt ingericht voor het doel waarmee hij/het wordt gebruikt. Het gebruik bij woningen stelt andere eisen aan de verschijningsvorm van een inrit dan het gebruik bij bedrijven. Dat kan onder meer te maken hebben met de berijdbare breedte of de toegepaste materialen van de verhardingsconstructie. Op grond van deze verschillen zijn onderstaande uitgangspunten bepaald voor afmetingen, verschijningsvormen en het materiaalgebruik.

Breedte van een inrit

De breedte van een inrit, wordt in hoge mate bepaald door de volgende zaken:

- De breedte van de ontsluitende rijbaan;
- De aanwezigheid, en/of breedte van een voetpad;
- De aanwezigheid, en/of breedte van een opstelstrook;
- En de aanwezigheid van beplanting.

Het berijden van een inrit vereist, afhankelijk van het gebruikte voertuig, een bepaalde maneuvreerruimte. Deze ruimtebehoefte kan, bij het toetsen van aanvragen worden herleid aan de hand van een rijcurve. De rijcurvetoets biedt een inzicht in de benodigde ruimte binnen een beschikbaar profiel. Ter illustratie, enkele voorbeelden van rijcurves van verschillende voertuigen.



Uit bovenstaande afbeeldingen mag worden opgemaakt dat er geen sprake kan zijn van een 'standaard' inritbreedte. Als minimale breedte wordt 3,50 meter aangehouden. De maximale breedte, wordt bepaald aan de hand van de omstandigheden waarin deze wordt aangelegd.

4. Woonomgeving

4.1 Normvoertuig personenauto (woonomgeving)

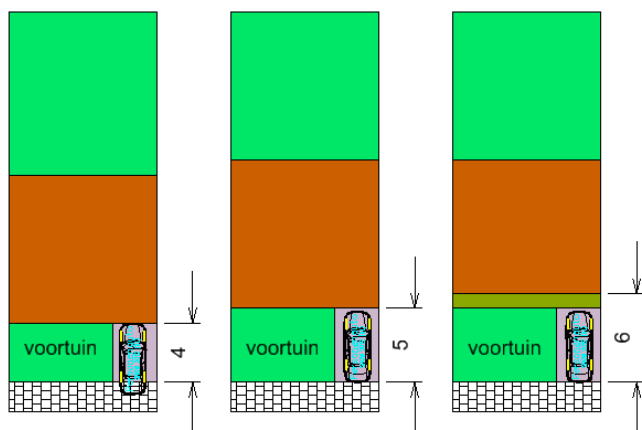
Bij een woning wordt normaliter alleen rekening gehouden met het gebruik van een uitweg voor personenauto's. De opstelruimte op een inrit, is ook toe te rekenen aan het parkeeraanbod van een straat. De benodigde ruimte op een perceel is gerekend aan de hand van een gemiddelde personenauto als omschreven in de normen van het CROW. Het CROW hanteert de volgende afmetingen:

- 4,88 meter lengte;
- 1,83 meter breedte.

4.2 Opstelruimte personenauto (woonomgeving)

Op basis van deze afmetingen wordt vereist dat, voor het opstellen van een voertuig op het eigen terrein, tussen bebouwing en de openbare weg minimaal 5,00 meter ruimte moet zijn. De minimale breedte voor het opstellen van één auto bedraagt 3,00 meter. Voor het opstellen van twee personenauto's wordt, in verband met het gezamenlijke ruimtegebruik, gerekend met een breedte van 5,00 meter. Dit zijn de 'standaard' afmetingen voor opstelruimte op het perceel die recht geven op één inrit.

Hoewel het ogenschijnlijk aantrekkelijk lijkt om het opstellen van auto's ook bij minder ruimte op het perceel toe te laten, kan dit tot ongewenst gebruik van de omliggende openbare ruimte leiden.



Zoals uit bovenstaande afbeeldingen blijkt, leidt onvoldoende ruimte op het perceel tot oneigenlijk c.q. ongewenst gebruik van de openbare ruimte. Dit ongewenst gebruik legt beperkingen op aan de overige weggebruikers en heeft negatieve gevolgen voor de bruikbaarheid van de ontsluitende weg voor voetgangers of het parkeren van andere voertuigen.

In het eerste geval leidt het tot onveilige verkeerssituaties omdat voetgangers de rijbaan op moeten. In het tweede geval leidt het tot een hogere parkeerdruk voor de omgeving omdat opstelruimte in de openbare ruimte komt te vervallen.

4.3 Parkeerdruk (woonomgeving)

In woonomgevingen wordt de parkeerbehoefte geheel of deels ingevuld met het gebruik van de openbare weg. Op de rijbaan, aanliggend of daarbuiten, is opstelruimte gerealiseerd. Voor het berekenen van de parkeerdruk echter, wordt óók gerekend met de ruimte die beschikbaar is op het 'eigen' terrein van woningen en/of terreinen.

De verhouding daartussen, afgezet tegen het gebruik, bepaald de te verwachten parkeerdruk. Voor het bepalen van de beschikbare opstelruimte voor een voertuig wordt gebruik gemaakt van de normen en richtlijnen van het CROW.

Op basis daarvan is bepaald dat de minimale lengte voor een garage minimaal 5,00 meter moet zijn. Als dat niet zo is, wordt de ruimte niet meegeteld in de berekeningen voor de parkeercapaciteit.

Kanttekening:

Omdat de aanwezigheid van een garage al lang geen zekerheid van het gebruik borgt, wordt deze ruimte niet meegeteld in de berekeningen voor de parkeercapaciteit.

4.4 Inrit of niet (woonomgeving)

Opstelruimte op eigen terrein of niet, de mogelijkheid om één of meerdere inritten te hebben legt beperkingen op aan het gebruik van de openbare ruimte. Bij het opleggen van beperkingen dient aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Deze kwaliteit uit zich onder meer in de aanwezigheid van groen en speelruimte maar ook in ruimte voor voetgangers en/of het parkeren van voertuigen op de rijbaan. Of een inrit toelaatbaar/acceptabel is, wordt in grote mate bepaald door de gevolgen die dit heeft voor bovenstaande zaken.

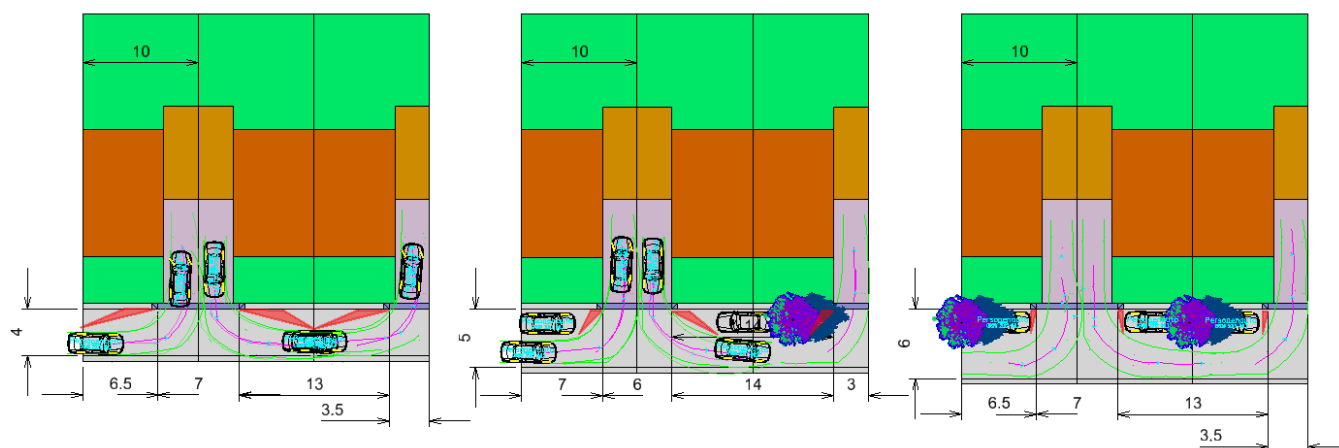
In een sterk stedelijke omgeving, is vaak sprake van een hoge bebouwingsdichtheid, veelal met aaneengesloten bebouwing. De bebouwingsgraad van de percelen is er hoog. In dergelijke omgevingen is de mogelijkheid voor het realiseren van opstelruimte, door het ontbreken van onbebouwde ruimte op het perceel, beperkt. Meer concreet, bij woning complexen en/of rijtjeswoningen, met beperkte ruimte tussen bebouwing en de openbare weg, ontbreekt die geheel. In dergelijke situaties wordt de benodigde opstelruimte (parkeerruimte) in de openbare ruimte óf in gebouwde voorzieningen (parkeergarage) gerealiseerd. Van reguliere inritten is hierbij geen sprake.

Neemt de bebouwingsdichtheid af, dan neemt de mogelijkheid voor het realiseren van opstelruimte c.q. de wens om deze voor voertuigen te ontsluiten, toe. Meer concreet, de percelen zijn qua omvang ruimer en bieden naast ruimte voor woon- en/of werkruimte ook ruimte voor het opstellen van voertuigen. In gebouwde voorzieningen (garage en/of carport) of anderszins.

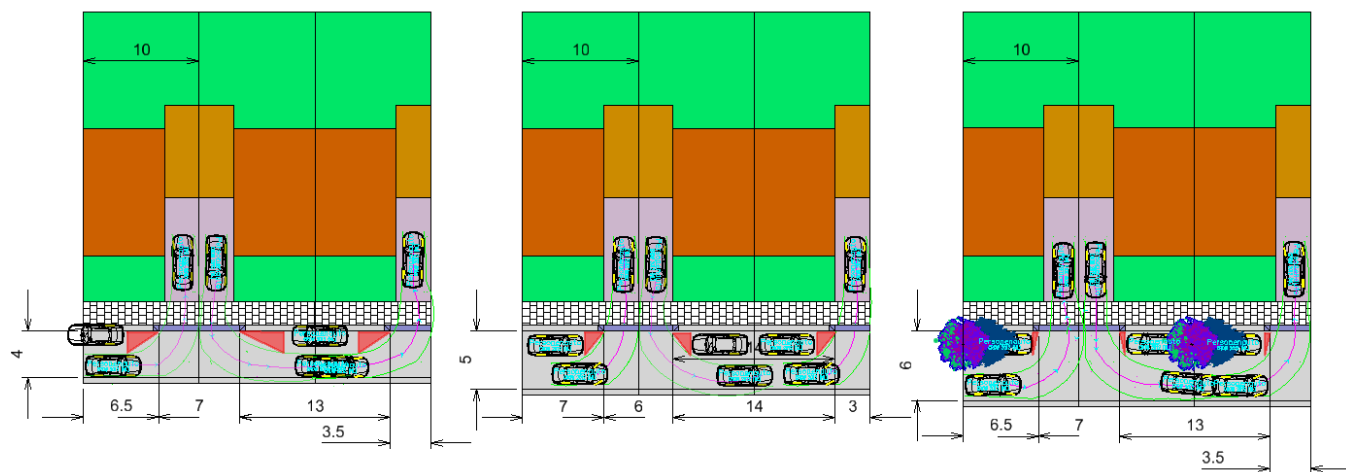
In dergelijke situaties wordt bekeken wat er nodig is voor het ontsluiten van deze opstelruimte c.q. wat de gevolgen zijn voor de voorzieningen die in het ontwerp van de openbare ruimte zijn voorzien.

4.5 Breedte (woonomgeving)

De inrichting van de openbare ruimte, bepaalt veelal ook de benodigde breedte van een inrit. Of andersom, vanwege de beperkingen die van de aanwezigheid van een inrit uitgaan, wordt hiermee bepaald wat (nog) mogelijk is in de openbare ruimte. Onderstaande schetsen bieden een impressie van wat van invloed is op het uitwegen van- en naar een perceel. Hiermee is geprobeerd te schetsen welke invloed wordt uitgeoefend door inritten, de breedte van een rijbaan, de aanwezigheid van (voet)paden, stroken en 'obstakels' als andere voertuigen, straatmeubilair, bomen en/of beplanting.

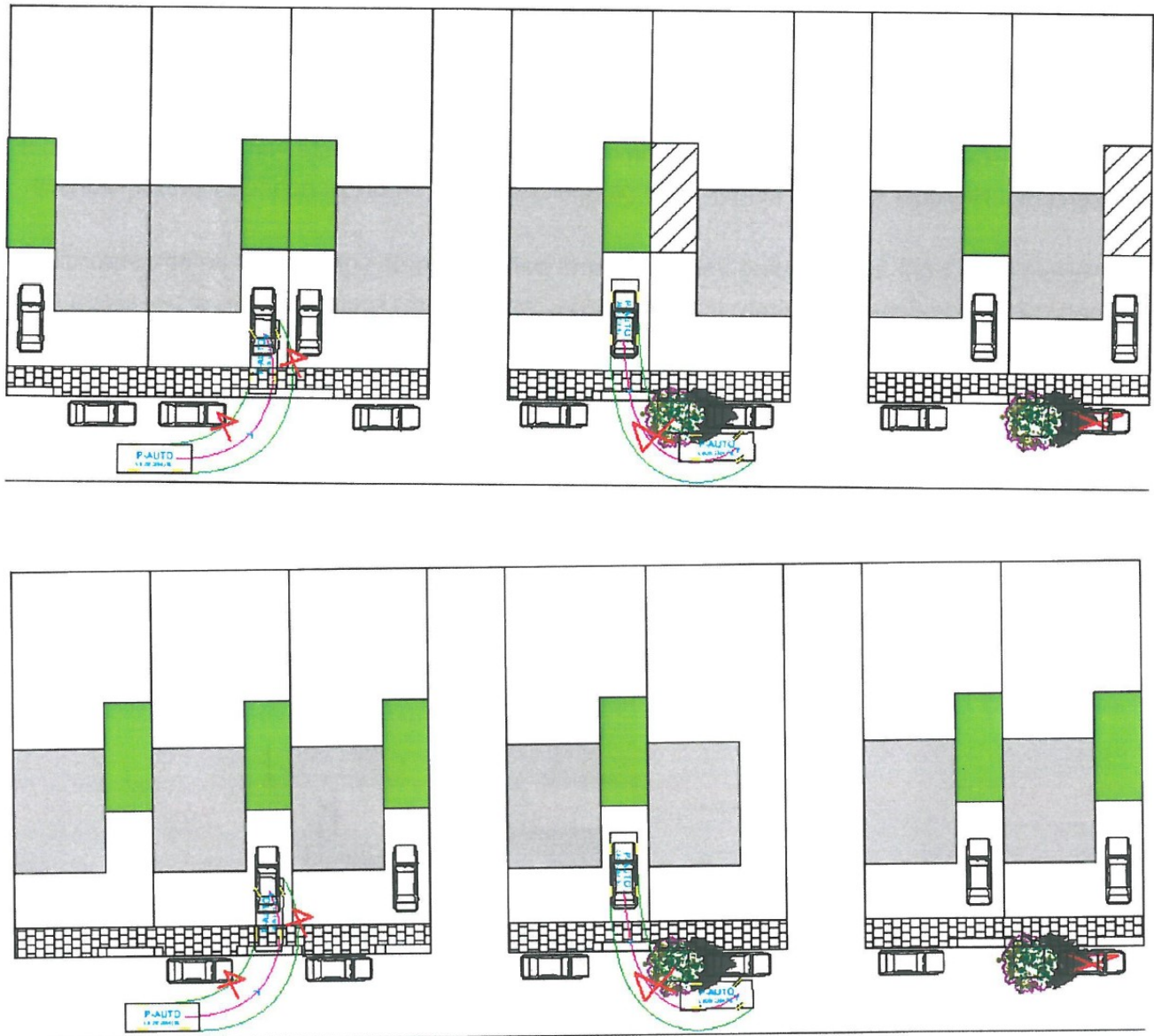


Zonder voetpad of strook

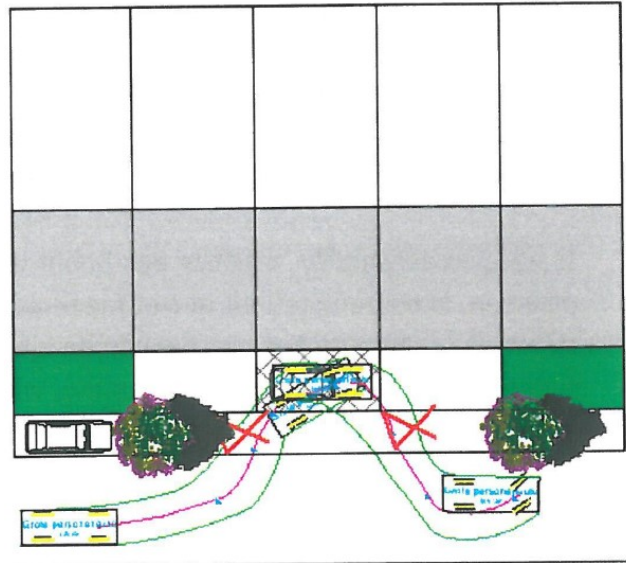
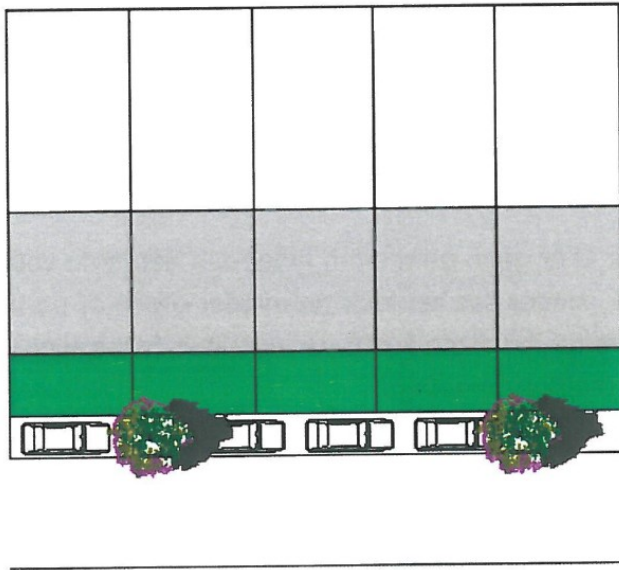


Met voetpad of strook

De breedte van een rijbaan, of obstakels in een straat spelen een belangrijke rol in de ruimte die een bestuurder nodig heeft om zich met zijn of haar voertuig van- of naar opstelruimte te komen. Het inpassen van inritten en/of opstelruimte vereist ruimte. Is een perceel smaller dan 7 meter, staat er een boom voor of is er geen ruimte meer om nog één auto voor het perceel te plaatsen, is een eerste inrit al niet mogelijk omdat dit leidt tot minder groen of parkeerruimte in de straat. De gerealiseerde opstelruimte op het perceel van de ene bewoner, gaat ten koste van kwaliteit (uitstraling) van een straat en/of parkeerruimte voor bezoekers etc. van de overige bewoners.



Een vergelijkbare situatie ontstaat als er in een voortuin wordt geparkeerd als de breedte van een perceel beperkt is. In de meeste situaties bij rijtjeswoningen is de perceelbreedte weliswaar voldoende breed om een auto te plaatsen in de voortuin maar kan die opstelruimte alleen worden ontsloten ten koste van openbare parkeerruimte.



In bovenstaande gevallen gaat opstelruimte op het perceel, ten koste van parkeerruimte voor de naastgelegen percelen. Hierdoor kan niet langer in de parkeerbehoefte van omwonenden worden voorzien. Meestal wordt om toestemming verzocht om te parkeren in de voortuin als de parkeerdruk al hoog is. Wordt het gebruik van de openbare ruimte echter beperkt, wordt de parkeerdruk in de straat alleen nog maar hoger omdat een dubbel gebruik niet langer mogelijk is. En, zoals hierboven geschetst is, wordt ook beslag gelegd op de ruimte van de 'buurman'.

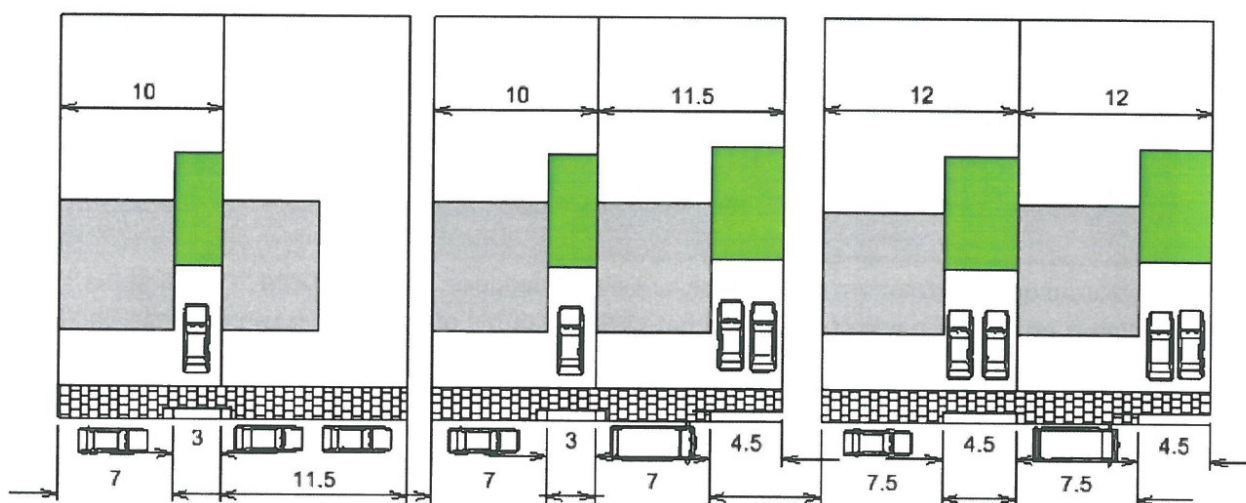
In bovenstaande situaties wordt het algemeen belang om auto's op te kunnen stellen in de openbare ruimte, zwaarder gewogen dan het individuele belang om een auto op het eigen perceel te kunnen plaatsen. Er wordt dan ook geen toestemming verleend voor een inritvergunning als dit ten koste gaat van openbare parkeerruimte.

4.6 Één of meerdere inritten (woonomgeving)

Een doorsnee personenauto heeft, op de rijbaan, een opstelruimte nodig van 5,00 meter. Om die opstelruimte te kunnen bereiken, bijvoorbeeld bij langsparkeren, wordt gerekend met extra vrije ruimte van minimaal 1,50 meter. Op grond van de APV geldt binnen de kom een parkeerverbod voor 'grotere' voertuigen. Dit zijn voertuigen van meer dan 6,00 meter lengte en een hoogte van meer dan 2,40 meter. Tussen twee inritten, waarvoor al niet mag worden geparkeerd, zou voldoende ruimte moeten zijn om een voertuig op te stellen dat er, ook volgens de APV, mag staan.

De parkeerdruk in een straat wordt bepaald aan de hand van zowel beschikbare parkeerruimte in de openbare ruimte als op particulier terrein. Waar een inrit wordt aangelegd, mag dat niet ten koste gaan van openbare parkeerruimte. Daar waar de breedte van een perceel voldoende breed is, zal de komst van een inrit met een berijdbare breedte van 3,00 meter geen probleem vormen voor de openbare ruimte voor het perceel mits deze niet al voor andere doeleinden wordt gebruikt. Denk bijvoorbeeld aan bomen.

Op grond van het voorgaande moet de breedte van een perceel minimaal 10,00 meter bedragen. Dan kan er normaliter al slechts één auto voor het perceel worden geplaatst en zal er door de komst van een inrit, met een berijdbare breedte van 3,00 meter, voor het perceel nog voldoende ruimte overblijven voor een tweede auto op de rijbaan of een rabatstrook. De komst van een inrit, leidt tot het verlagen van de parkeerdruk in de straat.



In bovenstaande afbeelding is zichtbaar dat, bij minimale afmetingen van 3,00 meter en 7,00 meter, er voldoende ruimte beschikbaar is om op een veilige manier uit te wegen/voegen naar de rijbaan. Wordt de ruimte tussen de inritten minder, dan is die niet meer geschikt voor het opstellen voertuigen die zijn toegestaan op grond van de APV en komt het parkeeraanbod in het geding. Staat er een boom of bevindt er zich een groenvoorziening, dan moet daarmee rekening worden gehouden bij het bepalen van de mogelijkheid of aanleg van een nieuwe-, verbreding van een bestaande- of aanleg van een tweede inrit mogelijk is.

Het voorgaande kan ook worden toegepast indien meerdere inritten naar één perceel gewenst zijn. Een bijkomend voordeel kan zij dat intensiveren van het gebruik van het perceel, in de openbare ruimte meer ruimte beschikbaar

kan komen voor het versterken van de uitstraling van een straat. Bijvoorbeeld door het planten van groen.

Het voorgaande sluit ook niet langer uit dat er bredere- en/of meerdere inritten mogelijk zijn op een perceel. Alles valt of staat bij de beschikbare ruimte en kwaliteit in de straat. Dat houdt ook in dat rekening dient te worden gehouden met de aanwezigheid van bomen/lichtmasten/bebording en andere voorzieningen in de openbare ruimte.



Daarmee wordt het ook mogelijk om beter aan te sluiten bij de behoeften van de gebruikers. Waarom maximaal 4,50 meter breedte toestaan, als vergunning wordt verstrekt voor een garage van 7 meter?



Of waarom niet toestaan om een tweede inrit aan te leggen, als er voldoende ruimte in het voorterrein van een woning is en dit niet ten koste gaat van het parkeeraanbod of de kwaliteit van de uitstraling in de straat? Het voorgaande betekent overigens wel dat in bovenstaande gevallen nauwlettend moet worden gekeken naar de stedenbouwkundige gevolgen van een verzoek.

4.7 Vormgeving (woonomgeving)

Het parkeren voor een inrit is, op grond van artikel 24 van het RVV 1990, bij wet verboden. In veel gevallen echter, bepaald de vorm van de inrit hoe weggebruikers zich gedragen. Een eenduidige vorm maakt dat weggebruikers anticiperen op de functie ervan c.q. dat zij beseffen dat ervoor parkeren leidt tot overlast.

In het geval van parkeerstroken kan een situatie ontstaan waarin voertuigen het uitwegen hinderen. Bij een lage parkeerdruk, zal dat niet snel gebeuren. Bij een hoge parkeerdruk echter bestaat een reëel risico dat het uitwegen over een inrit wordt gehinderd door verkeerd opgestelde voertuigen als de inrit niet goed herkenbaar is. In dat geval is het niet genoeg om de inrit alleen van verhardingen in een afwijkende kleur en/of markering te voorzien. In zulke gevallen moet de inrit worden uitgebouwd tot aan de rijbaan.

De vorm van een inrit heeft echter ook andere consequenties. In veel gevallen overbrugt de constructie van een inrit een hoogteverschil tussen het te ontsluiten perceel en de openbare weg. De manier waarop dit hoogteverschil wordt overbrugd bepaald in hoge mate of een inrit een hindernis vormt voor gebruikers van voet- en fietspaden.

Vlakke inritten



Normaal verloopt een voetpad 2 cm over 1 meter. Bij een gemiddeld voetpad van 1,80 m is het gehele hoogteverschil slechts 4 cm.

Het gebruik van inritblokken of schuine banden, kan ervoor zorgen dat het voetpad onder hetzelfde hellingvlak kan worden aangelegd. Dit bevordert de bruikbaarheid voor ouderen en gehandicapten. Deze groepen zijn voor hun mobiliteit steeds vaker afhankelijk van hulpmiddelen als rollators en rolstoelen. Het gebruik hiervan wordt lastig als de helling van verhardingen sterk afwijkt in het horizontale vlak.

Verlaagde inritten



Het gebruik van verloopbanden en/of verlaagde trottoirs levert een beperking op voor ouderen en gehandicapten. Dit gebruik zal dan ook niet worden voortgezet. Bij ontwikkeling en/of herinrichting van openbare ruimte worden deze vormen dan ook niet langer toegestaan.

Op grond van het voorgaande worden, bij een normale en/of acceptabele parkeerdruk, de volgende verschijningsvormen toegepast/toegestaan:

- a) In bestemmingsplannen, bij reconstructies of herinrichtingen, inritblokken of schuine banden;
- b) In bestaande situaties, de vorm die aan die zijde van de straat al eerder is toegepast;
- c) Door plantsoenstroken en/of bermen, verharding vlak aansluitend aan de rijbaan.



Om de overige gebruikers te informeren over de aanwezigheid van een inrit, en zeker bij een hoge parkeerdruk, wordt een inrit 'uitgebouwd' tot aan de rijbaan. Dit voorkomt dat auto's op de parkeer- of rabatstrook het gebruik van een inrit hinderen.

4.8 Materiaalgebruik (woonomgeving)

De verschijningsvorm bepaalt gedrag bij- en gebruik van een inrit. Het materiaalgebruik bepaalt in hoge mate de duurzaamheid van de constructie. Op grond daarvan is ervoor gekozen om in inritten materialen te gebruiken c.q. toe te staan die qua vorm, kleur en verband afwijken van de overige verhardingen.

In stedelijk gebied, worden inritten veelal aangelegd in nieuwe- of reeds aanwezige verhardingen. In dergelijke gevallen worden materialen voorgeschreven die, qua verschijningsvorm, aansluiten bij de omgeving. In stedelijk gebied, waar inritten worden gerealiseerd door groenstroken, wordt ook uniformiteit nagestreefd. Dat draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit in het straatbeeld.

Echter, in omgevingen met een landelijke uitstraling en zeker in het buitengebied, vormt uniformiteit in materiaalkeuze geen meerwaarde voor de ruimtelijke kwaliteit. In dergelijke situaties zou een contrast juist toelaatbaar zijn omdat het bijdraagt aan de individualiteit van de bouwkundig architectuur in bouwkundige ontwikkelingen voor de 'vrije' sector. Het gebruik van 'standaard' materialen, zou afbreuk doen aan de kwaliteit die stedenbouwkundig wordt beoogd.

Daarnaast bieden inritten in het buitengebied vaak toegang tot de bedrijfsmatige activiteiten op het perceel. De verhardingen die daarvoor worden aangelegd zijn veelal robuust en doelmatig en wellicht beter geschikt voor het beoogde doel dan de gebruikelijke betonsteenverharding die een gemeente gebruikt.

Omwille van de uitstraling op de omgeving wordt in meer landelijke omgevingen en in het buitengebied de eigenaar van een perceel de mogelijkheid geboden om het materiaal dat op het perceel is toegepast, ook toe te passen op gemeentegrond. Waar dit mogelijk leidt tot schade, wordt dit niet aangeboden. Denk bijvoorbeeld aan grind, waarbij de kans bestaat dat het op de openbare weg terechtkomt en hinder veroorzaakt voor fietsers.



Zo is het nu



Een contrast tussen verhardingen op de percelen en die in gemeenteground. Ook in geval van verbreding door de gemeente, is niet altijd een 'net' resultaat bereikbaar zonder dat de gehele verharding wordt vervangen.

Zo kan het ook.



Op de linker foto een situatie waarin gemeentelijke materialen zijn aangevuld met wat de eigenaar nog beschikbaar had. De rechter foto verbeeld hoe de situatie had kunnen zijn als dezelfde eigenaar was toegestaan om de materialen van zijn inrit door te leggen naar de rijbaan. Het contrast tussen beide situatie c.q. de meerwaarde van deze handelwijze is evident.

5. Bedrijven

5.1 Normvoertuig trekker met oplegger (bedrijven)

Voor bedrijven wordt rekening gehouden met het gebruik het voertuig wat het meest, op de openbare weg, voor logistieke processen wordt ingezet. Dit is de zgn. trekker met opleggercombinatie. Het CROW hanteert voor een trekker met oplegger de volgende afmetingen:

- 16,50 meter lengte;
- 2,60 meter breedte.

5.2 Ruimtegebruik (bedrijven)

In stedelijk gebied, bijvoorbeeld in winkelcentra, ontbreekt op de bedrijfspervenies veelal de ruimte voor het opstellen van grotere voertuigen. Het laden- en/of lossen ervan vindt daarom vaak plaats op de rijbaan. Dat wordt geaccepteerd omdat deze situaties veelal vanuit historische ontwikkelingen zijn ontstaan. Bij herontwikkeling van private en/of openbare ruimte, moet nadrukkelijk worden gezocht naar oplossingen om deze handelingen buiten de openbare weg plaats te laten vinden.

Buiten de bebouwde kom en op bedrijventerreinen, wordt voor het gebruik van de openbare ruimte, alleen rekening gehouden met de manoeuvreerruimte die nodig is om een terrein van- en naar de openbare weg te ontsluiten. In de openbare ruimte wordt géén rekening gehouden met de parkeerbehoefte van- en/of logistieke processen rond bedrijfsvoering. Ook laden- en of lossen is niet toegestaan op de openbare weg.

5.3 Opstelruimte (bedrijven)

Opstellen van voertuigen, en het laden- en/of lossen, dient in principe op het eigen terrein plaats te vinden. Als op het terrein van een bedrijf geen ruimte is voor het volledig opstellen van een vrachtvoertuig, mag gebruik worden gemaakt van de inrit. Omwille van verkeersveiligheid en het afwikkelen van het verkeer op de rijbaan van de ontsluitende weg, mag het vrachtvoertuig niet dichterbij dan 1,00 meter bij de rijbaan worden opgesteld. De reden hiervoor ligt bij het gedrag van weggebruikers om, naar het midden van de rijbaan, uit te wijken als een voertuig direct aan de rijbaan staat.

Indien op het eigen terrein van een bedrijf geen ruimte is voor het laden en lossen van een voertuig, en dit op een inrit gebeurt, moet de afstand tussen bebouwing en de rijbaan minimaal 17,50 meter moeten bedragen.

5.4 Inrit of niet (bedrijven)

De noodzaak voor een inrit is bij een bedrijf veelal ingegeven door de bedrijfsprocessen en een goede logistieke afwikkeling. Om het opstellen van grotere voertuigen mogelijk te maken wordt veelal maatwerk geleverd dat aansluit bij de bedrijfsprocessen. Denk daarbij onder meer aan opstelruimte op inritten en laad- en losperrons.

Voor dit maatwerk, wordt gekeken naar de omgeving waarin een bedrijf zich bevindt c.q. zich vestigt. Ook hiervoor geldt dat de mogelijkheid om één of meerdere inritten te hebben een beperking oplegt aan het gebruik van de openbare ruimte. Ook bij het realiseren van inritten voor bedrijven dient aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Daarbij zijn er wel aanmerkelijke verschillen tussen de ruimtelijke kwaliteit in stedelijk gebied, woonomgevingen en winkelcentra, landelijk gebied en die van bedrijventerreinen.

Deze verschillen uiten zich nadrukkelijk onder meer in:

- een overwegend sobere aanwezigheid van groen;
- het ontbreken van speelruimte;
- het ontbreken van ruimte voor voetgangers;
- het ontbreken van- of beperkte parkeervoorzieningen;

De noodzaak van een inrit, om bedrijfseconomische overwegingen, weegt veelal zwaarder dan het handhaven van bovenstaande zaken. Dit laat onverlet dat hier zorgvuldig mee moet worden omgegaan. Het 'maatwerk' voor inritten omvat dan ook een onderzoek naar de mogelijkheid om een passend ontwerp te maken.

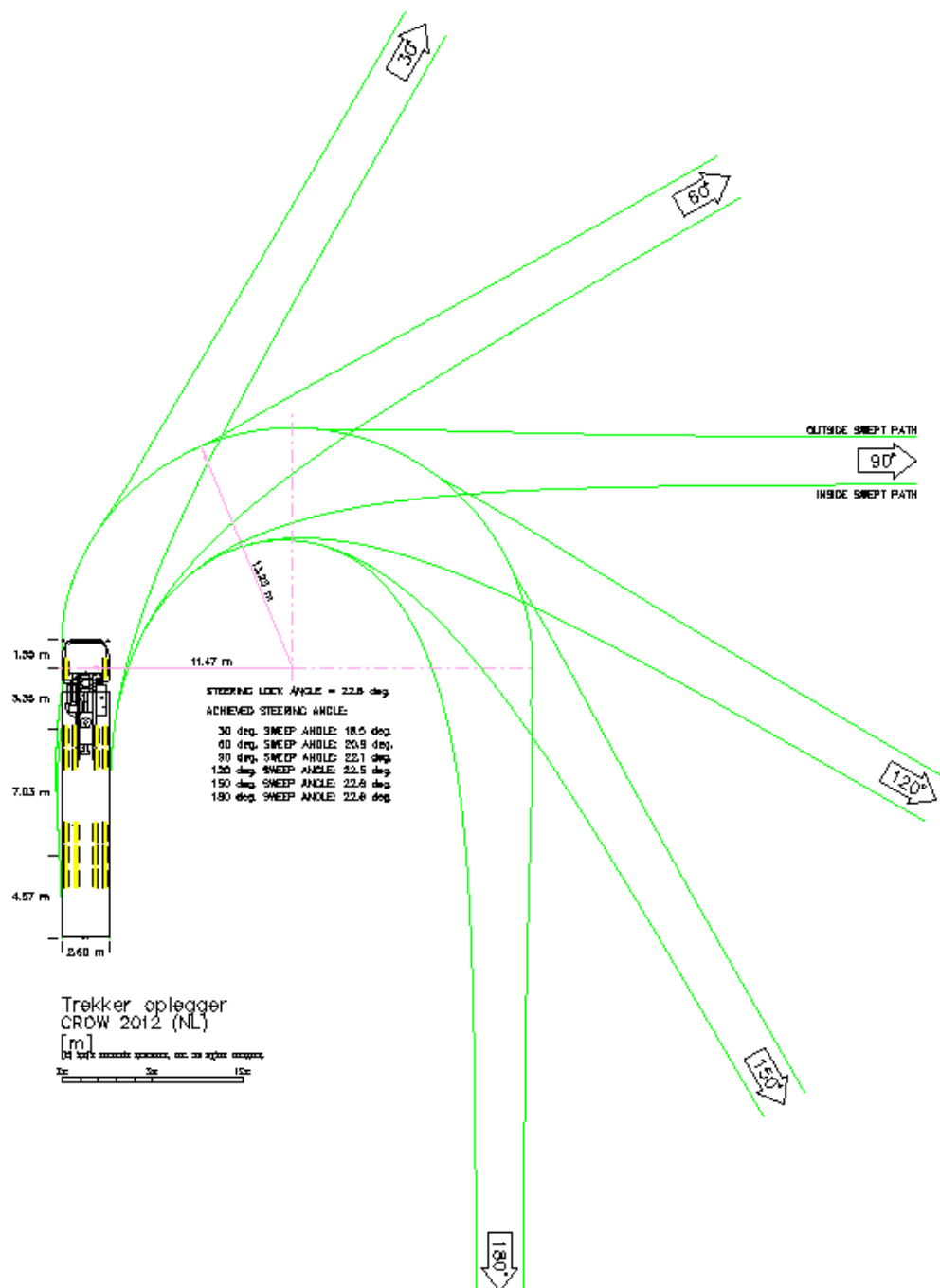
5.5 Eén of meerdere inritten (bedrijven)

De behoefte om één of meerdere inritten wordt veelal ingegeven door de (bedrijfs-)processen op een bedrijfsperceel. Zo kan een bedrijf de behoefte hebben om onderscheid te maken tussen verkeersstromen omdat dit gunstig is voor de logistieke afwikkeling van het transport. Het scheiden van de toegangen tot parkeerruimte voor personenauto's van het personeel en die waarachter vrachtvoertuigen worden geladen en/of gelost is daar een voorbeeld van. Maar denk ook aan de behoefte om hoogteverschillen tussen een bedrijfsgebouw en het omliggende terrein te overbruggen (laadperrons), is een reden om parkeerfuncties en laden en/of lossen niet te combineren.

Omdat iedere inrit een beperking vormt voor het gebruik van de openbare ruimte, dient er een zorgvuldige overweging plaats te kunnen vinden over de noodzaak ervan. Hiervoor dient een verzoeker inzicht te geven in de aanleiding voor de inrit(ten). Dit inzicht vormt de basis voor besluitvorming over het aantal inritten.

5.6 Afmetingen (bedrijven)

Bedrijven hebben te maken met activiteiten waarbij grote(re) voertuigen bij betrokken zijn. De afmetingen van deze voertuigen, bepaald in grote mate welke ruimte nodig is om met het voertuig het perceel op- of af te rijden. Ter illustratie is een afbeelding opgenomen van de benodigde ruimte van een trekker met oplegger.



Binnen de kom

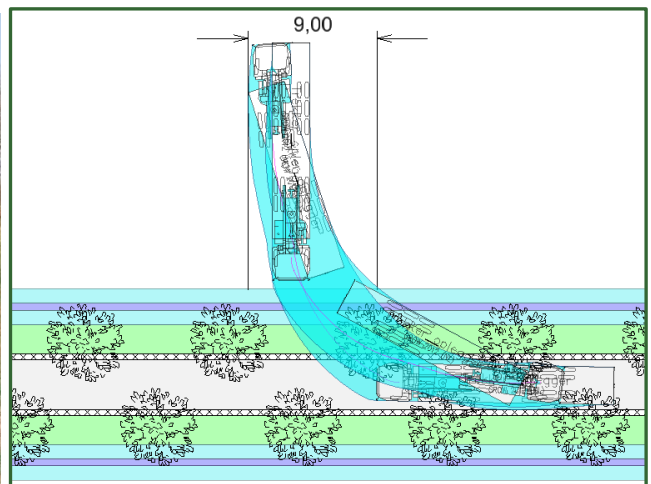
Binnen de kom, maar niet op een bedrijventerrein, wordt als 'standaard' breedte van een inrit voor een bedrijf 4,50 meter gehanteerd. Als er geen transportbewegingen met grotere voertuigen plaatsvinden vanaf- en naar het eigen terrein is de breedte uit te breiden tot een maximale breedte van 6,00 meter. Daarbij is er vanuit gegaan dat laden en lossen op de rijbaan van de openbare weg is toegestaan. In geval van transportbewegingen vanaf- en naar het eigen terrein, wordt de breedte van de inrit bepaald door de breedte van de ontvangende weg.

Bedrijventerrein

Op een bedrijventerrein zijn de wegen overwegend breed. Aanwezige beplanting, parkeervoorzieningen en/of inritten van andere bedrijven maken het noodzakelijk om voldoende inritbreedte te bieden. Daarom wordt voor inritten op een bedrijventerrein wél een minimale breedte, 6,00 meter, aangehouden, maar geen maximale breedte. De maximale breedte dient in overeenstemming te worden gebracht met de, voor de bedrijfsactiviteiten, benodigde verhardingsbreedte. Om deze te bepalen, wordt gebruik gemaakt van een zgn. rijcurveprogramma.

Buitengebied

In het buitengebied zijn de wegen overwegend smal. Bij het gebruik van grote voertuigen vanaf smalle inritten bestaat een aanzienlijke kans op schade aan de constructies van wegen en bermen (zie voorbeeld). Voor het bepalen van de breedte van een inrit wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de breedte van de ontsluitende rijbaan. Om schade aan de inrichting van de weg, de bermen en aan bomen te voorkomen, wordt de breedte van de inrit zodanig uitgevoerd dat er géén aanpassingen nodig zijn aan de ontsluitende weg en/of de bermverhardingen die geen onderdeel uit gaan maken van de inrit.



De maximale breedte dient in overeenstemming te worden gebracht met de, voor de bedrijfsactiviteiten, benodigde verhardingsbreedte. Om deze te bepalen, wordt gebruik gemaakt van een zgn. rijcurveprogramma.

5.7 Verschijningsvormen en materiaalgebruik (bedrijven)

In woonwijken, bij inritten over voetpaden achter een trottoirband, worden inritten vormgegeven zoals in de omgeving eerder zijn aangelegd. Ook hier geldt dat, bij de aanwezigheid van voetpaden en/of loopstroken, de dwarselling hierin niet groter wordt dan 2 cm per meter.

Mede vanwege de noodzaak van zwaardere constructies, zijn op bedrijventerreinen de inritten prominent aanwezig. Mede door de hier gehanteerde verschijningsvormen, doen zich dan ook nauwelijks problemen voor rond hinderlijk parkeergedrag bij deze inritten. Vormgeving hier heeft dan ook meer te maken met de techniek dan de verschijningsvorm. Door de grote verscheidenheid van verschijningsvormen in Meierijstad wordt, in bestaande plannen, de vorm ervan bepaald aan de hand van de inritten die eerder zijn gerealiseerd. In nieuwe ontwikkelingen, die aansluiten aan bestaande plannen (Doornhoek/Foodpark), wordt de vorm van het aanliggende plan toegepast.

6. PADEN

6.1 Algemeen

Inritten zijn niet de enige manier om percelen te ontsluiten. Om incidenteel de toegang tot een perceel mogelijk te maken, als 'achterom', voor onderhoud of het opstellen van caravans, campers etc. wordt de mogelijkheid geboden om 'paden' te maken. Onder incidenteel wordt verstaan: niet-dagelijks gebruik.

De mogelijkheid van paden is onder meer ingegeven door de omvormingen in het groenbeheer. De aanwezigheid van kabels en leidingen biedt steeds minder ondergrondse groeiruimte voor bomen. Hierdoor komt het steeds vaker voor dat waar bomen worden verwijderd, geen nieuwe terug kunnen komen. Ook wordt, uit onderhoudsoverwegingen, steeds vaker beplanting vervangen voor gras.

Waar bomen of struiken geen 'belemmering' meer vormen zou de eigenaar van het belendende perceel wel eens tot het besluit kunnen komen dat er een situatie is ontstaan waarin hij gemakkelijk met een aanhanger/caravan/camper etc. achterom kan.

Onderstaande spelregels maken het gebruik van gemeentegrond flexibeler en voorkomen schade en/of beperkingen aan voorzieningen in de openbare ruimte. Daarmee komen we wensen tegemoet om percelen toegankelijker te maken voor bewoners die het nu met één pad moeten doen.

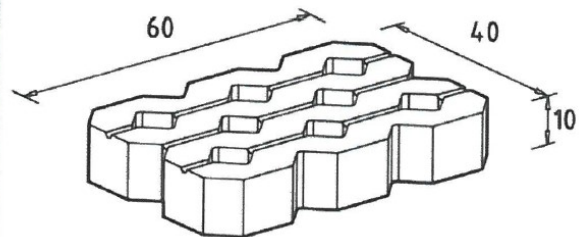
6.2 Juridische status (paden)

Over inritten, hun verschijningsvormen en het gedrag rond parkeren erbij is het e.e.a. vastgelegd in het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens. Dat geldt niet voor informele voorzieningen als paden. Daarom hebben paden geen formele status en mag ervoor worden geparkeerd. Dat sluit ook goed aan bij het uitgangspunt dat een pad c.q. incidenteel gebruik ervan, géén gevolgen mag hebben voor het structurele aanbod van parkeerruimte in een straat. Het is dan ook toegestaan om voor paden te parkeren. Indien iemand gebruik wil maken van een pad, dient hij maatregel te nemen die zijn gebruik mogelijk maken. Dat kan onder meer door tijdelijk een bordje te plaatsen met de tekst pad vrijhouden op' en deze te voorzien van een datum.

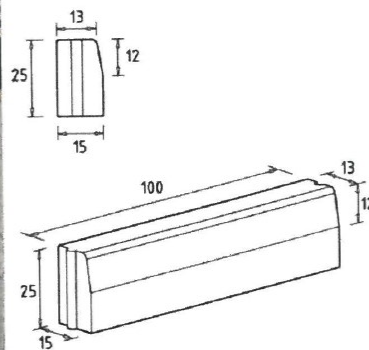
6.3 Verschijningsvormen en materiaalgebruik (paden)

Hoewel paden zijn te onderscheiden in een aantal varianten (over verhardingen, door beplanting, over gras etc). De paden waar we het in deze nota over hebben, gaan uitsluitend over gras. Ook het incidenteel overrijden van het gras kan echter leiden tot schade. Als de ondergrond onvoldoende draagkrachtig is blijven rijsporen achter. Het incidenteel overrijden van gras levert geen probleem op als de groenstrook ter plaatse is verstevigd. Dat kan op een manier waarop, na enige tijd, nauwelijks zichtbaar is dat er sprake is van een doorgang. Foto's van voorbeelden zijn bijgevoegd. Het verstevigen van de groenstrook belemmert ook niet dat er regulier onderhoud (maaaien) plaatsvindt.

Alleen in gevallen waarin de grond moet worden geopend (rioolaansluitingen, kabels en/of leidingen) zullen de verstevigingen tijdelijk moeten worden verwijderd. Bij vervanging zou de gebruikte verharding eenvoudig moeten kunnen worden vervangen en/of aangevuld. Daarom wordt voorgesteld om voor één type verharding (grasbetontegel) te kiezen.



Een tweede verschijningsvorm voor een pad is er een over verhardingen. Het incidenteel overrijden van verhardingen zoals parkeerstroken zal niet snel leiden tot beschadigingen. En als schade ontstaat, wordt deze op kosten van de veroorzaker gerepareerd. In dit geval gaat het dan ook uitsluitend over een pad over een trottoir. Het valt niet mee om met een aanhanger, camper of caravan een trottoir op- en af te rijden als tussen het trottoir en de rijbaan een trottoirband ligt. Daarom wordt toegestaan om, tijdelijk, een balk aan te brengen die het mogelijk maakt om het trottoir te overrijden.



De balk moet na gebruik direct worden verwijderd zodat geen risico bestaat voor de overige weggebruikers.

7. Bomen

7.1 Algemeen

Een boom is een levend organisme. Het heeft zowel bovengronds als ondergronds, levende-, ademende- en groeiende delen. Een boom kan niet optimaal functioneren wanneer de omstandigheden geen goede basis bieden voor een groeiplaats waarin de groei van een boom kan worden geborgd.

De (uiteindelijke) vorm en grootte van een boom wordt niet alleen bepaald door de boomsoort, maar ook waar deze (idealiter) wordt toegepast. Voor het beleid voor inritten en paden is dan ook niet alleen gekeken naar wat er staat, maar ook wat de waarde daarvan is in het 'grotere' geheel. Dat grotere geheel omvat bijvoorbeeld het vormen of borgen van structuren als lanen (stedenbouwkundig) of in landschappen. Om te komen tot een weging over het belang bij een boom worden deze onderscheiden in:

- Bomen in de hoofdstructuur;
- Bomen in de wijkstructuur;
- Bomen in woonstraten;
- En beschermde bomen.

Bij besluitvorming rond de bomen, is het bomenbeleid leidend zijn. Vooralsnog bestaat dat nog uit 3 delen, voortkomend uit de voormalige gemeenten. Groen is bezig aan één eensluitend beleid.

7.2 Voorkom schade bij bomen

Hoewel een boom in de gebouwde omgeving bovengronds op verschillende manieren wordt bedreigd, bevinden de belangrijkste zaken die van invloed zijn op de groei c.q. levensduur van een boom zich toch voornamelijk in de bodem. Mede daarom richt zich de aandacht voor de groeiplaats in eerste plaats op wat in de bodem wordt gerealiseerd dat een bijdrage levert óf een bedreiging vormt voor de boom.

7.3 Graafwerk

Bij graafwerk in of vlakbij de kroonprojectie gaan altijd wortels verloren. Het aanbrengen van verharding dichtbij de stamvoet van bomen verhoogt het risico op beschadiging van stam en stamvoet. Daarnaast kan door het aanbrengen van verharding de zuurstof- en vocht-voorziening aanmerkelijk worden gehinderd en kunnen de groeiplaats-omstandigheden wezenlijk worden verslechterd.

Het gevolg is conditieverlies, stabiliteitsproblemen (windworp), kwijnende bomen, vervroegde bladval en in ernstige gevallen sterft de boom na enkele jaren.

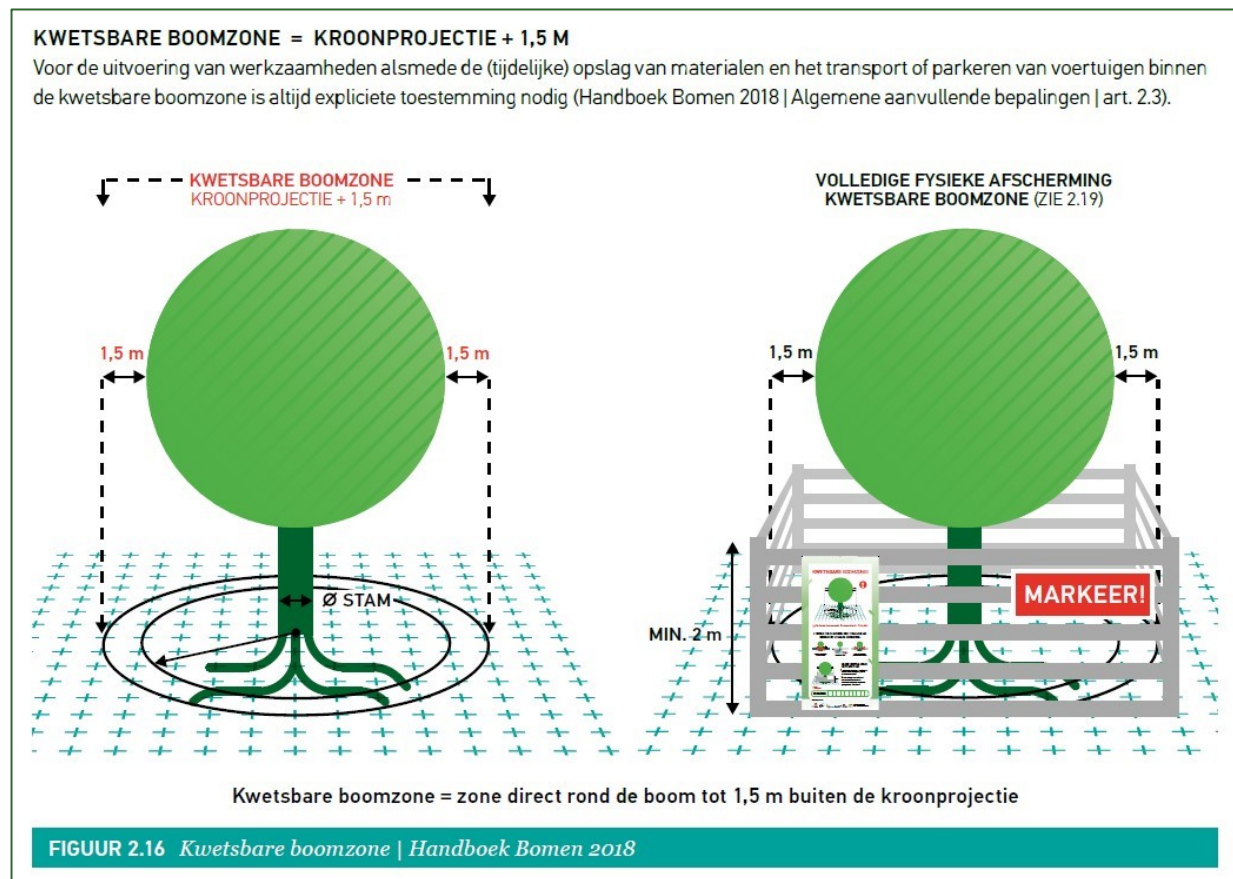
Om schade aan stam, stamvoet, wortelgestel en takken (doorrijhoogte) te voorkomen, gelden de volgende voorwaarden:

- a) Graafwerkzaamheden binnen de kroonprojectie van bomen moet altijd met de hand worden uitgevoerd, omdat dan nauwkeuriger kan worden gewerkt. Het gebruik van graafmachines leidt tot onnodige beschadigingen, waarbij grote wonden ontstaan. Grote wonden kunnen tot wortelrat leiden, wat uiteindelijk het omvallen van de boom tot gevolg kan hebben. Met een schop kan nauwkeuriger worden gewerkt en kunnen grote wortels worden ontzien;
- d) Indien de aanleg van een inrit binnen de kroonprojectie van een beschermde bomen valt, dient vooraf altijd onderzocht te worden hoe groot de schade aan het wortelgestel zal zijn om conditieverlies en stabiliteitsgevaar te voorkomen. De inschakeling van een deskundige kan dan nodig zijn, waarbij de kosten voor rekening komen van de aanvrager.

7.4 Graafafstanden tot bomen

Aanleg van verhardingen voor inritten en paden dient bij voorkeur buiten de kwetsbare boomzone plaats te vinden. Overschrijding van de minimum graafafstanden leidt tot (potentiële) schade aan de stabiliteitswortels. Dit kan de stabiliteit van de boom en daardoor de veiligheid van de directe omgeving in gevaar brengen. Wortels dikker dan 10 cm mogen alleen worden doorgezaagd of verwijderd onder toezicht en met expliciete toestemming

Hieronder een beschrijving van de kwetsbare boomzone, zoals gehanteerd in het Handboek Bomen 2018:



Voor werkzaamheden in de kwetsbare boomzone hanteert het Handboek Bomen 2018 de volgende voorwaarden:

2.17 Binnen de kwetsbare boomzone zijn werkzaamheden (alsmede de opslag van materiaal en materieel) alleen toegestaan met toestemming via een 'Goedgekeurd Werkplan' (art. 2.5). Binnen de gehele kwetsbare boomzone art. 2.16 gelden als uitgangspunt de algemene verboden zoals weergegeven in overzicht 2.17.

ALGEMENE VERBODEN 'KWETSBARE BOOMZONE'

werkzaamheden binnen kwetsbare boomzone uitsluitend toegestaan met 'Goedgekeurd Werkplan'

- Geen beschadiging van wortels, stam(voet), kroon en/of groeiplaats van de boom
- Geen vel- of snoeiwerkzaamheden
- Geen materiaal of materieel aanbinden of stallen aan, op of tegen kroon, stam en wortels
- Geen (tijdelijke) opslag van materiaal of materieel, parkeren of transport
- Geen open vuur, geen hete of koude luchtstromen of uitlaatgassen
- Geen infiltratie van 'bodemvreemde' gassen of vloeistoffen
- Geen infiltratie van (afvoer)water, bronbemaling of wijzigingen in de grondwaterstand
- Geen graafwerkzaamheden of andere bodembewerkingen
- Geen plaatsing van kunstwerken, (reclame)bebordingen etc.
- Geen ophogingen of omvorming van het maaiveld
- Geen bouw, aanleg of voorzieningen binnen de obstakelvrije boomzone(s)

2.17 Overzicht: Algemene verboden binnen 'Kwetsbare boomzone' | Handboek Bomen 2018

Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de omgeving van bomen, hanteert het Handboek Bomen 2018 de volgende leidraad voor de graafafstanden:

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN (uitsluitend met toestemming Goedgekeurd Werkplan)

Stamdiameter op 1,3 m +m.v.	(kolom 1) minimale graafafstand, gerekend vanuit het hart van de stamvoet	(2) minimale graafafstand bij eenzijdige wortelontwikkeling of scheefstaande boom (trekzijde), gerekend vanuit het hart van de stamvoet
20 cm	> 1,25 m	> 2,0 m
40 cm	> 1,50 m	> 2,5 m
60 cm	> 1,75 m	> 3,0 m
80 cm	> 2,25 m	> 3,5 m
100 cm	> 2,50 m	> 4,0 m
150 cm	> 3,50 m	> 5,0 m

Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan via een 'Goedgekeurd Werkplan'.

De maatvoering binnen kolom 1 geldt voor bomen met een rondom normale evenwichtige (vrije) wortelontwikkeling, uitgaande van een actuele bewortelingsdiepte van minimaal 75 cm -m.v.

Kolom 2 geldt specifiek voor bomen met een meer oppervlakkige of eenzijdige wortelontwikkeling en scheefstaande of aan de trekzijde belaste bomen (zie ook figuur 2.50).

2.50 Overzicht: Leidraad minimale graafafstanden in relatie tot stabiliteitskruit | Handboek Bomen 2018

8. Participatie

8.1 Algemeen

Traditioneel verzorgde de gemeente de aanleg van inritten en paden in de openbare ruimte. Hetzelfde gold voor voorzieningen als duikers, straatafwatering en andere aanpassingen in de openbare ruimte.

Buiten de bebouwde kom is dit beleid losgelaten omdat de veelvoud van vormen en verhardingsmaterialen dit erg lastig maakte.

In navolging van de trend om participatie van de burgers te vergroten is besloten om, als de verzoeker hiertoe bereid is, ook binnen de kom de aanleg van inritten en paden uit te laten voeren door de eigenaar van het te ontsluiten perceel. In lijn hiermee het volgende:

Omwille van het voorkomen van risico's die voort kunnen vloeien uit het gebruik van de verhardingen, wordt als voorwaarde gesteld dat het uitvoeren van werkzaamheden door professionele (markt)partijen gebeurt. Zo'n partij kan aan vergelijkbare kwaliteitscriteria voldoen als de gemeente of haar aannemer. Daarmee wordt geborgd dat de constructie veilig bruikbaar is.

Vanuit dit gezichtspunt, dienen de werkzaamheden op reguliere werkdagen (maandag t/m vrijdag) te gebeuren. Dit borgt dat toezicht mogelijk is, bijvoorbeeld dat de constructie op een deugdelijke manier wordt aangelegd en onder (verkeers-) veilige omstandigheden worden uitgevoerd.

Het 'los' laten beoogd de aanvrager vooral invloed te geven op de kosten en de realisatietermijn. Omwille van eenduidigheid en transparantie, wordt een overeenkomst gesloten met de aanvrager over wat er wordt gerealiseerd en wie e.e.a. beheert en/of onderhoudt.

8.2 Beheer en onderhoud

Traditioneel verzorgde de gemeente het onderhoud van inritten en paden in de openbare ruimte. Hetzelfde gold voor het onderhoud aan duikers en straatafwatering.

Buiten de bebouwde kom is dit beleid losgelaten omdat de veelvoud van vormen en verhardingsmaterialen dit erg lastig maakte.

In navolging van de trend om participatie van de burgers te vergroten is besloten om, als de verzoeker hiertoe bereid is, ook binnen de kom onderhoud van inritten en paden uit te laten voeren door de eigenaar van het te ontsluiten perceel. In lijn hiermee het volgende:

Binnen de bebouwde kom;

Beheert de gemeente inritten, paden en afwateringsvoorzieningen volgens het vastgestelde basis-onderhoudsniveau. In lijn met het vergroten van participatie van burgers, wordt toegestaan dat de eigenaar van het ontsluitende perceel, indien deze waarde hecht aan een hoger onderhoudsniveau dan het gemeentelijke, het onderhoud aan een inrit zelf uitvoert. In dat geval zorgt de gemeente echter niet voor vervangende

verhardingsmaterialen.

In het geval de eigenaar ervoor heeft gekozen om materialen toe te passen die niet voorkomen in het gemeentelijk assortiment, voert de gemeente geen beheer en onderhoud uit aan de inrit en de hierin gelegen afwateringsvoorzieningen.

Buiten de bebouwde kom;

Vindt alle beheer en onderhoud aan inritten, paden en de daarin gelegen afwateringsvoorzieningen plaats door de eigenaar van het te ontsluiten perceel. Vervangende materialen worden geleverd door de eigenaar.

8.3 Reconstructies en herinrichtingen

Beheer en onderhoud van inritten en paden vindt plaats tot het moment waarop reconstructies en/of herinrichtingen plaatsvinden. Het moment waarop deze plaatsvinden, is een logisch moment om de functionaliteit en noodzaak van voorzieningen in een straat te herijken. Omdat een inrit onderdeel is van de openbare ruimte, is het wenselijk dat het gebruik van deze ruimte zo goed mogelijk aansluit bij de behoefte van de omgeving. Overbodige verhardingen c.q. een inrichting die niet langer aansluit bij het gebruik van het achterliggende perceel leiden tot onnodige kosten van beheer en onderhoud. Daarom is ervoor gekozen om, daar waar inritverhardingen niet langer worden gebruikt als ontsluiting van een perceel voor motorvoertuigen, deze te verwijderen.



9. Vergunning of melding

9.1 Algemeen

Een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit inrit, volgt de procedure zoals vastgelegd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag wordt getoetst aan de regels zoals gesteld in de APV en deze beleidsnotitie inritten en paden.

Voor een incidenteel gebruikt pad is dit een bewerkelijke en omslachtige procedure. Desalniettemin moet worden vastgelegd of het om een inrit gaat of om een pad dat slechts incidenteel wordt gebruikt. Het toestaan van incidenteel gebruik mag niet uitmonden in het door verjaring verkrijgen van gemeentelijk eigendom. Daarom is bepaald om bij incidenteel gebruik geen vergunning te verstrekken maar de toestemming voor aanleg van- en het incidenteel gebruik van een pad wel schriftelijk vast te leggen.

Dat kan echter al na een melding. De kosten daarvan blijven hierdoor beperkt c.q. nihil.

10. Toezicht en handhaving

10.1 Algemeen

In veel gevallen is, bij het aanleggen van een uitweg (inrit), sprake van een bestuursrechtelijke kant en een privaatrechtelijke kant. Voor wat betreft het bestuursrechtelijke deel is op 31 januari 2018 door het bestuur het VTH-beleidsplan Meierijstad 2018-2022 vastgesteld. De missie van de gemeente Meierijstad met betrekking tot het VTH beleid is:

‘Een veilige, gezonde en leefbare omgeving, waarin de eigen verantwoordelijkheid van onze inwoners en bedrijven centraal staat en op basis van gezond vertrouwen ruimte voor (economische) ontwikkeling wordt geboden.’

Om hier invulling aan te kunnen geven op het gebied van het beoordelen van vergunningaanvragen, toezicht en handhaving is een probleemanalyse en een risicoanalyse gemaakt. Op basis daarvan is er een prioritering opgesteld en heeft het bestuur aangegeven wat zij belangrijk vinden waar het toezicht en de handhaving, naast het reguliere werk, extra op gericht gaat worden de komende jaren. Met betrekking tot het onderwerp aanleggen van een uitweg zal het toezicht en de handhaving vooral gericht zijn op het voorkomen van gevaarlijke situaties en het nakomen van de vergunningsvoorwaarden. Bij geconstateerde overtredingen zal afhankelijk van de aard (grote risico) van de overtreding al dan niet direct worden opgetreden. De wijze van optreden is vastgelegd in voornoemd VTH-beleid en volgt de Landelijke Handhavingsstrategie.

Bij excessen kan eventueel strafrechtelijk worden opgetreden door de Boa's en of de politie. Afhankelijk van de situatie kan proces verbaal worden opgemaakt.

Naast voornoemde bestuursrechtelijke en strafrechtelijk optreden kan ook gebruik gemaakt worden van privaatrechtelijke mogelijkheden. De reden daarvoor is dat de gemeente eigenaar is van haar gronden. Daarom kan handhaving plaatsvinden op basis van het burgerlijk wetboek en de algemene regels van behoorlijk bestuur:

- a) Bij een verleende omgevingsvergunning is ook een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten met een verhardingsadvies. Indien afwijkend van het verhardingsadvies is gehandeld;
- Wordt eerst bekeken of de situatie gelegaliseerd kan worden door bij te sturen of te corrigeren aan de hand van wat in de overeenkomst is vastgelegd;
 - Is legaliseren mogelijk, dan vindt legalisatie plaats en kan de inrit in zijn huidige vorm blijven liggen. In dat geval worden alleen de kosten van legalisatie verrekend met de betrokkene. Deze kosten komen overeen met het behandelen van een aanvraag voor een inritvergunning, het verlenen ervan en het opstellen van een overeenkomst met verhardingsadvies;
 - Is legaliseren niet mogelijk, dan wordt degene met wie de overeenkomst is gesloten verzocht om de situatie zodanig aan te passen zodat dit wel het geval is. Deze krijgt hiervoor 3 weken de tijd. Deze termijn wordt algemeen als acceptabel geacht om werkzaamheden uit te kunnen voeren. In het geval dat de eigenaar de situatie aanpast op een manier dat e.e.a. gelegaliseerd wordt, beperken de kosten die in rekening worden gebracht alleen die van het behandelen van een aanvraag voor een inritvergunning, het verlenen ervan en van begeleiding;

- Worden de werkzaamheden niet binnen deze termijn verricht, dan herstelt de gemeente de situatie in haar oude staat c.q. repareert wat zonder toestemming is gewijzigd. In dat geval worden kosten in rekening gebracht voor het behandelen van een verzoek voor een inritvergunning, het weigeren ervan en de kosten voor het herstel van de oude situatie.

b) Indien zonder omgevingsvergunning is aangelegd;

Wordt eerst gekeken of de situatie gelegaliseerd kan worden;

- Wordt dat mogelijk geacht, dan wordt de eigenaar van het te ontsluiten perceel benaderd met de vraag om binnen 3 weken een verzoek in te dienen voor legalisatie van de inrit. In dat geval dient een verzoek te worden ingediend voor een inrit en wordt een overeenkomst gesloten met een verhardingsadvies over de vorm en constructie van de inrit. In dat geval worden alleen de kosten van legalisatie verrekend met de betrokkene. Deze kosten komen overeen met het behandelen van een aanvraag voor een inritvergunning, het verlenen ervan en het opstellen van de overeenkomst met het verhardingsadvies;
- Is dat niet mogelijk, dan wordt de betrokkene verzocht om de situatie zodanig aan te passen zodat dit wel het geval is. Deze krijgt hiervoor 3 weken de tijd. Deze termijn wordt algemeen als acceptabel geacht om werkzaamheden uit te kunnen voeren. In het geval dat de eigenaar de situatie aanpast op een manier dat e.e.a. gelegaliseerd wordt, beperken de kosten die in rekening worden gebracht alleen die van het behandelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de inrit, het verlenen ervan, het opstellen van de overeenkomst met het verhardingsadvies en van begeleiding;
- Worden de werkzaamheden niet binnen deze termijn verricht, dan herstelt de gemeente de situatie in haar oude staat c.q. repareert wat zonder toestemming is gewijzigd. In dat geval worden alle kosten, voortvloeiend uit het herstel, in rekening gebracht bij de eigenaar van het perceel.

Het aanleggen van verharding voor een pad, kan na het melden van het voornemen. Na het melden, ontvangt de melder een ontvangstbevestiging. Deze ontvangstbevestiging is tevens de instemming van de gemeente. De melder dient na aanleg een foto van de situatie aan te leveren zodat de verharding kan worden geregistreerd in de gemeentelijke administratie. Zo blijft de belangen van de betrokkene in beeld.

Inritvergunningen en instemmingen met paden worden alleen verstrekt aan eigenaren van te ontsluiten percelen. Huurders, pachters etc. zijn geen partij voor de gemeente. In geval huurders, pachters etc. illegaal inritten en/of paden zonder het te melden hebben aangelegd, is de eigenaar van het ontsloten perceel hierop aanspreekbaar.

11. Overeenkomst

11.1 Algemeen

Om te komen tot eenduidige afspraken rond aanleg- beheer en onderhoud van inritten en/of paden, wordt een overeenkomst gesloten tussen gemeente en eigenaar van het te ontsluiten perceel. Deze overeenkomst is onderdeel van de omgevingsvergunning.

11.2 Verhardingsadvies

In de overeenkomst wordt onder meer een verhardingsadvies vastgelegd waarin staat vermeld wat er wordt gerealiseerd. Daarbij gaat het onder meer over:

- a. een foto van de bestaande situatie;
- b. wie de inrit aanlegt;
- c. ingeval het een inrit of pad is binnen de bebouwde kom, wie beheer en onderhoud uitvoert;
- d. wat de berijdbare breedte zal zijn op de grens van het gemeentelijk eigendom met het te ontsluiten perceel en met welke breedte wordt aangesloten op de verharding van de ontsluitende rijbaan;
- e. welke materialen worden gebruikt, gemeentelijk assortiment of keuze aanvrager;
- f. hoe de aansluiting op de verharding van de aansluitende (asfalt)weg wordt gerealiseerd;
- g. of er een duiker moet worden aangelegd;
- h. of er straatmeubilair moet worden verplaatst;
- i. of er een lichtmast moet worden verplaatst;
- j. of een omgevingsvergunning nodig is voor het kappen van een boom, en wie (afhankelijk van waar de boom staat) die aanvraagt;
- k. of er een boom moet worden ge(ver)plaatst en/of welke voorzieningen er nodig zijn voor het inrichten van een groeiplaats voor een boom;
- l. of er voorzieningen nodig zijn ter beveiliging van de werkzaamheden in het verkeer CROW 96b;
- m. de legeskosten, verbonden aan voorbereiding, toezicht en het behandelen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de aan te leggen/ te veranderen inrit en wie deze aanvraagt.

Met dit verhardingsadvies wordt de aanvrager geïnformeerd over de zaken waarmee de gemeente rekening- c.q. hij rekening dient te houden bij een eventuele opdracht aan derden. Bij werkzaamheden in de openbare ruimte dient onder meer rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van kabels en leidingen. Ook dient de aanvrager zich ervan bewust te zijn dat de openbare ruimte veilig moet kunnen worden gebruikt (ouderen en gehandicapten) en dat dit inhoudt dat de aanleg van verhardingen op een professionele manier dient te worden uitgevoerd. Daarmee zorgt hij ervoor dat risico's bij het uitvoeren van werkzaamheden beperkt blijven en het eindresultaat aansluit bij de omgeving.

De overeenkomst met het verhardingsadvies is bindend. Deze wordt aan de eigenaar van het perceel, ter ondertekening, voorgelegd. De reden hiervoor is dat een aanvrager weliswaar gebruiker kan zijn maar dat deze geen rechten opbouwt voor het verkrijgen van het eigendom van de ontsluiting van het perceel. De verplichting tot het vastleggen van het verhardingsadvies in een overeenkomst zorgt ervoor dat zowel aanleg van- en onderhoud aan inritten, paden en duikers plaatsvindt op een manier die aansluit bij wat tussen gemeente en eigenaar is overeengekomen. Hiermee weten eigenaar en/of gebruiker eenduidig en transparant waar zij aan toe zijn, en wat zij van elkaar mogen verwachten c.q. elkaar op kunnen aanspreken (verwachtingenmanagement). De omstandigheden die hebben geleid tot- of waaronder e.e.a. gebeurt blijven daarmee transparant en herleidbaar.

12. Verrekening van kosten

12.1 Algemeen

Verrekening van kosten vindt plaats met de eigenaar van het te ontsluiten perceel. Reden hiervoor is het feit dat, hoewel zowel eigenaar als gebruiker rechten verkrijgen door het aanleggen van een inrit of pad maar dat de werkzaamheden alleen gevolgen hebben voor het eigendom van de eigenaar en niet dat van een huurder.

Op basis van de mogelijkheden voor overheidsparticipatie zijn er een tweetal manieren waarop de kosten van een inrit of pad worden verrekend.

- a. Als een eigenaar de werkzaamheden zelf uit wil (laten) voeren, verrekent de gemeente alleen de kosten verbonden aan de benodigde omgevingsvergunningen, voorbereiding en toezicht (leges). Verrekening van kosten met de gemeente is eenmalig. De overige kosten, voor werkzaamheden die in zijn opdracht worden uitgevoerd, betaald hij rechtstreeks aan degenen die de werkzaamheden uitvoeren.
- b. Als een eigenaar de werkzaamheden niet zelf wil (laten) uitvoeren, als de gemeente de aanleg regisseert, betaalt hij de ook kosten die hieraan verbonden zijn. De overige kosten, voor werkzaamheden die in zijn opdracht worden uitgevoerd, betaalt hij rechtstreeks aan degenen die de werkzaamheden uitvoeren.

Meerijstad zijn we samen!

