

Beleidsnotitie Inritten gemeente Heerhugowaard 2009

Deel

Hoofdstuk

Afdeling

Artikel

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
	1.1 Aanleiding.....	2
	1.2 Doel van Inrittenbeleid.....	2
	1.3 Doelgroep inrittenbeleid.....	3
	1.4 Leeswijzer.....	3
2.	Wettelijke grondslag	3
2.1	Basis van het inrittenbeleid.....	3
	2.1.1 Landelijke wetgeving.....	3
	2.1.2 Gemeentelijke regelgeving.....	4
3.	Beoordelen van een inritvergunning	4
	3.1 De bruikbaarheid van de weg.....	4
	3.2 Het veilig en doelmatig gebruik van de weg.....	5
	3.3 Maatvoering.....	6
	3.4 De bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving.....	8
	3.5 Inritten buiten de bebouwde kom en bij bedrijven...8	
	3.6 De bescherming van groenvoorzieningen in de gemeen- te.....	9
4.	Handhaving	10
5.	Bestaande inritten	10
6.	Het aanleggen van een tweede inrit	10
7.	Kosten voor aanleg	11
8.	Uitzondering bij groot onderhoud en herinrichting	11
9.	Verantwoordelijkheid voor onderhoud inritten	11
	9.1 Particuliere inritten binnen de bebouwde kom.....	11
	9.2 Particuliere inritten buiten de bebouwde kom.....	11
10.	inwerkingtreding van de beleidsregels	12

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De beleidsnotitie Inritten die hier voor u ligt, behandelt de criteria voor vergunningverlening van inritvergunningen. Aanleiding voor het opstellen van dit beleid is het actualiseren van het inrittenbeleid. De gemeente Heerhugowaard werkt op dit moment met een verouderd inrittenbeleid. Voor de toekomst is het noodzakelijk gebleken over een geactualiseerd inrittenbeleid te beschikken voor het behandelen van vergunningaanvragen.

In een gemeente die volop aan het dereguleren is valt een inritvergunning op. In het verleden is er weinig zicht geweest op het aantal inritten dat Heerhugowaard rijk is. Het behouden van een vergunningplicht voor inritten zorgt ervoor dat de gemeente tevens overzicht houdt over het aantal inritten.

Bovendien betekent een uniformiteit in inritten een positief effect op de verkeersveiligheid. Tevens betekent een vergunningplicht dat de burger zelf geen lastige inschattingen hoeft te maken bij het aanvragen van een inrit. Het doen van een melding is voor de burger minstens zo belastend aangezien zij voorwaarden zelf dienen te interpreteren. Voor de gemeente Heerhugowaard blijft de inritvergunning dan ook bestaan en wordt middels deze beleidsnotitie Inritten geactualiseerd naar de huidige normen.



1.2 Doel van Inrittenbeleid

Deze notitie heeft als doel een eenduidig kader te kunnen geven aan de vergunningverlenende afdeling en daarnaast bij het verlenen van adviezen consequent te kunnen optreden.

1.3 Doelgroep Inrittenbeleid

Er zijn vier verschillende soorten aanvragers voor een inritvergunning:

1. Particulieren woonachtig binnen de bebouwde kom of;
2. Particulieren woonachtig in het buitengebied of;
3. Bedrijven die een inrit aanvragen of het zijn of;
4. Aanvragen voor tijdelijke (bouw) inritten.

n.b. Het aanvragen van een tijdelijke bouwrit wijkt zodanig af van de reguliere normering dat deze aanvraag buiten dit inrittenbeleid valt. De aanvraag voor een tijdelijke bouwrit wordt niet getoetst aan de toetsingscriteria van dit beleid.

1.4 Leeswijzer

Nadat in de inleiding een allereerste indruk is gegeven van de aanleiding tot het opstellen van dit document, volgt er in de komende hoofdstukken meer inhoudelijke informatie. In het eerstvolgende hoofdstuk wordt een stukje wettelijke grondslag nader toegelicht. Om toe te lichten welke kaders en hogere wetten ten grondslag liggen aan dit beleid. In hoofdstuk 3 zullen de vier verschillende gronden waarop een inritvergunning kan worden afgewezen uitgebreid worden toegelicht.

In de hoofdstukken erna zijn er enkele punten die nadere of specifieke uitleg behoeven. Hoe wordt een situatie behandeld waarin men bijvoorbeeld een tweede inrit aanvraagt, of hoe gaat men om met reeds bestaande inritten. Tevens worden de kosten voor het aanleggen toegelicht en wordt er geschetst wie er nu verantwoordelijk is voor het onderhouden van de inritten.

2. Wettelijke grondslag

2.1 Basis van het inrittenbeleid

2.1.1 Landelijke wetgeving

De *Wegenverkeerswet* en de *Wegenwet* zijn de landelijke wetgeving die boven het gemeentelijk beleid staan.

Wegenverkeerswet

De *Wegenverkeerswet* 1994 geeft de definitie van wegen aan: "alle voor het openbare verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermten of zijkanten" (artikel 1 lid 1 sub c).

Wegenwet

De *Wegenwet* geeft aan dat het eigendom van een weg, zolang en voor zover het tegendeel niet blijkt, vermoed te zijn bij het overheidsorgaan dat de weg ook onderhoudt. Daarnaast geeft de *Wegenwet* aan dat de gemeente verplicht is een weg te onderhouden als zij dit ook tot openbare weg heeft bestemd

2.1.2 Gemeentelijke regelgeving

Naast bovenstaande wetten zijn er nog gemeentelijke besluiten die op een of andere wijze zijn verankerd in de beleidsnotitie *Inritten*.

Hieronder leest u welke stukken dit zijn:

- **Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan**

(Dit plan is op landelijke en provinciale wetgeving gebaseerd)

- **Notitie Duurzaam Veilig**

(Deze notitie betreft het aangeven van de beleidsrichting die men in Heerhugowaard op wil, het is een specificatie van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan, ook de Wegencategorisering wordt hierin vermeld voor Heerhugowaard).

- **Algemene Plaatselijke Verordening (APV)**

- "Parkeren in de voortuin"

(Dit is een advies dat door de Raad is geschreven, het is een visie, het is geen beleid)

- **Bestemmingsplannen**

(Bestemmingsplannen hebben tevens een wettelijke, burgerbindende grondslag)

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Binnen dit inrittenbeleid wordt er gewerkt volgens de opgestelde doelstelling van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan: "Het behouden en waar mogelijk vergroten van de individuele mobiliteitsvrijheid, waarbij een goede balans wordt gevonden tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid".

De gemeente beoordeelt aanvragen op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening, ook dit is een wettelijke grond. Het Inrittenbeleid is gebaseerd op verscheidene wetten en beleidsstukken, maar de criteria uit de APV geven de doorslag wanneer het aankomt op het afwijzen of toewijzen van een inritvergunning. In hoofdstuk 3 zullen alle criteria die betrekking hebben op Inritten en in de APV worden genoemd uitgebreid worden behandeld

3. Beoordelen van een inritvergunning

De criteria die worden gebruikt voor het wel of niet vergeven van een inritvergunning zijn de gronden genoemd in artikel 2.1.5.3 lid 3 van de APV. Er zijn vier gronden waarop een inritvergunning kan worden afgewezen, dit zijn:

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

Hieronder worden deze gronden nader uitgewerkt en toegelicht, zodat helder wordt wat onder de afwijzingscriteria wordt verstaan.

3.1 De bruikbaarheid van de weg

Eerstgenoemde punt in de APV waarop een aanvraag voor een inrit kan worden afgewezen is in het belang van bruikbaarheid van de weg. Bij de bruikbaarheid van de weg, gaat het om de zogenaamde functie die de weg heeft, het gaat om de inrichting van deze weg en de gevolgen die een eventuele inrit heeft op deze rol. Het is belangrijk dat de functie van de weg niet nadelig beïnvloed wordt door een inrit en dat niet hierdoor het verkeer zodanig belemmerd of geremd wordt, dat de doorstroming niet meer soepel verloopt. Ook moet voorkomen worden dat het doel waarvoor de weg is aangelegd teniet wordt gedaan. Indien naar verwachting een aangevraagde inrit primair voor de bruikbaarheid van de weg geen probleem zal opleveren, maar verwacht wordt dat dit in de toekomst wel het geval zal zijn, kan dit een reden voor weigering zijn. Daarbij kan worden gedacht aan een geplande herinrichting. Dan kunnen er wijzigingen plaats gaan vinden die zodanig verschillend zijn van de situatie waarin de inrit wordt aangevraagd, dat in de toekomst verwacht wordt dat de bruikbaarheid van de weg nadelig wordt beïnvloed. De volgende algemene uitgangspunten worden voorgesteld:

- Het is niet gewenst een openbare parkeerplaats op te geven voor een inrit. Wanneer een openbare parkeerplaats verloren zal gaan door het aanleggen van een inrit zal er op kosten van de aanvrager een compensatieparkeerplaats moeten worden gefinancierd in de directe omgeving.
- Indien er een vuilinzamelingsplaats moet worden opgegeven voor een inrit zullen mogelijke opties voor het verplaatsen er van eerst worden bekeken.

Compenseren kan door in de directe omgeving een nieuwe parkeerplek te realiseren. Deze dient te worden aangelegd binnen een zone waar de mensen die eerder gebruik maakten van de te verplaatsen parkeerplek, nu naar alle redelijkheid weer gebruik van zouden kunnen maken op een andere plek. Parkeren langs de weg wordt niet gezien als het verloren gaan van een openbare parkeerplaats.

- Het zal alleen mogelijk zijn een inrit aan te vragen wanneer het betreffende perceel waar de inrit op uitkomt minimaal 5 meter diep is en 2,50 meter breed of dat de inrit voor een garage ontsluiting is.

3.2 Het veilig en doelmatig gebruik van de weg

Het criterium "veilig gebruik van de weg" is het tweede punt genoemd in de APV en tevens een zwaar wegend criterium. Indien een inrit naar verwachting namelijk een negatief effect zal hebben op de veiligheid van de weg zal deze geweigerd worden. Dit aspect speelt met name een rol bij aanvragen aan bijvoorbeeld drukke en onoverzichtelijke wegen, of inritten nabij of op een kruising van wegen of zebra-pad. Niet ieder type weg is geschikt voor het toestaan van een inrit. In Heerhugowaard heeft men te maken met gebiedsontsluitingswegen waarop 50 km/per uur mag worden gereden en erven waarop 30 km/per uur mag worden gereden. Binnen het landelijk gebied zijn wegen gelegen waarop 60 km/per uur mag worden gereden.

1. In een gebiedsontsluitingsweg is het niet wenselijk om een inrit aan te leggen.

- *Er worden geen nieuwe inritten toegestaan op de volgende wegen in Heerhugowaard: Rustenburgerweg, Middenweg, Jan Glijnisweg, Beukenlaan (deel tussen de Oosttangent en de Middenweg), Van Veenweg, Marconistraat en Hasselaarsweg.*
- *Er worden zeker géén inritten toegestaan op de volgende wegen in Heerhugowaard: Zuidtangent, Oosttangent, Westtangent, Amstel, Smaragd en Reuzenpandasingel.*

2 Erftoegangswegen zijn wel geschikt voor het aanleggen van een inrit (zie Bijlage II: plattegrond Wegencategorisering Heerhugowaard).

3. Een aanvraag voor een inrit binnen 5 meter afstand van een kruising of zebrapad zal niet worden goedgekeurd;

4. Tevens zal bekeken worden of gemeentelijke eigendommen kunnen worden verplaatst (onder gemeentelijke eigendommen verstaat men bijvoorbeeld lichtmasten, afvalbakken, straatmeubilair etcetera).

3.3 Maatvoering

Veilig en doelmatig gebruik van de weg, hangt samen met maatvoering. Om een duidelijke lijn te kunnen aanhouden voor wat betreft maten van een inrit is er hieronder een tabel gemaakt met daarin de breedte van een inrit afgestemd op de wegbreedte. Om het beleid zo uniform als mogelijk te kunnen maken, wordt de breedte van de rijstrook waar de inrit op uit zal komen, gekoppeld aan hoe breed de inrit zelf zal kunnen zijn. In de tabel hieronder wordt de breedte van de inritten weergegeven. De maatvoering geldt voor particuliere inritten, voor bedrijfsinritten is de maatvoering per individuele aanvraag sterk afhankelijk van de omgeving en situatie.

A. Wegbreedte

tot 4 meter
tot 4,5 meter
tot 5,5 meter
vanaf 5,5 meter

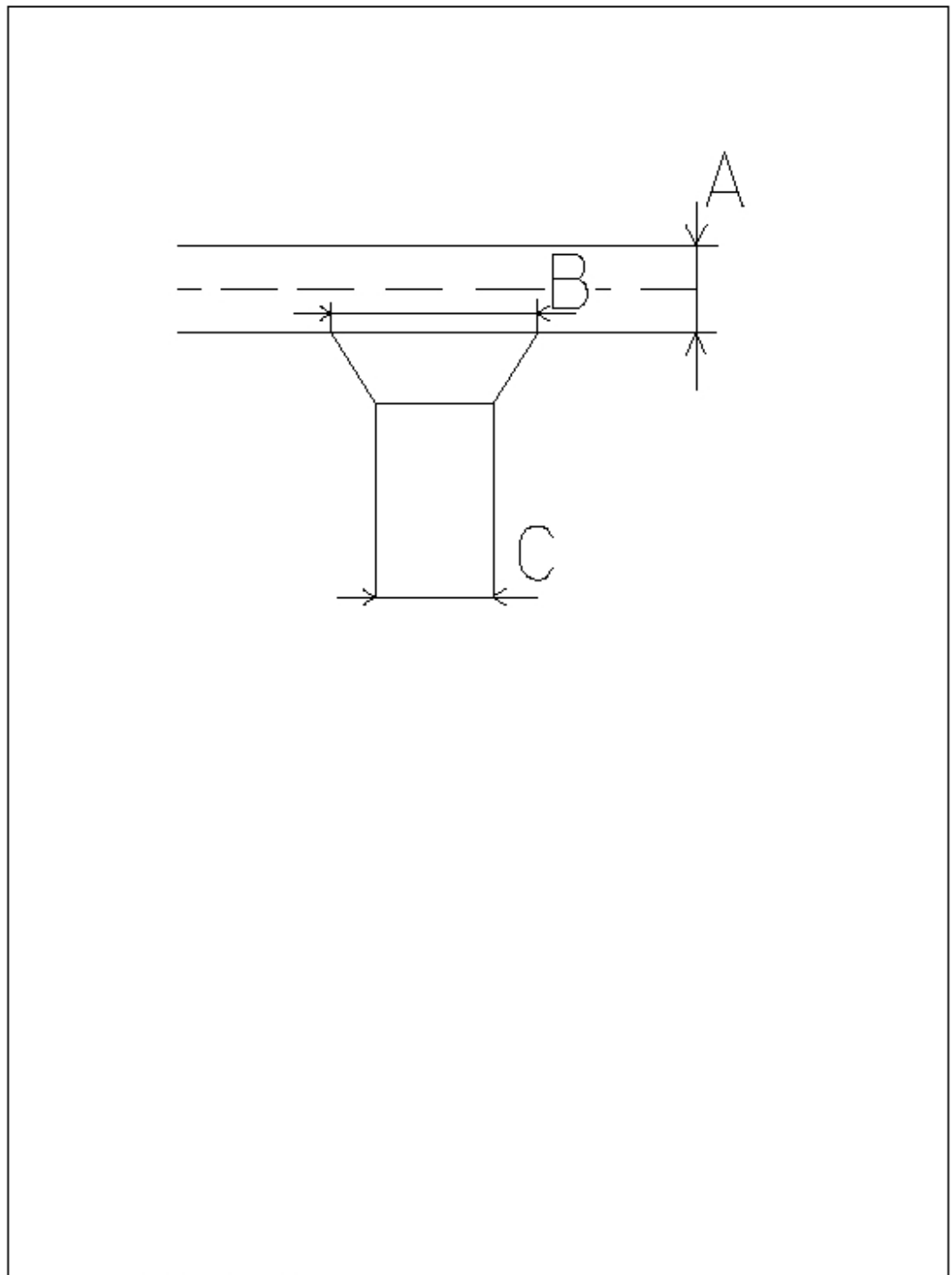
B. Inritbreedte

maximaal 4,5 meter
maximaal 4,0 meter
maximaal 3,5 meter
3,0 meter

C. Inritbreedte excl. vleugels

3,5 meter
3,5 meter
3,0 meter
3,0 meter





inrit bemating.dgn 25-2-2009 12:20:39

In het Inrittenbeleid van 2004 is bij maatvoering van de inritten een standaard van 3 meter breed aangehouden.

In deze beleidsnotitie inritten wordt van deze standaard afgeweken en wordt een inrit gebaseerd op de breedte van de rijstrook. Er is bekeken welke maatvoering het beste bij de verschillende breedten van de rijstroken past. Zo zorgt men voor een veilige doorstroming van de weg en blijft deze geschikt voor het doel waarvoor hij is aangelegd.

- Afstand tussen de erfgrens en voorgevel dient ten minstens 5 meter te bedragen (aangezien men parkeren op de stoepen wil voorkomen). Hierbij geldt een uitzondering voor garages, dan mag de afstand minder dan 5 meter bedragen.

De aanleg van bedrijfsinritten is maatwerk. De afmeting en vorm is afhankelijk van de locatie en het materieel dat de inrit moet kunnen bereiken. Bij bedrijfsinritten kijkt men ook kritisch naar de veiligheid per situatie. De uitritten voor agrarisch materieel vereisen extra aandacht, het materiaal is de afgelopen jaren dusdanig breed geworden dat men dit daarop moet kunnen aanpassen. Er wordt ook rekening gehouden met de grootte van het voertuig, de lengte en de draaicirkel, maar zeker ook met de veiligheid en het gebruik van de weg.

- De goedkeuring van een bedrijfsinrit blijft daarom ook maatwerk en wordt per situatie en locatie beoordeeld;

- Ten aanzien van de veiligheid worden gelijke criteria gehanteerd als in het vorige hoofdstuk 'Veilig en doelmatig gebruik van de weg' genoemd.

3.4 De bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

Bij het beschermen van het uiterlijk aanzien spelen twee factoren een rol.

1. De directe gevolgen van de ingreep op de beeldkwaliteit.
2. De beleving van openbare ruimte.

Een inrit in het kader van een particulier initiatief mag in principe geen negatieve gevolgen hebben op de gewenste beleving van het openbaar gebied. Soms is er ook sprake van een indirect gevolg van het aanleggen van een inrit, hierbij kan gedacht worden aan het moeten passeren van een trottoir of groenstrook om met de auto in de voortuin te kunnen komen.

Een vergunningsaanvraag zal in beginsel tevens geweigerd worden indien dit in strijd is met het raadsvoorstel; Parkeren in de voortuin (Raadsvoorstel oktober 2007). Vanwege de parkeerdruk waarmee Heerhugowaard te maken heeft, kan parkeren op eigen erf, in een aantal gevallen een oplossing bieden om deze druk wat te verlichten. Dit geeft aanleiding om vanaf de datum van de inwerkingtreding van deze beleidsregels af te wijken van de richtlijn die tot nu toe gehanteerd werd om maximaal 1 inrit per perceel toe te staan. Een aanvraag voor een tweede inrit is ook mogelijk, dit echter wel onder voorwaarden.

Een onrustig beeld van inritten in de wijken is niet de bedoeling, dit komt het uiterlijk aanzien van de gemeente niet ten goede. Om het uiterlijk aanzien van de gemeente in eigen hand te kunnen houden worden de inritten binnen de bebouwde kom door de gemeente zelf aangelegd. Er zijn standaardvoorschriften in de vergunning opgenomen waaraan de materialen moeten voldoen (zie Bijlage I: Standaardvoorschriften behorende bij inritvergunning).

3.5 Inritten buiten de bebouwde kom en bij bedrijven

Buiten de bebouwde kom kan de aanleg van een inrit door bedrijven of in opdracht van bedrijven worden uitgevoerd, echter wel conform de aan de vergunning verbonden voorschriften. In het Inritten-beleid 2004 is genoemd dat men alleen in uitzonderlijke gevallen de inrit zelf mag aanleggen. In de praktijk blijkt dit andersom het beste te werken, in de meeste gevallen leggen bedrijven of particulieren in het buitengebied de inritten zelf of in eigen opdracht onder voorschriften van de gemeente zelf aan.

- In het raadsvoorstel is door middel van foto's een voorbeeld geprobeerd te geven van het beeld dat wenselijk is. De foto's die daarin zijn gebruikt zijn een voorbeeld voor nieuwe aanvragen.

3.6 De bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente

De laatste weigeringgrond zoals deze in de APV staat vermeld gaat over de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente. De gemeente Heerhugowaard stelt eisen aan de bescherming van groen. Iedere aanvraag en iedere situatie is uniek en specifiek, daarom is het niet eenvoudig een lijn aan te houden op gebied van bescherming van gemeentelijke groenvoorzieningen. In geval er sprake is van een bedrijfsinrit, valt op dit punt toe te voegen dat ook de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente per specifieke individuele situatie worden beoordeeld. Er zijn grofweg drie categorieën groen te onderscheiden in de gemeente:

Beeldbepalend: Waardevol groen: Overige groen:

Bomen waaronder:
monumentale bomen.....struiken..... gras
potentieel beeldbepalend...bosplantsoen.....vaste planten
.....sierplantsoen
.....hagen

Potentieel beeldbepalend houdt in:

Dit zijn bomen(rijen, of structuren) die een bepaald eindbeeld ten doel hebben. Het verwachte eindbeeld dient in stand te worden gehouden.

De procedure bij de bescherming van groenvoorzieningen zijn de volgende:

- In het geval er beeldbepalend of waardevol groen verplaatst en/of verwijderd dient te worden ten gunste van een inrit dient hiervoor de beheerder groen om advies gevraagd te worden.

Bomen en ander groen spelen een belangrijke rol in de gemeente. Ze zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de omgeving in de wijken en buitengebieden. Daarnaast hebben ze een esthetische en een ecologische waarde en dragen zo bij aan de gezondheid van de inwoners.

- Voor aanvraag van een eerste inrit zal worden bekeken of beeldbepalend groen en/of waardevol groen verplaatst kan worden en/of gecompenseerd. Deze kosten komen bij de eerste aanvraag ten laste van de gemeente, bij de aanvraag voor een tweede inrit komen deze ten laste van de aanvrager.

- Wanneer er voor een aanvraag om een tweede inrit beeldbepalend of waardevol groen zal moeten wijken zal deze in principe worden geweigerd.

- Groen dat de veiligheid waarborgt in de gemeente, speelt een belangrijke rol en heeft prioriteit boven het aanleggen van een inrit (voorbeeld hiervan is; een haag die een druk voetpad/speelplek scheidt van een openbare weg).

4. Handhaving

Onlangs is de 'Toezicht- en handhavingsstrategie' van de gemeente door het college vastgesteld (vergadering d.d. 24-06-2008). In de 'Uitvoeringsnota Overige Vergunningen' welke een uitwerking is van de algemene kadernota 'Handhaving' is onder andere opgenomen dat het niet realistisch is te veronderstellen dat de gemeente altijd alles tot in detail kan controleren, hiervoor ontbreekt het aan capaciteit.

Het college moet ten behoeve van de uitvoering van haar handhavingstaak daarom prioriteiten stellen. Om een zorgvuldige keuze te kunnen maken tussen de vele handhavingstaken, is het de bedoeling dat jaarlijks een risicoanalyse wordt gehouden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een risicomatrix. Wat is de kans dat een bepaalde regel niet wordt nageleefd, en wat zijn de risico's als men die regels overtreedt? Aan de hand van die uitkomsten, worden keuzes gemaakt over de inzet van toezichtscapaciteit.

Toezicht wordt alleen uitgevoerd indien uit een klacht, melding of verzoek om handhaving rechtstreeks uit een vermoeden van een overtreding voortvloeit.

5. Bestaande inritten

In het geval van bestaande situaties, daar waar reeds in het verleden een vergunning is verleend zullen inritten niet worden veranderd op basis van dit nieuwe beleid. Bestaande, legale, inritten die niet voldoen aan de huidige eisen hoeven niet te worden aangepast. Dit zou met zich mee kunnen brengen dat er in één straat of wijk, zich ongelijke gevallen voordoen. Dit is echter een gevolg van het gewijzigde beleid en moet niet als onredelijk worden gezien.

Bij het herinrichten van de wijken kan het wel voorkomen dat inritten wellicht worden verwijderd en hersteld volgens de voorwaarden die zijn gesteld in het huidig geldende beleid. Ook wanneer men zelf een wijziging of verplaatsing aan zou vragen wordt deze beoordeeld als zijnde een nieuwe aanvraag en dan ook volgens de huidig geldende beleidsnotitie Inritten behandeld.

6. Het aanleggen van een tweede inrit

Wanneer er een aanvraag binnen komt van een burger met het verzoek tot een tweede inrit gelden in principe dezelfde toetsingscriteria als bij een eerste inrit en dezelfde afwijzingsgronden. Echter op een

paar punten na is het voor een 2^e inritaanvraag anders. Een tweede inrit wordt gezien als een luxe en niet als een noodzaak. Hieronder volgen enkele (sommige wel al eerder genoemde) criteria die van toepassing zijn op de aanleg van een tweede inrit:

- Alle voorwaarden die gelden voor een 2^e inrit gelden tevens voor de aanvraag voor een verbreding van een inrit.

- Wanneer beeldbepalend groen of waardevol groen verwijderd moet worden ten behoeve van een tweede inrit is dat een weigeringsgrond.

- Een openbare parkeerplaats wordt ten gunste van een tweede inrit, niet verplaatst en/of gecompenseerd, ook niet op kosten van de aanvrager. Dit is tegenstrijdig met de aanvraag voor een eerste inrit.

- Een tweede inrit wordt zeker niet toegestaan uitkomend op de volgende wegen in Heerhugowaard: Rustenburgerweg, Middenweg, Jan Glijnisweg, Beukenlaan (het deel tussen Oosttangent en Middenweg), van Veenweg, Marconistraat

Echter moet worden toegevoegd dat hoewel het niet wenselijk is op een gebiedsontsluitingsweg een inrit aan te leggen, in Heerhugowaard men wel graag elk perceel mogelijkheid tot ontsluiting wil kunnen geven.

7. Kosten voor aanleg

Wanneer een aanvraag voor een inrit wordt goedgekeurd zijn daar kosten aan verbonden. De leges dienen altijd te worden betaald. Leges kosten zijn vastgelegd in een leges verordening. In het verleden is er een standaardprijs gerekend voor het aanleggen van een inrit. Voor de inritten zal vanaf inwerking-treding van deze beleidsregels voor alle eerste inritten een prijs per m² worden gerekend. De kosten voor het aanleggen van een inrit bedraagt dan € 86,- per m² aangelegde inrit (Prijspeil 2010). Bij deze prijs is niet alleen rekening gehouden met materialen en aanleggen, maar ook met toezicht voor uitvoering en opdrachtverstrekking. Ook wanneer er bijvoorbeeld een lichtmast of een kolk verwijderd dient te worden, zijn de kosten hiervoor collectief meegewogen in de prijs per m². Voor details zie bijlage III: Kosten voor aanleg inrit.

Voor een tweede inrit is de situatie anders. Voor een tweede inrit betaalt men de werkelijke kosten, deze kosten kunnen hoger maar ook lager uitvallen dan het bedrag per m². Het verschil tussen een tweede en een eerste inrit is duidelijk aanwezig. Een wirwar van inritten is niet het uitgangspunt. Het onderscheid tussen een eerste en tweede inrit wordt gemaakt omdat er vaak makkelijker ruimte is in de gemeente voor een eerste inrit, de gemeente is er in de meeste gevallen niet op ingericht veel per-celen veilig van een tweede inrit te kunnen voorzien. Het uitgangspunt is dat er moeite wordt gedaan iedereen ten minste van één inrit te kunnen voorzien, de eerste wordt gezien als een vorm van noodzaak, de tweede niet.

8. Uitzondering bij groot onderhoud en herinrichting

Wanneer in een wijk of deel van de gemeente groot onderhoud wordt gepleegd gelden er gewijzigde tarieven voor het aanleggen van een nieuwe inrit. Dit is mogelijk aangezien de openbare ruimte op dat moment al een verandering ondergaat en er naar verhouding voor de burger voordeliger een inrit kan worden aangelegd. Voor de inritten die nieuw worden aangelegd of gewijzigd in een wijk waar op dat moment groot onderhoud wordt gepleegd zullen de werkelijke kosten worden berekend. Deze aangelegde inritten zullen meestal voordeliger uitvallen dan de individuele aangelegde inritten. Hierbij gaat het dus niet om aanpassingen van bestaande inritten op het moment van groot onderhoud. Onderhoud aan inritten binnen de bebouwde kom is een taak van de gemeente en die kosten dienen dan ook geheel ten laste te komen van de gemeente.

- Bij inritten die worden aangevraagd en goedgekeurd wordt automatisch een vergunning verleend. Bij de inritten die al zijn aangelegd in kader van herinrichting en/of nieuwbouwprojecten is nooit per woning een vergunning afgegeven.

- Wanneer men een wijziging wil toepassen aan een bestaande inrit dient hiervoor een aanvraag bij de gemeente te worden gedaan. Dit wordt dan behandeld als een "nieuwe" aanvraag en beoordeelt aan de hand van de beleidsnotitie Inritten.

9. Verantwoordelijkheid voor onderhoud inritten

9.1 Particulieren inritten binnen bebouwde kom

De beheerder wegen is verantwoordelijk voor het onderhoud van de inritten. Daarbij voldoet de gemeente aan de officiële zorgplicht die zij dient te vervullen. De inritten worden om het jaar geïnspecteerd.

9.2 Particulieren inritten buiten de bebouwde kom

De eigenaar van de inrit, particulier of bedrijf is verantwoordelijk voor het onderhouden van de inritten. De inritten worden om het jaar geïnspecteerd door de beheerder wegen.

10. Inwerkingtreding van de beleidsregels

De beleidsregels treden in werking per 23 september 2009



Bijlage I: Standaardvoorschriften behorende bij een inritvergunning

Particulieren:

Aan de vergunning worden de volgende voorschriften verbonden:

1. De kosten van aanleg van de inrit(ten) en alle bijkomende kosten komen ten laste van de aanvrager en zijn geraamd op €...incl. BTW.
2. De inrit wordt uitgevoerd zoals op de eerder genoemde tekening is aangegeven, waarbij als maximale breedte van de inrit de maten worden aangehouden, die voorkomen op, of zijn af te leiden van de eerder genoemde tekening.
3. De constructie van de inrit zal geschikt (moeten) zijn voor normaal verkeer; de verharding zal (dienen te) bestaan uit betonstraatstenen/betontegels, dik 80 mm. kleur: grijs. De toe te passen stenen/tegels zullen (moeten) voldoen aan NEN-normering en worden geleverd onder KOMO-keur. Ook de overige daarvoor in aanmerking komende materialen zullen (dienen) aan de daarvoor geldende normeringen en keuren te voldoen. In geen geval zal (mag) de verharding op gemeenteterrein bestaan uit grote eenheden (zoals bijv. Stelconplaten) of een gesloten verharding (zoals bijv. asfalt).
4. De aanvrager vrijwaart de gemeente voor alle schade ten gevolge van het bestaan van de inrit.
5. Werkzaamheden anders dan grond- en bestratingwerkzaamheden worden door of namens de gemeente en in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Te denken valt aan o.a. aan het verplaatsen van lichtmasten, het verhogen of verlagen van inspectiepunten, brandkranen en afsluiters, verplaatsen of vellen van bomen e.d. Deze kosten zijn begrepen in de standaardaanlegkosten.
6. Grond, die vrijkomt als gevolg van de aanleg van de inrit, wordt op kosten van de aanvrager verwerkt. De kosten zijn begrepen in de aanlegkosten met dien verstande, dat is uitgegaan van schone grond. Indien dit niet het geval is, wordt u tijdig over de eventuele meerkosten ingelicht.
7. De kosten van onderhoud van de inrit komen ten laste van de gemeente Heerhugowaard.
8. De gemeente wordt gevrijwaard tegen alle schade ten gevolge van het bestaan van de inrit en alle kosten van het in de toekomst eventueel weer verwijderen van de inrit.
9. Bij het plaatsen van een erfscheiding, mogen eventueel toegepaste draaihekken niet over gemeentelijk terrein draaien, maar dienen deze naar eigen terrein open te draaien.
10. Het college van burgemeester en wethouders heeft op grond van artikel 1.6 van de Algemene plaatselijke verordening het recht de vergunning in te trekken, indien zich een van de daar genoemde omstandigheden voordoet. De gemeente zal daarbij een opzegtermijn van 6 maanden in acht nemen, voor zover zich daartegen geen zwaarwegende belangen verzetten. Indien de gemeente daartoe overgaat, zal zij in overleg treden met de aanvrager of diens rechtverkrijgende(n) voor het zonodig aanleggen van (een) alternatieve inrit(ten). Indien de aanvrager of diens rechtverkrijgende(n) hebben voldaan resp. voldoen aan het in deze inritvergunning gestelde, komen de kosten van het verwijderen van de inrit en het aanleggen van (een) vervangende inrit voor rekening van de gemeente Heerhugowaard.

Bedrijven

Aan de vergunning worden de volgende voorschriften verbonden:

1. De kosten van aanleg / herstel van de inrit(ten) en alle bijkomende kosten komen ten laste van de aanvrager.
2. De inrit(ten) worden uitgevoerd, zoals op de eerdergenoemde tekening is aangegeven, waarbij als maximale breedte van de inrit(ten) de maten worden aangehouden, die voorkomen op, of zijn af te leiden van de eerder genoemde tekening.
3. De constructie van de inrit(ten) zal geschikt (moeten) zijn voor zwaar verkeer; de verharding zal (dienen te) bestaan uit betonstenen, kleur: grijs. De toe te passen stenen zullen (moeten) voldoen aan NEN 7000 en worden geleverd onder KOMO-keur. Ook de overige daarvoor in aanmerking komende materialen zullen (dienen) aan de daarvoor geldende normeringen en keuren te voldoen. In geen geval zal (mag) de verharding op gemeenteterrein bestaan uit een gesloten verharding. (zoals bijv. asfalt). De kantopsluiting van de weg van de gemeente moet verlaagd worden gehandhaafd middels de bestaande betonbanden.. *Voor de inrit is het toegestaan stelconplaten toe te passen. De meerkosten die het opbreken en aanbrengen van de Stelconplaten, op welk moment dan ook, met zich meebrengen, komen ten laste van de aanvrager.*
4. De grond- en bestratingwerkzaamheden op gemeenteterrein kunnen worden uitgevoerd door een door de aanvrager aan te wijzen aannemer mits na toetsing door de gemeente deze de goedkeuring krijgt van de gemeente Heerhugowaard. Toetsing door de gemeente gebeurt op basis van inschrijving als aannemer in de grond-, weg- en waterbouwsector bij de Kamer van Koophandel en op basis van kwaliteit van elders gemaakt werk, waartoe aan de gemeente referenties van opdrachtgevers en uitgevoerd werk dienen te worden overlegd.

5. Indien de aanvrager kiest voor het aanwijzen van een aannemer, geeft hij dit op deze vergunning aan bij het retourneren ervan. Tevens geeft de aanvrager op het retour te zenden exemplaar aan bij welke Kamer van Koophandel de betreffende aannemer staat ingeschreven en onder welk nummer en voegt bovendien een lijst toe met referenties van de betreffende aannemer.
 6. Werkzaamheden anders dan grond- en bestratingwerkzaamheden worden door of namens de gemeente en in opdracht van de gemeente voor rekening van de aanvrager uitgevoerd. Te denken valt aan o.a. aan het verplaatsen van lichtmasten, het verhogen of verlagen van inspectiepunten, brandkranen en afsluiters, verplaatsen of vellen van bomen e.d. Voor betaling van die kosten wordt voorafgaand aan de uitvoering aan de aanvrager een acceptgirokaart toegestuurd. Na ontvangst door de gemeente van het verschuldigde zal worden overgaan tot het uitvoeren van de werkzaamheden.
 7. Indien de gemeente de aanleg van de inrit verzorgt, zal grond, die vrijkomt als gevolg van de aanleg van de inrit op kosten van de aanvrager worden verwerkt, met dien verstande, dat is uitgegaan van schone grond.
1. De kosten van onderhoud van de inrit komen ten laste van de aanvrager of diens rechtverkrijgende(n). De aanvrager zorgt, dat deze verplichting bij vervreemding van het onroerend goed, ten dienste waarvan de in het geding zijnde inritten worden aangelegd, aan de koper wordt opgelegd door middel van een kettingbeding in de bij de verkoop op te stellen notariële akte. Indien de aanvrager in gebreke blijft de onderhoudsverplichting over te dragen, vervalt deze vergunning en is de aanvrager de kosten van het verwijderen van de inrit en het weer in de oorspronkelijke staat brengen van het terrein aan de gemeente verschuldigd.
 2. Over onderhoudswerkzaamheden, waarvoor de aanvrager of diens rechtsopvolger betaling verschuldigd is, wordt van tevoren mededeling gedaan. Tot de kosten van onderhoud worden ook de kosten van het verwijderen van de inrit gerekend.
 3. Indien de aanvrager de aanleg van de inrit door de gemeente laat verzorgen, zal hij dit aangeven op het retour te zenden exemplaar van deze vergunning. De gemeente zal dan een opgave van de kosten van aanleg aan de aanvrager doen toekomen. Voor betaling van die kosten wordt voorafgaand aan de uitvoering aan de aanvrager een acceptgirokaart toegestuurd. Na ontvangst door de gemeente van het verschuldigde zal worden overgaan tot het uitvoeren van de werkzaamheden. Indien de aanvrager alsnog een aannemer wenst aan te wijzen voor het aanleggen van de inrit(ten), is hij aan de gemeente een bedrag van € 140,= (prijspeil 2003) verschuldigd vanwege gemaakte kosten.
 4. Na het uitvoeren van de werkzaamheden krijgt de aanvrager een overzicht van de werkelijk gemaakte kosten ter zake van de aanleg van de inrit en het bijkomende. Indien de kosten lager zijn dan de aanvrager is geoffreerd, zal hem het verschil tussen de werkelijke kosten en het geoffreerde bedrag worden terugbetaald.
1. De aanvrager vrijwaart de gemeente voor alle schade ten gevolge van het bestaan van de inrit.
 2. Bij het plaatsen van een erfscheiding, mogen eventueel toegepaste (draai)hekkens niet over gemeentelijk terrein draaien, maar dienen deze over eigen terrein open te draaien.
 3. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd door een door de aanvrager aangewezen aannemer, zal de aanvrager zich overtuigen waar zich kabels, leidingen, brandkranen, afsluiters, rioleringen e.d. bevinden in de omgeving waar de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Daartoe dient hij zich in verbinding te stellen met de desbetreffende nutsbedrijven en andere beheerinstanties.
 4. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dienen te allen tijde de in het werk aanwezige afsluiters en putten voor de beheerders toegankelijk te zijn en te worden gehouden.
 5. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd door een door de aanvrager aangewezen aannemer, zal de aanvrager minstens twee dagen voordat met werkzaamheden in de nabijheid van kabels, leidingen, brandkranen, afsluiters, rioleringen e.d. wordt aangevangen, aan de desbetreffende nutsbedrijven en/of andere beheerinstanties mededeling doen van de voorgenomen werkzaamheden.
 6. Indien de aanvrager in gebreke blijft of nalaat het gestelde onder de punten 14 en 16 uit te voeren, of indien de door de aanvrager gekozen aannemer tijdens de uitvoering van de werkzaamheden schade aan de aanwezige kabels en leidingen toebrengt en/of door de kabel- en leidingbeheerders gegeven voorwaarden, die gedurende de uitvoering van de werkzaamheden in acht moeten worden genomen, niet opvolgt, is de aanvrager aansprakelijk voor alle schade, die daardoor ontstaat vermeerderd met de eventuele beredderingskosten.
 7. Het college van burgemeester en wethouders heeft op grond van artikel 1.6 van de Algemene plaatselijke verordening het recht de vergunning in te trekken, indien zich een van de daar genoemde omstandigheden voordoet. De gemeente zal daarbij een opzegtermijn van 6 maanden in acht nemen, voor zover zich daartegen geen zwaarwegende belangen verzetten. Indien de gemeente daartoe overgaat, zal zij in overleg treden met de aanvrager of diens rechtverkrijgende(n) voor het zonnig aanleggen van (een) alternatieve inrit. Indien de aanvrager of diens rechtverkrijgende(n) hebben voldaan resp. voldoen aan het in deze inritvergunning gestelde, komen de

kosten van het verwijderen van de inrit en het aanleggen van (een) vervangende inrit voor rekening van de gemeente Heerhugowaard.

8. Aan het indienen van deze aanvraag zijn leges verbonden, deze bedragen € (bedragen vermeld in de leges verordening). De factuur wordt u separaat toegestuurd.

Bijlage II: Plattegrond Wegencategorisering Heerhugowaard
Categorisering volgens Beleidsnota; "Duurzaam veilig" Heerhugowaard fase

B

2. Bijlage III: Kosten voor aanleggen inrit

OMSCHRIJVING	EEN- HEID	Deelopdracht- nr. HOEVEELHEID UITGEVOERD	PRIJS PER EENHEID IN EURO	TOTAAL BEDRAG IN EURO
HERSTRAATWERKZAAMHEDEN				
OPEN VERHARDINGEN				
OPBREKEN VERHARDINGEN				
Opbreken betegels 300x300x45 10 x 5 tot 20 m2	m2	9	1,15	10,35
Opbreken straatbaksteen dikformaat 5 x 5 tot 20 m2	m2	3	1,70	5,10
Leveren en aanbrengen betegels 300x300x45 m2	m2	9	12,00	108,00
Aanbrengen betonstraatstenen dikformaat 5 x 5 tot 20 m2	m2	3	5,67	17,01
Opbreken betonbanden 100x200 5 x 10 tot 25 m	m	4	1,10	4,40
Vervoeren kantopsluitingen	m	1	6,50	6,50
Vervoeren bestratingsmateriaal	m2	9	4,50	40,50
Aanbrengen opsluitbanden 100x200. 5 x 10 tot 25m	m	4	2,83	11,32
Leveren PVC-buis ø 160.	m	2	4,46	8,92
Leveren PVC-hulpstuk ø 160 enkel T-stuk 45°.	st	0,2	17,14	3,43
Aanbrengen kolk van beton/gietijzer 300x450x850	st	0,1	15,00	1,50
Verwijderen straatkolk	st	0,1	12,80	1,28
Leveren straatzand	m3	0,5	62,50	31,25
Grond ontgraven uit watergang/geul/cunet/put/haven	m3	0,5	45,00	22,50
Verdichten zand c.q. niet samenhangende grond.	m2	9	0,05	0,45
Profileren van oppervlakken.	m2	12	2,75	33,00
Verplaatsen lichtmast	st	0,1	200,00	20,00
Toep. van afzetting(en) op enkelbaansweg.	st	1	150,00	150,00
Subtotaal				475,51
STAARTPOSTEN				
EENMALIGE KOSTEN				
Uitvoeringskosten 2,95% van subtotaal	EURO			14,03
Algemene kosten 4,868 % van subtotaal	EURO			23,15
Winst en risico 4,868 % van subtotaal	EURO			23,15
STELPOSTEN				
Opdrachtverstrekking	EURO			40
Toezicht op uitvoering	EURO			35,00
Afrekening conform inschrijftaak:	EURO		EURO	610,83

N.B. Deze kosten worden jaarlijks geïndexeerd