

Beleidsregels Inritvergunningen (artikel 2.1.5.3 Algemene Plaatselijke Verordening)



Gemeente Heerlen
Januari 2007

Inhoudsopgave:	Pagina
1. Algemeen	
1a. Inleiding	3
1b. Interne procedure inritvergunning	3
1c. Wettelijke grondslag inritvergunning	4
1d. Handhaving	4
2. Bruikbaarheid van de weg	5
3. Veilig en doelmatig gebruik van de weg	6
4. Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving	7
5. Bescherming van de groenvoorzieningen van de gemeente	8
6. Overige relevante aspecten	
6a. Andere inritten/precedentwerking	9
6b. Vergunningverstrekking/weigering	9
6c. Wijzigen/intrekken inritvergunning	9
6d. Aanleg	10
6e. Kosten	10
6f. Geldigheid vergunning	11
6g. Relatie met andere vergunningen	11
6h. Uitzonderingen	11

Hoofdstuk 1 Algemeen

1a. Inleiding

Deze beleidsregels behandelen de criteria voor het verlenen/weigeren van inritvergunningen. Bedoeling is een eenduidige procedure te schetsen bij het beoordelen van aanvragen voor een inritvergunning c.q. verlenen/weigeren van een inritvergunning.

Onder “inritten”, worden tevens “uitritten” en “opritten” verstaan.

Daarnaast worden in deze nota enkel inritten behandeld naar “bestemmingen” (woningen en bedrijven). Inritconstructies op kruispunten van wegen vallen niet onder deze notitie.

Bij de breedte van een inrit is voor de vergunningverlening van belang de breedte van het gedeelte dat grenst aan de openbare weg.

Om het algemeen gebruikelijke jargon te hanteren spreken wij hieronder over “inritvergunning” (in plaats van een uitwegvergunning).

1b. Interne procedure inritvergunning

De aanvraag voor een inritvergunning komt binnen bij de afdeling Beheer en Onderhoud (34.000)

Deze afdeling vraagt indien nodig intern advies bij:

- afdeling Stedelijke Project Ontwikkeling (33000):

inzake concrete verkeerstechnische aspecten zoals vervallen openbare parkeerplaatsen en mogelijke parkeerdruk

- afdeling bouwen, wonen en milieu (37000):

inzake voortuin parkeren, vrijstelling bestemmingsplan

-afdeling stadsplanning (36.000)

inzake algemene beleidsmatige aspecten m.b.t. verkeer en parkeren.

De afdeling beheer en onderhoud is gemandateerd (mandaatnummers 608 en 608A) om na advisering één integraal besluit te nemen zowel ten aanzien van de vrijstelling van het bestemmingsplan voor het parkeren in de voortuin als voor de inritvergunning op basis van de APV.

1c. Wettelijke grondslag inritvergunning

Ingevolge de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is voor het maken en veranderen van een uitweg een vergunning van het college van Burgemeester en wethouders vereist. Artikel 2.1.5.3. meldt dat het verboden is een uitweg naar de weg te maken, van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg en verandering aan te brengen in een bestaande uitweg naar de weg zonder vergunning. Ook indien sprake is van een geldige bouwvergunning voor de (nieuw)bouw van een object of plaatsing van poort of hek dient een aparte inritvergunning aangevraagd te worden voor de aanleg, verandering en het gebruik van een inrit.

In de APV staan in art. 2.1.5.3. lid 3 de criteria op basis waarvan een aanvraag voor tot het maken of veranderen van een uitweg naar de openbare weg beoordeeld dient te worden.

De tekst van art. 2.1.5.3. lid 3 luidt als volgt:

3. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd in het belang van:

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

In de APV wordt onder “weg” verstaan: de weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet.

De Beleidsregels Vergunningverlening Inritten (BVI) dienen ertoe duidelijkheid te scheppen met betrekking tot de invulling van deze in de APV genoemde criteria. In de navolgende hoofdstukken zal per criterium aangegeven worden wat hieronder verstaan wordt en hoe er invulling aan gegeven wordt, tevens worden er voorbeelden gegeven van situaties waarin een aanvraag al dan niet verleend zal kunnen worden.

1d. Handhaving

Bij inritten die zonder vergunning zijn aangebracht, bijvoorbeeld ook voorzieningen (balken) in de goot, zal net als nu worden opgetreden middels bestuursrechtelijke handhaving.

Middels een constaterings-/waarschuwings-brief zal aan betrokkene een begunstigingstermijn worden gegund, behalve in spoedeisende gevallen, om de situatie in de oorspronkelijke toestand te (laten) herstellen.

Laat de overtreder dit na dan zal middels bestuursdwang een en ander door of in opdracht van de gemeente op zijn kosten worden hersteld.

Deze bestuursrechtelijke handhaving staat los van de mogelijke strafrechtelijke handhaving (proces-verbaal) omdat door de aanleg van een illegale inrit een strafrechtelijk voorschrift van de APV wordt overtreden.

Hoofdstuk 2. De bruikbaarheid van de weg

Het criterium van 'de bruikbaarheid van de weg' ziet toe op de rol die de betrokken weg heeft, de inrichting van de weg, en de gevolgen die een inrit zal kunnen hebben op deze rol. Deze kan bijvoorbeeld nadelig beïnvloed worden door een inrit indien hierdoor het verkeer (ernstig) geremd wordt, de doorstroming beperkt wordt, de vrije in/uitrij ruimte beperkt wordt, de weg niet meer of onvoldoende gebruikt kan worden voor het doel waarvoor hij bedoeld is. Enige voorbeelden ter toelichting.

Indien een inrit gevraagd zal worden op een weg die deel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur, of er sprake is van een gebiedsontsluitingsweg, zal de bruikbaarheid van deze weg sterk negatief beïnvloed kunnen worden door een (extra) inrit. Dit is reden om de gevraagde inrit te weigeren.

Het verloren gaan van openbare parkeerplaatsen kan leiden tot weigering van de gevraagde inritvergunning. Immers de bruikbaarheid van de weg, in dat geval bedoeld als parkeerplaats, zal negatief beïnvloed worden door de gevraagde inrit.

Dat is vooral het geval als er in genoemde straat/buurt sprake van parkeerdruk en de aanleg van de inrit zou leiden tot een toename van deze parkeerdruk.

Verder kan er ter plaatse sprake zijn van een verzamelpunt van afvalcontainers. Indien er geen goede alternatieve locatie in de nabijheid voorhanden is, zal ook deze omstandigheid kunnen leiden tot weigering van de vergunning.

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, bijvoorbeeld door op handen zijnde wijziging van de omstandigheden ter plekke, zal dit eveneens een reden voor weigering kunnen zijn. Indien de bruikbaarheid van de weg naar verwachting negatief beïnvloed zal worden door een inrit, zal toch een vergunning verleend kunnen worden indien er sprake is van bijzondere omstandigheden die verstrekking kunnen rechtvaardigen (bijvoorbeeld indien er geen andere manier is om ontsluiting van het perceel mogelijk te maken).

Het motief "vervallen openbare parkeerplaatsen" kan behalve onder de weigeringsgrond "bruikbaarheid van de weg" in principe ook vallen onder de weigeringsgrond "doelmatig gebruik van de weg" (zie hoofdstuk 2).

Uitgangspunt:

het vervallen van een openbare parkeerplaats is een weigeringsgrond voor een inritvergunning.

Als door de aanleg van de inrit het aantal openbare parkeerplaatsen door de aanleg van de inrit niet onder de parkeernorm komt te liggen en er geen sprake is van toenemende parkeerdruk kan bij wijze van uitzondering een inritvergunning worden verleend.

Aan het vervallen van openbare parkeerplaatsen waar parkeermeters of parkeerautomaten geplaatst zijn, zal in geen geval medewerking worden verleend.

Hoofdstuk 3. Veilig en doelmatig gebruik van de weg

Het criterium "veilig gebruik van de weg" is een zwaarwegend criterium. Indien een inrit naar verwachting een negatief effect zal hebben op de veiligheid, zal deze steeds geweigerd kunnen worden. Bijvoorbeeld inritten vanaf een drukke en/of onoverzichtelijke weg, nabij of op een kruising van wegen of zebrapad, worden beoordeeld als een negatief effect hebbend op de veiligheid en zullen steeds geweigerd kunnen worden. Indien een inrit gevraagd zal worden op een weg die deel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur, of er sprake is van een gebiedsontsluitingsweg, zal de veiligheid van deze weg negatief beïnvloed kunnen worden door een (extra) inrit. Dit kan een reden tot weigering zijn.

Bij "doelmatig gebruik van de weg" kun je denken aan bijvoorbeeld de doorstroming van het verkeer op hoofdwegen.

Inritten die een negatief effect hebben op het veilig en doelmatig gebruik van de weg zullen steeds geweigerd kunnen worden.

Uitgangspunten:

- a. vanuit een inrit moet men voldoende zicht hebben op het te betreden wegvak. Vanuit de weg moet men tevens zicht hebben op de inrit. Daarom zijn de volgende uitgangspunten gekozen:***
 - in en nabij bochten dient zeer terughoudend te worden opgetreden met het toestaan van een inrit.***
 - binnen een afstand van 5 meter van een kruispunt dient terughoudend opgetreden te worden met het toestaan van een inrit.***
 - bij het toestaan van een inrit die gelegen is tegenover een zijstraat dient terughoudend te worden opgetreden, omdat zij mogelijk door een weggebruiker als vierde tak van het kruispunt wordt herkend.***
- b. bij woningen is in principe 1 inrit per woning toegestaan. Uitzonderingen kunnen worden toegestaan bij brede woningen/percelen (minimaal 15 meter frontbreedte). Een tweede inrit zal extra zwaar getoetst worden aan de in deze nota aangegeven criteria. De noodzaak van een tweede inrit zal door de aanvrager extra gemotiveerd moeten worden.***
- c. bij woningen is een inrit toegestaan van maximaal 3,50 meter. In uitzonderlijke gevallen is verbreding tot 5,50 meter mogelijk, bijv. het bezit van een dubbele garage. Uitzonderlijke gevallen moeten door de aanvrager beargumenteerd worden en worden per geval getoetst.***
- d. bij een dubbele inrit naar twee woningen is de maximale breedte 7,00 meter. Het samenvoegen van twee aparte inritten tot één inrit is dus alleen mogelijk als de totale breedte maximaal 7,00 meter is c.q. wordt.***
- e. bij bedrijfspanden is een inrit van maximaal 10 meter mogelijk. In het verleden zijn inritvergunningen verleend voor bredere inritten. Dit is echter niet wenselijk, omdat de duidelijkheid voor de weggebruiker hierdoor in gevaar komt en de parkeergelegenheid op de openbare weg wordt beperkt. Bedrijven gebruiken als argument vaak dat zij ruimte nodig hebben om te keren en rangeren. Deze handelingen dienen echter zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Bij grote bedrijfspanden kunnen meerdere inritten worden toegestaan. Er kan echter maximaal een 10 meter brede inrit worden toegestaan per 50 meter frontbreedte van het bedrijvenperceel.***

Hoofdstuk 4. Bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

Dit criterium betreft een stedenbouwkundig criterium.

Hierbij dient gedacht te worden aan de gevolgen van de aanleg van een inrit op de *beeldkwaliteit* en de *beleving* van het straatbeeld.

Een inrit mag geen negatieve gevolgen hebben op de gewenste beleving van het straatbeeld/openbaar gebied.

Bij directe gevolgen op de beeldkwaliteit kan men denken aan parkeren voor de voorgevelrooilijn, dus aan de voorkant van het huis.

Indien er strijdigheid is met de bestemming “tuin” zal een vrijstellingsprocedure van de bestemmingsplanvoorschriften moeten worden doorlopen.

Deze procedure kan, o.a. in verband met ter inzagelegging/bezwaren-termijn enkele maanden duren.

Deze vrijstelling kan worden verleend voor het parkeren in de voortuin indien wordt voldaan aan de volgende criteria:

- a. de aanleg van een parkeerplaats in de voortuin wordt gezien als een onderdeel van de tuinaanleg en is als zodanig in overeenstemming met de bestemming “tuin”, indien deze aanleg voldoet aan de volgende voorwaarden:
- * de aanleg moet zodanig geschieden, dat het geheel toch nog als tuin kan worden aangemerkt;
 - * de parkeerplaats mag niet meer dan 50% van de tuin bedragen, terwijl voorts de tuindiepte tenminste 6 meter dient te bedragen;
 - * de burelen dienen hieraan geen aanstoot te nemen c.q. hiervan geen overlast te ondervinden. Bij twijfel dient een verklaring te worden verlangd.

Indien er in verband met de bovenstaande criteria geen vrijstelling bestemmingsplan wordt verleend, zal de inritvergunning (APV) worden geweigerd met gebruikmaking van onderhavige weigeringsgrond “bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving”.

Een vergunningaanvraag zal ook geweigerd worden indien bijvoorbeeld in stedenbouwkundige randvoorwaarden, de Welstandsnota, een beeldkwaliteitplan, beleidsstukken vanwege de Monumentencommissie, of in het kader van een beschermd Stads- of dorpsgezicht is vastgelegd dat inritten ter plekke niet wenselijk zijn/niet toegestaan zijn.

Uitgangspunten:

Indien niet wordt voldaan aan bovengenoemde criteria voor voortuinparkeren c.q. geen vrijstelling wordt verleend van de bestemmingsplanvoorschriften, wordt geen inritvergunning verleend.

Hoofdstuk 5. Bescherming van de groenvoorzieningen van de gemeente

Dit criterium sluit aan bij de beleidsregels en bepalingen in de APV die dienen ter bescherming van openbaar groen.

Indien een inrit gevraagd wordt waarvan het gevolg zal zijn dat er één of meerdere bomen die op gemeentegrond staan gekapt moeten worden, zal de inritvergunning in beginsel geweigerd worden, ook indien ingevolge de geldende beleidsregels geen kapvergunning vereist is.

De belangenafweging kan evenwel toch leiden tot het verstrekken van een inritvergunning indien er andere zwaarwegende argumenten zijn, bijv. indien de inrit op geen enkele ander wijze te realiseren valt en/of noodzakelijk is om het perceel te kunnen ontsluiten.

Bepalend voor de afweging of voor een gemeenteboom een kapvergunning aangevraagd wordt, is met name of er sprake is van een laanstructuur en of de boom voor een kapvergunning in aanmerking zou komen. Indien één of meerdere bomen gekapt moeten worden die eigendom zijn van aanvrager, zal deze eerst een kapvergunning aan dienen te vragen. De kapaanvraag zal beoordeeld worden op basis van de criteria aangegeven in de betreffende beleidsregels. Eerst na verkregen kapvergunning zal een inritvergunning verleend kunnen worden.

Indien een inrit gevraagd wordt waarvan het gevolg zal zijn dat structurele groenvakken aangetast worden, zal dit een reden zijn de vergunning te weigeren.

Wordt een vergunning verleend en dient een groenvlak verwijderd en/of aangepast te worden, of (gemeente)bomen gekapt worden, komen alle daarmee verband houdende kosten voor rekening van de aanvrager en deze extra kosten komen bovenop de reguliere aanlegkosten (zie hoofdstuk 6 paragraaf E).

Uitgangspunten:

**** het is niet wenselijk dat groenvoorzieningen, met name bomen verwijderd moeten worden voor een inrit.***

Over het verwijderen van groenvoorzieningen dient nader advies gevraagd te worden aan Servicebureau Openbare Ruimte.

**** er worden geen bomen waarvoor conform de criteria van de Bomenverordening een kapvergunning zal worden geweigerd of structureel groen (groenstructuurplan/groenbeleidsplan) verwijderd voor de realisatie van een inrit.***

**** voor realisatie van een tweede inrit bij woningen worden geen openbare groenvoorzieningen verwijderd.***

Hoofdstuk 6. Overige relevante aspecten

6A. Andere uitritten / precedentwerking

Door anderen in het verleden verworven rechten op het maken/hebben van een (vergelijkbare) inrit in de directe omgeving, kunnen niet leiden tot een andere conclusie dan die op grond van de hiervoor omschreven criteria is getrokken. Burgemeester en Wethouders hebben te allen tijde de mogelijkheid een vergunningsaanvraag te weigeren, ook indien er sprake lijkt van een precedent.

Indien de vergunning voor een inrit, die vergelijkbaar lijkt met de aangevraagde vergunning, dateert van voor de inwerkingtreding van deze beleidsregels, zal afwijzing van het beroep op het gelijkheidsbeginsel plaats kunnen vinden onder verwijzing naar deze beleidsregels.

Indien de (schijnbaar) vergelijkbare vergunning dateert van na inwerkingtreding van deze beleidsregels zal bij motivatie van een weigering aandacht besteed moeten worden aan de kennelijke gelijkheid. Daarbij zal afwijzing van de vergunning plaats kunnen vinden op grond van het negatieve effect op de doelmatigheid/veiligheid van de weg, waarbij cumulatie van uitritten een argument kan zijn om de uitrit te weigeren.

6B. Vergunningverstrekking/weigering

Bij de aanvraag voor een vergunning dient de aanvrager op tekening aan te geven waar op het perceel de gewenste inrit gerealiseerd zou moeten worden. Iedere vergunningaanvraag zal getoetst worden aan deze beleidsregels en op locatie beoordeeld worden op de civieltechnische consequenties door een gemeentelijke opzichter.

Een vergunning is gebonden aan een specifiek adres.

Indien een vergunning wordt geweigerd, zal het besluit gemotiveerd worden onder verwijzing naar de "Beleidsregels Vergunningverlening Inritten" (BVI). Een vergunning zal worden geweigerd indien dat een logische gevolg is van hetgeen is neergelegd in deze beleidsregels en tevens niet is gebleken van zodanig bijzondere omstandigheden dat in het specifieke geval van deze beleidsregels kan worden afgeweken. Dergelijke bijzondere omstandigheden zullen in beginsel door aanvrager zelf aangetoond en onderbouwd dienen te worden.

6C. Wijzigen/intrekken inritvergunning

In artikel 1.6. van de Algemene Plaatselijke Verordening is bepaald dat op grond van een verandering van omstandigheden of gewijzigde inzichten de inritvergunning kan worden ingetrokken of gewijzigd. Het kan dus in uitzonderlijke gevallen voorkomen dat bijv. in verband met een wegconstructie een inrit(vergunning) wordt gewijzigd of ingetrokken.

Hierbij zal er een afweging worden gemaakt tussen het te dienen algemeen belang en het belang van de houder van de inritvergunning en zal bij het wijzigen/intrekken van de vergunning de procedure van de Awb (Algemene wet bestuursrecht) worden gevolgd.

6D. Aanleg

De aanleg van inritten bij woningen dient te gebeuren door of namens de gemeente, dit in verband met de gewenste kwaliteit en uniformiteit van de inrit/bestrating, de kans op beschadiging van kabels en leidingen en het feit dat de gemeente verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de inrit en als wegbeheerder risicoaansprakelijk is voor de openbare weg.

De breedte, situering en uitvoeringswijze van de inrit(constructie) worden bepaald door de gemeente Heerlen. De inrit wordt uitgevoerd conform het bestaande straatbeeld, de gebruikte materialen kunnen dus per straat verschillen.

Het maken, veranderen of verwijderen van inritten anders dan bij woningen kan onder voorwaarden in eigen beheer worden uitgevoerd (zie paragraaf E onder sub II).

6E. Kosten

De gemeente Heerlen heeft er niet voor gekozen om met betrekking tot de **aanlegkosten** per aanvraag een gedifferentieerd tarief in rekening te brengen maar een uniform aanlegtarief voor alle standaardinritten bij woningen.

De extra kosten per geval worden wel aan de individuele aanvrager in rekening gebracht (zie beneden onder sub III).

Alle kosten dienen voldaan te zijn voor met de aanleg gestart wordt.

De kosten kunnen worden onderscheiden in:

I. legeskosten (Legesverordening)

De legeskosten voor het in behandeling nemen van een aanvraag van een inritvergunning zijn genoemd in artikel 1.1.1. van de Tarievenlijst Legesverordening 2006: € 6,35.

II. aanlegkosten (Tarievenregeling beheer en onderhoud 2006)

- voor het maken, veranderen of verwijderen van een **inrit bij woningen** door of namens de gemeente is het volgende tarief verschuldigd:
 - a. voor het maken van een inrit tot een breedte van max. 3,50 meter € 433,25 + € 6,65 leges = € 439,90;
 - b. voor het maken van een inrit breder dan 3,50 meter het standaardtarief, € 433,25 vermenigvuldigd met een factor gelijk aan de te realiseren breedte gedeeld door 3,50 meter + € 6,65 leges;
 - c. voor het veranderen of verwijderen van een inrit het bedrag van de door de afdeling beheer & onderhoud geraamde kosten vermeerderd met 20% beheerkosten.

- voor het maken, veranderen of verwijderen van een **inrit anders dan bij woningen** is het volgende tarief verschuldigd:
 - a. de door de afdeling beheer & onderhoud geraamde kosten vermeerderd met 20% beheerkosten;
 - b. indien derden de uitvoering van de werkzaamheden in eigen beheer uitvoeren zijn beheerkosten, zijnde 20% van de door de gemeente Heerlen, afdeling beheer & onderhoud geraamde kosten verschuldigd.
 - c. het bepaalde in lid b geldt alléén voor de aanleg, verandering of verwijdering van een inritconstructie anders dan bij woningen. De aanleg van een inritconstructie door derden is slechts dan toegestaan nadat door of namens het college van burgemeester en wethouders vergunning is verleend. De aanleg, verandering of verwijdering van een inritconstructie door derden dient te geschieden onder toezicht van de gemeente Heerlen, en onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de werkzaamheden op de door de gemeente Heerlen voorgeschreven wijze worden uitgevoerd

Zowel de leges- als de aanlegkosten kunnen jaarlijks worden aangepast/geïndexeerd.

III. Extra kosten

Alle met de aanvraag en aanleg van alle inritten samenhangende **extra-kosten** (bijvoorbeeld kosten verband houdend met verplaatsen/verwijderen van straatmeubilair en lichtmasten, kap van bomen, aanpassing groen en/of leidingwerk) worden aan de individuele aanvrager in rekening gebracht bovenop de onder sub I en II genoemde legeskosten en aanlegkosten.

6F. Geldigheid vergunning

Als de inritvergunning niet binnen 1 jaar na verzending van de kennisgeving dat de vergunning is verstrekt is betaald, verliest de vergunning zijn geldigheid.

Vergunninghouder kan éénmalig een verlenging van deze termijn verkrijgen voor een periode van 3 maanden. Een dergelijke verlenging dient schriftelijk verzocht te worden en uiterlijk 2 maanden voor de einddatum van de verstrekte vergunning door ons ontvangen zijn.

In bijzondere omstandigheden kan een afwijkende termijn worden toegestaan. Een aanvrager die een vergunning voor de aanleg wenst te verkrijgen voor een duur die langer is dan 1 jaar dient zulks bij de aanvraag te vermelden en de bijzondere omstandigheden aan te tonen.

6G. Relatie met andere vergunningen

Indien de inritvergunning wordt aangevraagd voor een bouwwerk waarvoor een bouwvergunning nodig is of een melding verplicht, wordt de behandeling van de aanvraag voor een inritvergunning aangehouden totdat de procedure voor de bouwvergunning c.q. melding definitief is afgerond. Opgemerkt wordt dat in nieuw- of verbouwsituaties bij de aanvraag bouwvergunning bekeken dient te worden of een inritvergunning volgens de regels mogelijk is.

Hiermee dient voorkomen te worden dat de gemeente Heerlen "moreel" verplicht is tot het verlenen van een inritvergunning welke niet aan de beleidsregels voldoet, omdat de gemeente al een bouwvergunning heeft afgegeven.

Indien nodig worden dan ook alle aanvragen voor bouwvergunningen liefst in een vroeg stadium beoordeeld over de mogelijkheden voor een ontsluiting.

Daartoe worden dergelijke aanvragen in een vroeg stadium door Bouwen, Wonen en Milieu ter advisering gezonden aan de afdeling beheer en onderhoud.

Een bouwvergunning kan **niet** geweigerd worden omdat het pand/perceel niet te bereiken is/er geen inritvergunning kan worden verleend.

De aanvrager van de bouwvergunning zal wel op de hoogte gebracht moeten worden van het feit dat een pand/perceel niet ontsloten kan worden omdat er geen inritvergunning kan worden verleend.

Hij kan dan zelf de keuze maken om de procedure voor een bouwvergunning toch door te zetten.

De bouwvergunning kan dan worden verleend, de benodigde inritvergunning zal in dergelijke gevallen echter niet verleend worden.

6H. Uitzonderingen

De uitgangspunten opgenomen in deze notitie zijn beleidsregels. Indien een inritvergunning volgens deze regels afgewezen dient te worden, is het college bevoegd gemotiveerd van deze regels af te wijken.

De juridische grondslag hiervan is gelegen in artikel 4:84 Awb:

“het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregels, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen”.

Vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders van Heerlen d.d. 23 januari 2007

Gepubliceerd d.d. 07 februari 2007 in weekblad “Parkstad”.