

# Inrittenbeleid

## Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht



Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

december 2008  
Definitief

# Inrittenbeleid

## Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

dossier : C0065-01.001  
registratienummer : VB-SE20080694  
versie : 2

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

december 2008  
Definitief

## INHOUD

## BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Definitie inrit	2
1.2	Vergunning en realisatie	2
1.3	Leeswijzer	3
2	BELEIDSREGELS	4
2.1	De wettelijke basis	4
2.2	Vergunningaanvraag	4
2.3	Motivering van de Beleidsregels	5
2.4	Uitgangspunten beleidsregels	5
2.5	Uitzonderingen	6
2.6	Onderhoud	6
2.7	Kosten	6
2.8	Verantwoordelijkheid	6
3	PROCES	7
3.1	De aanvraag	7
3.2	De Toetsing	8
3.2.1	Procedure onderdelen	8
3.3	Het Advies	11
3.3.1	Procedure bij negatief advies	11
3.3.2	Procedure bij positief advies	12
4	TOELICHTING OP PROCES	13
4.1	Controleren ontvangen gegevens (stap 1)	13
4.2	In behandeling nemen van de aanvraag (stap 2)	13
4.2.1	Toets uiterlijk aanzien en groenvoorziening	14
4.2.2	Toets verkeerskunde en wegenbouwkunde	14
4.3	Kostenberekening (stap 3)	15
4.4	Afhandeling advies (stap 4)	15
4.5	Bekendmaking vergunningverlening (stap 5)	15
5	VORMGEVING	16
5.1	Standaard vormgeving	16
5.2	Afwijkende vormgeving	17
6	COLOFON	19

## 1 INLEIDING

Een inrit is een 'voor voertuigen bestemde ontsluiting van een gebouw of particulier terrein'. Het ontbreekt de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht aan een eenduidig beleid op het gebied van inritten. De voorwaarden en specifieke kenmerken worden vastgelegd in een inritvergunning, maar er is momenteel geen formeel kader waarbinnen gehandeld kan worden. De gemeente heeft behoefte aan een kader op basis waarvan aanvragen van particulieren, instellingen en bedrijven voor in- en uitritten kunnen worden getoetst. Dit is van belang om éénduidige besluiten te nemen en de aanvrager inzicht te geven in de toetsingscriteria. Dit document is het beleids- en toetsingskader voor een aanvraag van een inrit- en uitritvergunning.

### 1.1 Definitie inrit

Wanneer in dit document gesproken wordt over een 'inrit, uitrit of uitweg', wordt een voor voertuigen bestemde ontsluiting van een gebouw of particulier terrein bedoeld. Volgens de definitie voor 'inrit' volgens de 'nomenclatuur van weg en verkeer' van het CROW<sup>1</sup> is een inrit een plaats waar een openbare weg via een verlaagd trottoir, een verlaagde trottoirband of inritblokken aansluit op een andere openbare weg. Dat betekent dat een Duurzaam Veilig ingerichte poortconstructie bij een overgang van een 50 km/uur weg naar een 30 km/uur zone ook een inrit is. In dit document wordt van deze definitie afgeweken; het betreft hier alleen de ontsluiting van een gebouw of terrein, niet de aansluiting tussen twee openbare wegen.

Het begrip inrit is een term uit de weg- en waterbouw, terwijl in de verkeerskunde de term **uitrit** de voorkeursbenaming is. Eigenlijk is een inrit een (beperkt) onderdeel van een uitweg. Voor de leesbaarheid noemen we een inrit, uitrit of uitweg in de rest van dit document een 'inrit'. De procedure voor het aanvragen van een uitweg is dezelfde als voor het aanvragen van een inrit / uitrit. Het gebruik van de term 'inrit' wijkt overigens af van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Hendrik-Ido-Ambacht, waar de term 'uitweg' wordt gehanteerd.

### 1.2 Vergunning en realisatie

Indien een burger, bedrijf of instelling gebruik wil maken van een nieuwe inrit, moet hiervoor een inritvergunning worden aangevraagd bij de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Een inritvergunning is nodig voor:

- een nieuwe inrit naar een weg;
- een verandering van een bestaande inrit.

Deze vergunningsaanvraag geldt voor percelen binnen de bebouwde kom voor inritten van particuliere eigendommen zoals woningen, bedrijven en percelen. De gemeente heeft geen wegen buiten de bebouwde kom in haar beheer. Aanvragen voor inritten aan wegen buiten de bebouwde kom worden doorgestuurd naar de betreffende wegbeheerder (doorgaans het waterschap). In verband met gemeentelijke aansprakelijkheid voor de staat van de openbare ruimte, legt de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht altijd zelf de inrit aan op kosten van de aanvrager voor zover dit de openbare ruimte betreft. De inrit wordt na aanleg door de gemeente onderhouden.

Opgemerkt moet worden dat bij een aanvraag voor een bouwvergunning voor de bouw van een garage of carport, volgens de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo), de aanvraag voor een inrit meegenomen kan worden.

---

<sup>1</sup> Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

### 1.3 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt eerst het beleid beschreven. Hoe de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht het proces van moment van aanvraag tot aanleg van de inrit doorloopt, is weergegeven in een schema. Dit processchema is in zijn geheel weergegeven in hoofdstuk 3 en vormt de leidraad voor het te doorlopen proces bij een vergunningaanvraag.

In hoofdstuk 4 worden de verschillende onderdelen van het processchema toegelicht.

Ten slotte geeft hoofdstuk 5 de vormgevingsvereisten van een inrit weer, zoals deze als standaard in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wordt toegepast.



Figuur 1: Voorbeeld van een inrit aan de Mauritsstraat.

## 2 BELEIDSREGELS

Vanuit verkeersveiligheid kunnen eisen worden gesteld aan de vormgeving en de plaats van inritten bij nieuwe en bestaande woningen en bedrijven. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken hieraan uitwerking gegeven. Van belang is een eenduidige vormgeving en daarom legt de gemeente binnen het bestaande gebied de inritten op deze wijze aan. Om haar inwoners en andere belanghebbenden duidelijkheid te verschaffen, wordt het bestaande beleid vastgelegd in beleidsregels.

### 2.1 De wettelijke basis

De wettelijke basis voor dit inrittenbeleid is gelegen in artikel 2.1.5.3. van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht 2003 (APV) en zal in de toekomst ook zijn grondslag vinden in de Wabo.

1. Het is verboden zonder vergunning van het college:
  - a. een uitweg te maken naar de weg;
  - b. van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;
  - c. verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder weg verstaan wat artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder verstaat.
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. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
  - d. de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente.
4. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Waterschapskeur of het Provinciaal wegenreglement.

### 2.2 Vergunningaanvraag

De definitie van een inrit is gegeven in paragraaf 1.1. Wanneer de gemeente een inrit aanlegt gelijktijdig met de voorlopige of definitieve verharding van een nieuwe weg, hoeft geen inritvergunning te worden verleend. De onderstaande beleidsregels worden bij de aanvraag van een inritvergunning nageleefd:

- Wanneer een belanghebbende van een perceel een inrit wenst tot zijn perceel vanaf de openbare weg, daar waar in de huidige situatie nog geen sprake is van een inrit, dient deze een inritvergunning bij de gemeente aan te vragen. Bij een bouwvergunning voor de bouw van een garage of carport kan de aanvraag voor een inrit worden meegenomen, conform de Wabo procedure.
- Indien een belanghebbende van een perceel een andere vormgeving van de inrit wenst dan volgens de beleidsregels is omschreven, dient deze een inritvergunning bij de gemeente aan te vragen.
- De aanvraag moet schriftelijk worden ingediend en indien mogelijk moet een situatieschets worden toegevoegd.



## 2.3 Motivering van de Beleidsregels

1. **Verkeersveiligheid** (veilig gebruik, art 2.1.5.3, lid 3 sub b van de APV)  
Brede inritten leiden tot snellere en minder voorspelbare manoeuvres bij het in- en uitrijden, en kunnen door hun vormgeving gevaar opleveren voor andere weggebruikers. Een éénduidige vormgeving is van groot belang voor de herkenbaarheid van een inrit door weggebruikers. Hierdoor is de voorrangssituatie ter plaatse van de inrit duidelijk wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Het gaat hier in veel gevallen over een aansluiting van verblijfsgebieden op gebiedsontsluitingswegen in het kader van de wegcategorisering “Duurzaam Veilig”. Er moet daarom ook rekening gehouden worden met kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers.
2. **Gebruik** (doelmatig gebruik, art. 2.1.5.3, lid 3, sub b van de APV)  
In de meeste gevallen is een breedte van 5 meter voor een inrit voldoende. Ook wanneer men twee auto's of een auto en een aanhanger op zijn erf wil plaatsen, is de standaardbreedte meestal toereikend.
3. **Parkeerruimte** (doelmatig gebruik, art. 2.1.5.3, lid 3, sub b van de APV)  
Voor het parkeren in de openbare ruimte is in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht rekening gehouden met 1 - 1,7 parkeerplaatsen per woning. Deze waarde varieert en heeft betrekking op het type woning en de realisatiedatum van de woning of wijk. Als op eigen terrein kan worden geparkeerd en hiervoor een inrit noodzakelijk is, mag de aanleg van deze inrit in beginsel niet ten koste gaan van een openbare parkeerplaats. Kader voor afweging vormt het parkeerbeleid binnen het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan.
4. **Stedenbouwkundig beeld** (uiterlijk aanzien omgeving, art. 2.1.5.3, lid 3, sub c van de APV)  
In sommige bestemmingsplannen zijn voorwaarden opgenomen die een relatie hebben met een inritvergunning, bijvoorbeeld het parkeren op eigen terrein. In deze situaties wordt de inritaanvraag ook getoetst aan het geldende bestemmingsplan. Uitvoering met grove onregelmatigheden in plaats en breedte van de verschillende inritten wordt als minder fraai beoordeeld.
5. **Groenvoorzieningen** (groenvoorziening, art. 2.1.5.3, lid 3, sub d van de APV)  
De groenstructuur in de gemeente bepaalt in belangrijke mate de leefbaarheid en de kwaliteit van de omgeving. Aantasting van deze structuur is om deze reden niet gewenst.

## 2.4 Uitgangspunten beleidsregels

Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht worden inritconstructies bij voorkeur vormgegeven met inritblokken. Hierbij wordt steeds dezelfde constructie toegepast (zie hoofdstuk 5).

Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. de standaardbreedte van een inrit voor een woning is 5 meter en voor een bedrijf 8 meter (en op de erfgrans gemeten 3 meter respectievelijk 5 meter voor een woning of bedrijf);
2. de exacte locatie van de inrit wordt door de gemeente bepaald aan de hand van het door de gemeente vastgestelde matenplan;
3. inritten in bochten worden in beginsel niet gerealiseerd;
4. per perceel wordt één inrit aangelegd;

5. bij nieuwbouwlocaties wordt op basis van het uitwerkingsplan de inrit direct door de gemeente aangelegd. Hierbij, en in de situatie dat er geen (verhoogde) trottoirbandaanwezig is, wordt er geen inritvergunning afgegeven;
6. de aanleg wordt door of namens de gemeente uitgevoerd, in verband met uniformiteit en aansprakelijkheid;
7. wenst een bewoner of bedrijf meerdere inritten, dan moet de noodzaak daarvan worden aangetoond en wordt per geval de noodzaak getoetst;
8. de constructie wordt bepaald door de gemeente en kan bestaan uit:
  - inritblokken
  - inritblokken (hoekstukken) met tussenliggende betonstraatstenen
  - verlaagde trottoirbanden
9. de verharding tussen de inritconstructie en de perceelsgrens bestaat uit trottoirtegels met een dikte van 80 mm.
10. de aanlegkosten worden vooraf begroot op basis van werkelijk te verwachten kosten;
11. extra maatregelen, zoals het verplaatsen van een lichtmast, trottoirkolk, verwijderen of verplaatsen van een boom, kabels en leidingen en dergelijke, worden in rekening gebracht tegen werkelijke kosten, hierbij moet ook gedacht worden aan het aanvragen van de noodzakelijke vergunningen;
12. een inrit die gelijktijdig met een reconstructie / herinrichting wordt aangelegd, wordt tegen gereduceerd tarief aangelegd;
13. het onderhoud van de inrit geschiedt door de gemeente.

## 2.5 Uitzonderingen

Indien bij een toewijzing voor een inritvergunning moet worden afgeweken van de beleidsregels, dienen de volgende aspecten te worden meegewogen:

1. invaliditeit van de bewoner(s) kan leiden tot de noodzaak om de inrit aan te passen ter verbetering van de toegankelijkheid van de woning en het voertuig voor de invalide bewoner(s);
2. er zijn obstakels aanwezig op de weg die de manoeuvre bij het oprijden en verlaten van de standaardinrit bemoeilijken.

## 2.6 Onderhoud

Volgens de Wegenwet heeft de gemeente de plicht om een openbare weg die in gemeentelijk beheer is, te onderhouden. Dit betekent dat de gemeente verplicht is om ook de inritten te onderhouden voor zover deze zich in het openbare gebied bevinden. Dit houdt ook in dat de gemeente verantwoordelijk en aansprakelijk is voor schade die ontstaat als gevolg van slecht onderhoud van de inrit.

## 2.7 Kosten

Bij het toekennen van een inritvergunning komen de legeskosten voor de aanvraag en de kosten van het realiseren van de inrit volledig voor rekening van de aanvrager. Bij een weigering van de aanvraag worden de legeskosten niet gerestitueerd.

## 2.8 Verantwoordelijkheid

De verantwoordelijkheid voor het afgeven van een inritvergunning ligt bij het college van Burgemeester & Wethouders en is gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Publiekszaken. Indien het advies wordt gegeven om de inrit te weigeren, dient het college hierover een besluit te nemen.



### 3 PROCES

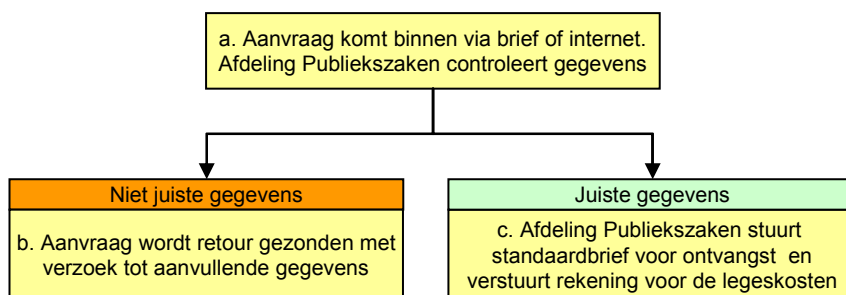
De behandeling van een aanvraag voor een inritvergunning is onder te verdelen in een aantal processtappen. Hiermee komen de afwegingsaspecten duidelijk in beeld. In dit hoofdstuk wordt het proces visueel weergegeven in de vorm van stroomdiagrammen. In hoofdstuk 4 wordt het proces nader toegelicht. Hoofdstuk 5 ten slotte geeft de standaard vormgeving van de inrit zoals die in Hendrik-Ido-Ambacht wordt toegepast.

Er zijn drie hoofdstappen te identificeren in het proces. Dit zijn:

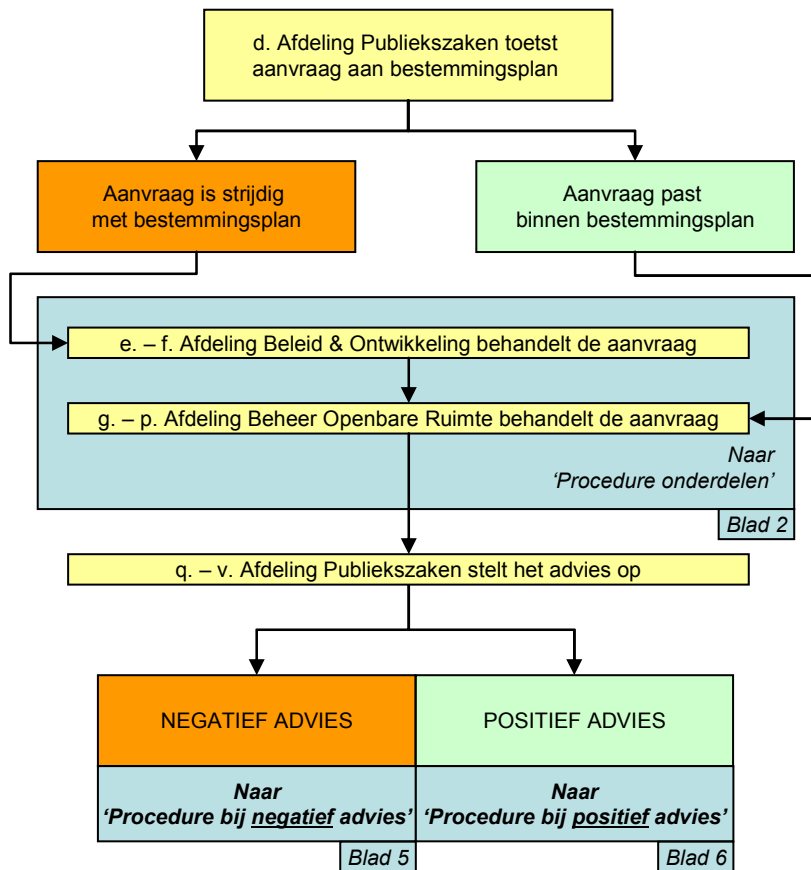
1. De aanvaag
2. De toetsing
3. Het advies

Deze hoofdstappen worden in de volgende paragrafen nader toegelicht.

#### 3.1 De aanvraag



### 3.2 De Toetsing



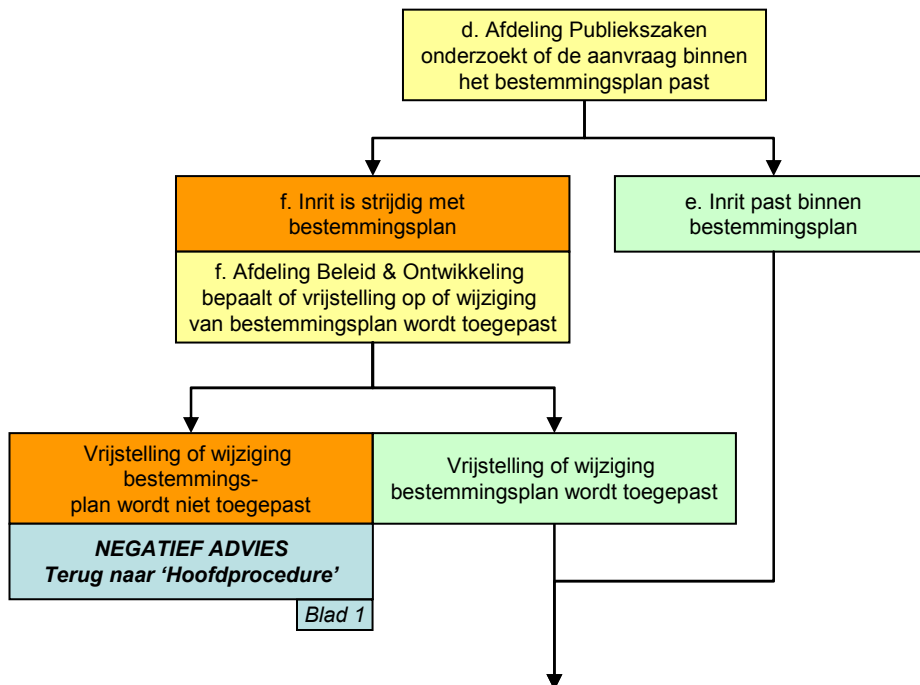
#### 3.2.1 Procedure onderdelen

De Procedure onderdelen zijn te onderscheiden in drie verschillende stappen:

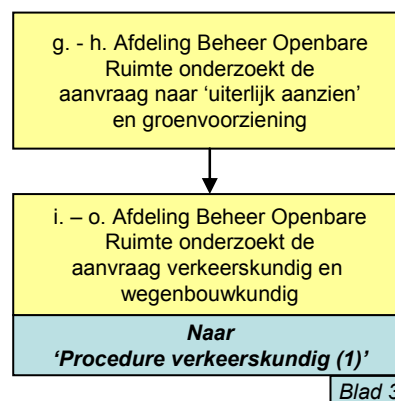
1. Bestemmingsplantoetsing
2. Toetsing uiterlijk aanzien van de omgeving en groenvoorziening
3. Verkeerskundige toetsing

Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

3.2.1.1 Bestemmingsplan

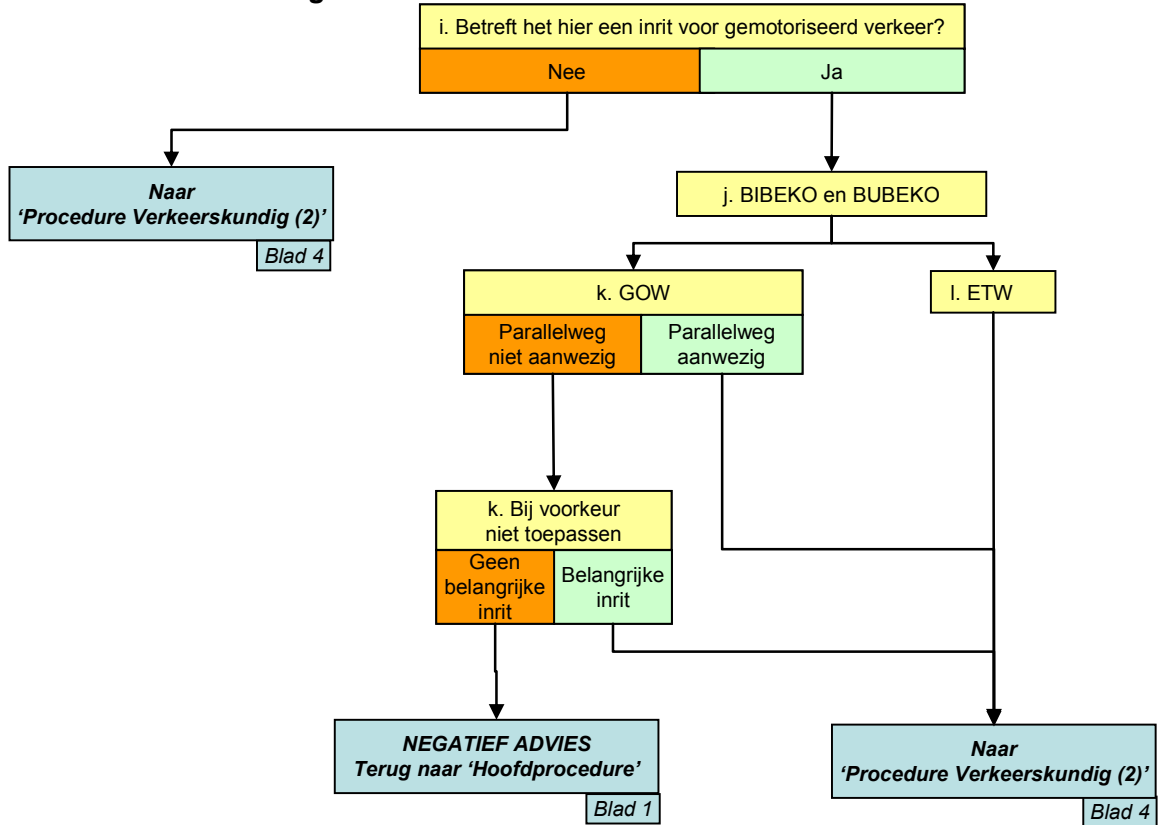


3.2.1.2 Uiterlijk aanzien en groenvoorziening

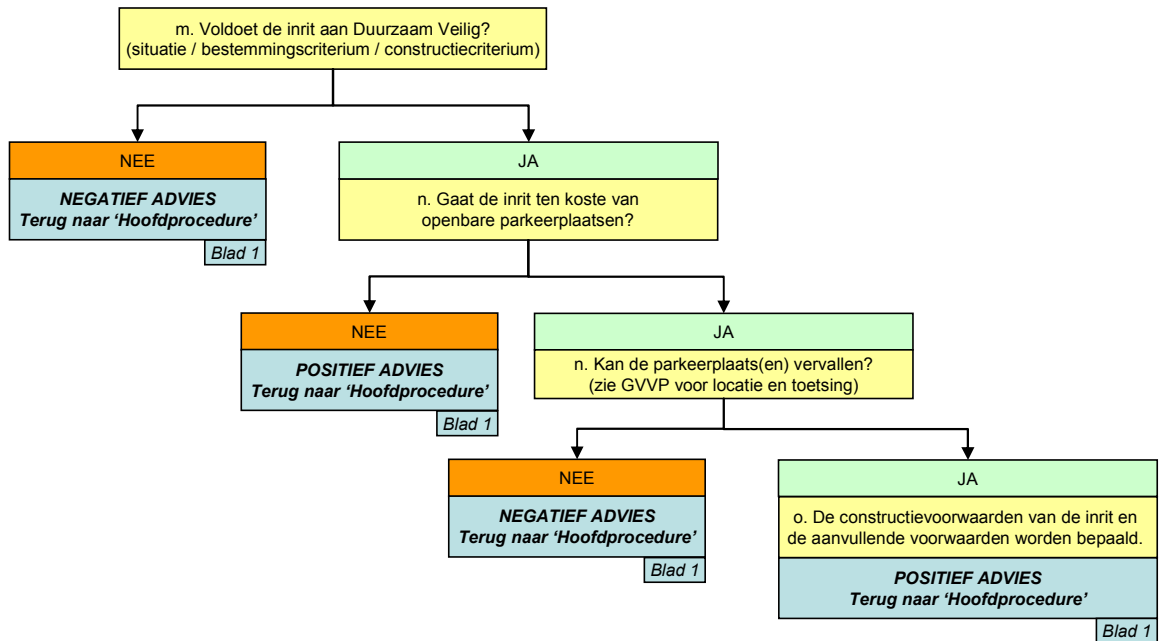


Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

3.2.1.3 Verkeerskundig



3.2.1.4 Verkeerskundig (2)

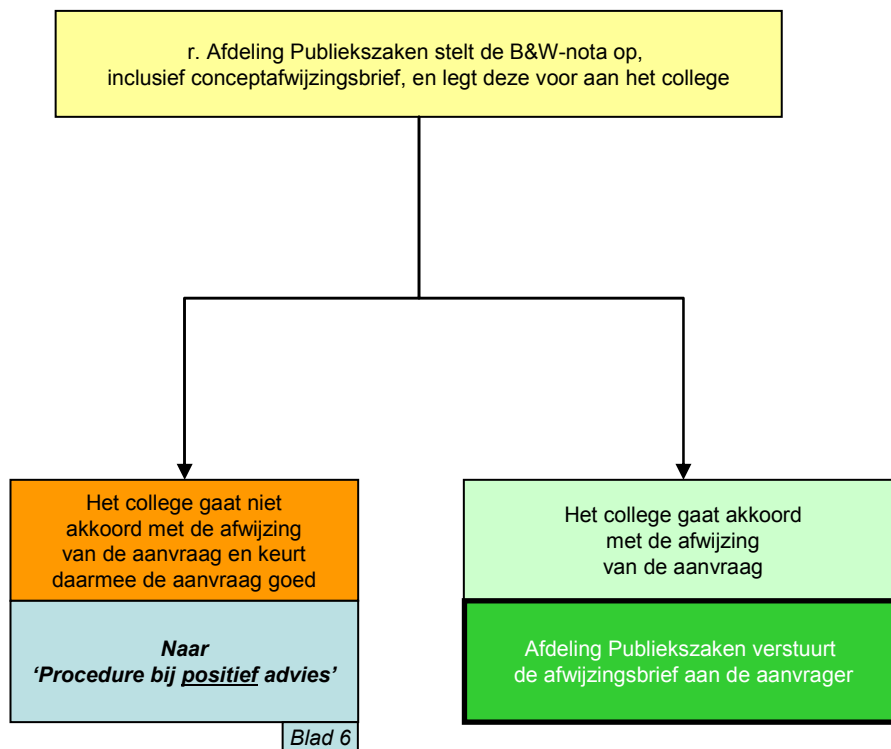


### 3.3 Het Advies

Nadat de toetsing op de verschillende onderdelen heeft plaatsgevonden, wordt het advies opgesteld. In de procedure zijn de volgende onderdelen te onderscheiden:

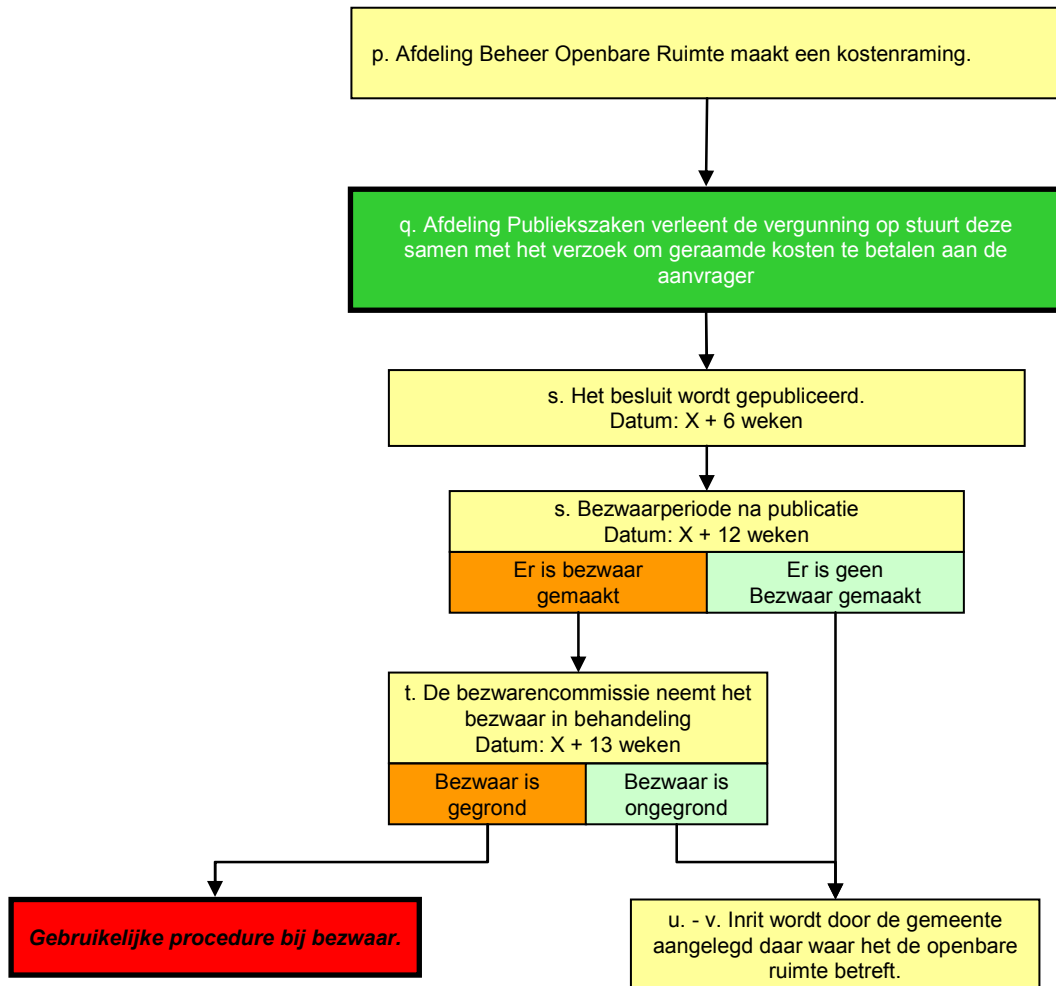
1. Procedure bij negatief advies
2. Procedure bij positief advies

#### 3.3.1 Procedure bij negatief advies



Blad 6

### 3.3.2 Procedure bij positief advies



## 4 TOELICHTING OP PROCES

In dit hoofdstuk worden de stappen die in hoofdstuk 3 zijn weergegeven nader toegelicht. In de bijlage is het processchema in zijn geheel weergegeven. Verwijzingen in dit hoofdstuk, bijvoorbeeld 'zie blad 4', hebben betrekking op het schema op blad 4 van bijlage 1.

### 4.1 Controleren ontvangen gegevens (stap 1)

Het controleren van de vergunningsaanvraag wordt uitgevoerd door de afdeling Publiekszaken. Onderstaand worden de activiteiten beschreven die daarbij worden doorlopen. De letters voor de beschrijving van de activiteit zijn terug te vinden in het processchema in de bijlage.

- a. De aanvraag komt binnen en wordt door de afdeling Publiekszaken behandeld. De afdeling controleert de door de aanvrager verstuurd gegevens. De gegevens moeten minimaal bestaan uit adresgegevens en een situatietekening/schets.
- b. Als niet de juiste gegevens zijn verstuurd, wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. De afdeling verzoekt vervolgens om aanvullende gegevens te sturen.
- c. Als alle gegevens ontvangen zijn, verstuurt de afdeling Publiekszaken een standaardbrief naar de aanvrager. In deze brief wordt verzocht om de legeskosten te voldoen. Lopende de betaling van de legeskosten, wordt de aanvraag in behandeling genomen.

### 4.2 In behandeling nemen van de aanvraag (stap 2)

Wanneer de aanvraag compleet is, toetst de afdeling Publiekszaken de aanvraag aan het bestemmingsplan. Afhankelijk van de uitkomst gaat de aanvraag direct naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte (als de aanvraag binnen het bestemmingsplan past) of naar de afdeling Beleid & Ontwikkeling (als de aanvraag niet binnen het bestemmingsplan past). De volgende activiteiten worden uitgevoerd. De letters voor de activiteit geven de locatie aan in het processchema.

- d. De afdeling Publiekszaken toetst de aanvraag aan het bestemmingsplan. Voor een inrit geldt het bestemmingscriterium; dit houdt in dat de bestemming beperkt moet zijn, voor bijvoorbeeld een woning, een garagebox of een bedrijfsunit.
- e. Als de aanvraag binnen de regels van het bestemmingsplan past, wordt de aanvraag doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte. Deze afdeling adviseert of er positief of negatief gereageerd moet worden op de aanvraag (zie verder stap g.).
- f. Als de aanvraag niet binnen de regels van het bestemmingsplan past, wordt de aanvraag doorgestuurd naar de afdeling Beleid & Ontwikkeling. Deze afdeling adviseert of vrijstelling op of wijziging van het bestemmingsplan in deze situatie mogelijk is. Als vrijstelling op of wijziging van het bestemmingsplan niet mogelijk is, volgt vanuit het bestemmingsplan een negatief advies voor de aanvraag. De aanvraag hoeft niet meer verder getoetst te worden. Daarbij adviseert de afdeling ook over het mogelijke vervolgtraject. Bij een negatief advies gaat de aanvraag terug naar de afdeling Publiekszaken, voor verdere afhandeling. Bij een positief advies gaat de aanvraag door naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.
- g. De afdeling Beheer Openbare Ruimte toetst of de aanvraag voldoet aan de criteria uit de APV. Deze criteria zijn:
  - de bruikbaarheid van de weg;
  - het veilig en doelmatig gebruik maken van de weg;
  - de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;



- de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente.

Hierbij moeten de volgende vragen worden beantwoord:

1. Wat zijn de consequenties ten aanzien van 'uiterlijk aanzien' en groenvoorziening?
2. Wat zijn de verkeerskundige consequenties?

#### 4.2.1 Toets uiterlijk aanzien en groenvoorziening

- h. De afdeling Beheer Openbare Ruimte toetst of het uiterlijk aanzien van de gemeente wordt geschaad door aanleg van een inrit. Zo ja, dan krijgt de aanvraag een negatief advies. Ook als de ingreep in de openbare groenvoorziening niet in verhouding staat tot het belang van het krijgen van een inrit, krijgt de aanvraag m.b.t. de groenvoorziening een negatief advies. Dit is met name het geval bij de aanleg van een inrit in de hoofdgroenstructuur.

#### 4.2.2 Toets verkeerskunde en wegenbouwkunde

Ongeacht het advies vanuit groenvoorziening, wordt de aanvraag verkeerskundig getoetst door de afdeling Beheer Openbare Ruimte. Belangrijk hierbij is de toets aan de beleidsuitgangspunten zoals onder meer geformuleerd in het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

Op basis van categorisering:

- i. Een inrit kan ook een pad naar een voetpad of fietspad zijn. In dit geval wordt niet verder gekeken naar de categorisering van de wegen.
- j. Voor het wel of niet toestaan van een inrit wordt verkeerskundig eerst gekeken naar de categorisering van de wegen. Voor de omschrijving maakt het weinig verschil of dit een weg buiten de bebouwde kom (BUBEKO) of binnen de bebouwde kom (BIBEKO) betreft. Aangezien de gemeente geen wegen BUBEKO in haar beheer heeft, worden aanvragen voor inritten aan deze wegen doorgestuurd naar de betreffende wegbeheerder.
- k. Bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW) wordt eerst bekeken of een parallelweg aanwezig is. Als bij een gebiedsontsluitingsweg geen parallelweg aanwezig is, wordt buiten de bebouwde kom gekeken naar het type GOW. Bij type I, een weg met 2 rijbanen met elk 2 rijstroken, volgt een negatief advies vanuit verkeer. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom moet de noodzakelijkheid van de inrit op een GOW worden getoetst. Als de inrit niet noodzakelijk is, volgt een negatief advies.
- l. Een erftoegangsweg (ETW) is in beginsel een weg om een inrit op aan te sluiten.

Op basis van inrichting en verkeersveiligheid:

- m. Voor de toetsing aan Duurzaam Veilig zijn de onderstaande criteria van belang:
  - De situering  
Allereerst wordt bekeken of het perceel al wordt ontsloten door een andere inrit. Als dit het geval is, zal de aanvraag een negatief advies krijgen, tenzij de noodzaak van een tweede inrit aangetoond kan worden. De situering van de inrit moet op een verkeersveilige manier zijn in te passen. In de situering moet ook rekening gehouden worden met openbare verlichting en straatmeubilair.
  - Het constructie criterium

- Bij het constructie criterium<sup>2</sup> wordt getoetst of de inrit voldoet aan de eisen die gesteld worden aan de vormgeving.
- n. Als de situatie voldoet aan de gestelde eisen, wordt bekeken of de inrit ten koste gaat van één of meerdere parkeerplaatsen. Als de inrit ten koste gaat van één of meerdere parkeerplaatsen, moet bekeken worden of de parkeerplaats(en) kan/kunnen vervallen volgens het GVVP. Als de parkeerplaats niet kan vervallen, volgt een negatief advies voor de inrit.
  - o. De constructieopbouw en –breedte van de inrit en de mogelijk aanvullende voorwaarden worden bepaald. De aanleg wordt in opdracht van de gemeente in regie uitgevoerd, waarbij zoveel mogelijk standaardmaterialen worden toegepast.

#### 4.3 Kostenberekening (stap 3)

De afdeling Beheer Openbare Ruimte is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en voert de raming van de realisatiekosten van de inrit uit. De activiteiten in het totale proces van de vergunningsaanvraag worden onderstaand beschreven.

- p. Als een positief advies kan worden gegeven, wordt door de afdeling Beheer Openbare Ruimte een kostenraming opgesteld.

#### 4.4 Afhandeling advies (stap 4)

Deze werkstap wordt door de afdeling Publiekszaken uitgevoerd. Zij draagt zorg voor de uitvoering van de hier beschreven activiteiten.

- q. Bij een positief advies wordt door de afdeling Publiekszaken de vergunning verleend en aan de aanvrager verzonden, inclusief een verzoek om de geraamde kosten te betalen.
- r. Bij een negatief advies wordt door de afdeling een concept afwijzingsbrief opgesteld en aan het college voorgelegd. Als het college akkoord gaat met de afwijzing wordt de afwijzingsbrief naar de aanvrager gestuurd.

#### 4.5 Bekendmaking vergunningverlening (stap 5)

- s. De afdeling Publiekszaken zorgt ervoor dat het besluit wordt gepubliceerd. Hierin wordt de bezwaarperiode van 6 weken kenbaar gemaakt. Na 6 weken sluit de bezwaarperiode.
- t. Bij gemaakte bezwaren neemt de bezwarencommissie deze bezwaren in behandeling. Hieruit volgt de gebruikelijke bezwaarprocedure.
- u. Wanneer sprake is van een definitieve positieve beschikking geeft afdeling Publiekszaken aan dat met aanleg van de inrit kan worden begonnen. De realisatietermijn is maximaal 6 weken na datum van definitieve positieve beschikking, behoudens weersomstandigheden of dwingende redenen.
- v. Na betaling van de aanlegkosten draagt de afdeling Beheer Openbare Ruimte zorg voor de realisatie van de inrit.

---

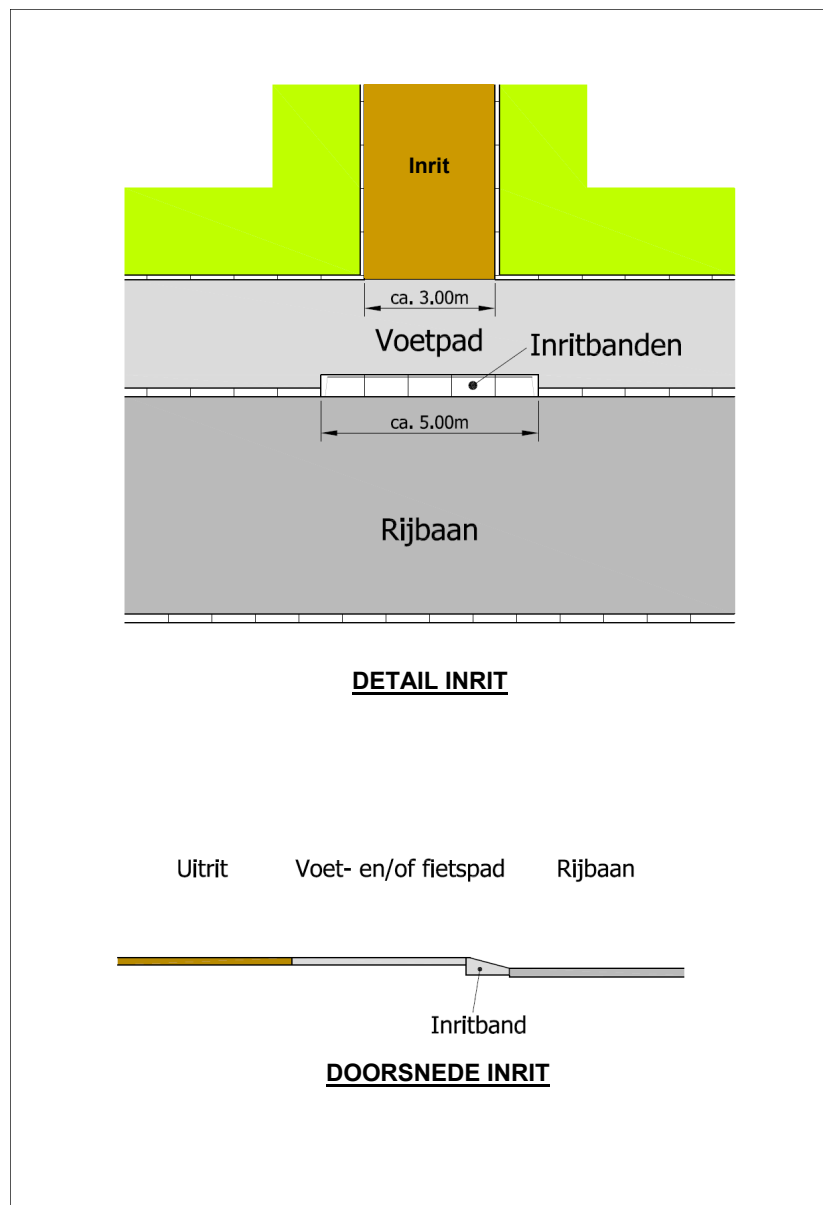
<sup>2</sup> Voor een volledig overzicht van het bestemmings- en constructie criterium zie 'Uitritten en uitritconstructies', publicatie 228 van het CROW.

## 5 VORMGEVING

Een inrit moet voldoen aan de vormgeving zoals aangegeven in de ASVV 2004 of publicatie 228 (Uitritten en uitritconstructies) van het CROW.

### 5.1 Standaard vormgeving

De inritten die binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht worden aangelegd zijn in beginsel alle constructief gelijk. De standaard inritconstructie die in de gemeente wordt toegepast, is weergegeven in onderstaande figuur.



## 5.2 Afwijkende vormgeving

Inritten die afwijken van de standaard vormgeving moeten speciale aandacht krijgen. Er wordt alleen een andere constructie toegestaan wanneer daar een voldoende motivering voor is. Zie ook stap 2.4 uit de procedure.

Voorbeelden van andersoortige inritconstructies staan weergegeven op onderstaande afbeeldingen.



Figuur 2: Voorbeeld van inrit, aan de Veersedijk.



Figuur 3: Voorbeeld van inrit, aan de Paulusweg.





Figuur 4: Voorbeeld van inrit, aan de Paulusweg.



Figuur 5: Voorbeeld van inrit, aan het Hoofvlaantje.

## 6 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
Project	: Inrittenbeleid
Dossier	: C0065-01.001
Omvang rapport	: 19 pagina's
Auteur	: Johann Schouten en Mirjam van de Wege
Bijdrage	: Domien Overkamp en Alex van Gent
Interne controle	: Cora Vlug
Projectleider	: Mirjam van de Wege
Projectmanager	: Albert Nauta
Datum	: 15 december 2008
Naam/Paraaf	:

---

**DHV B.V.**

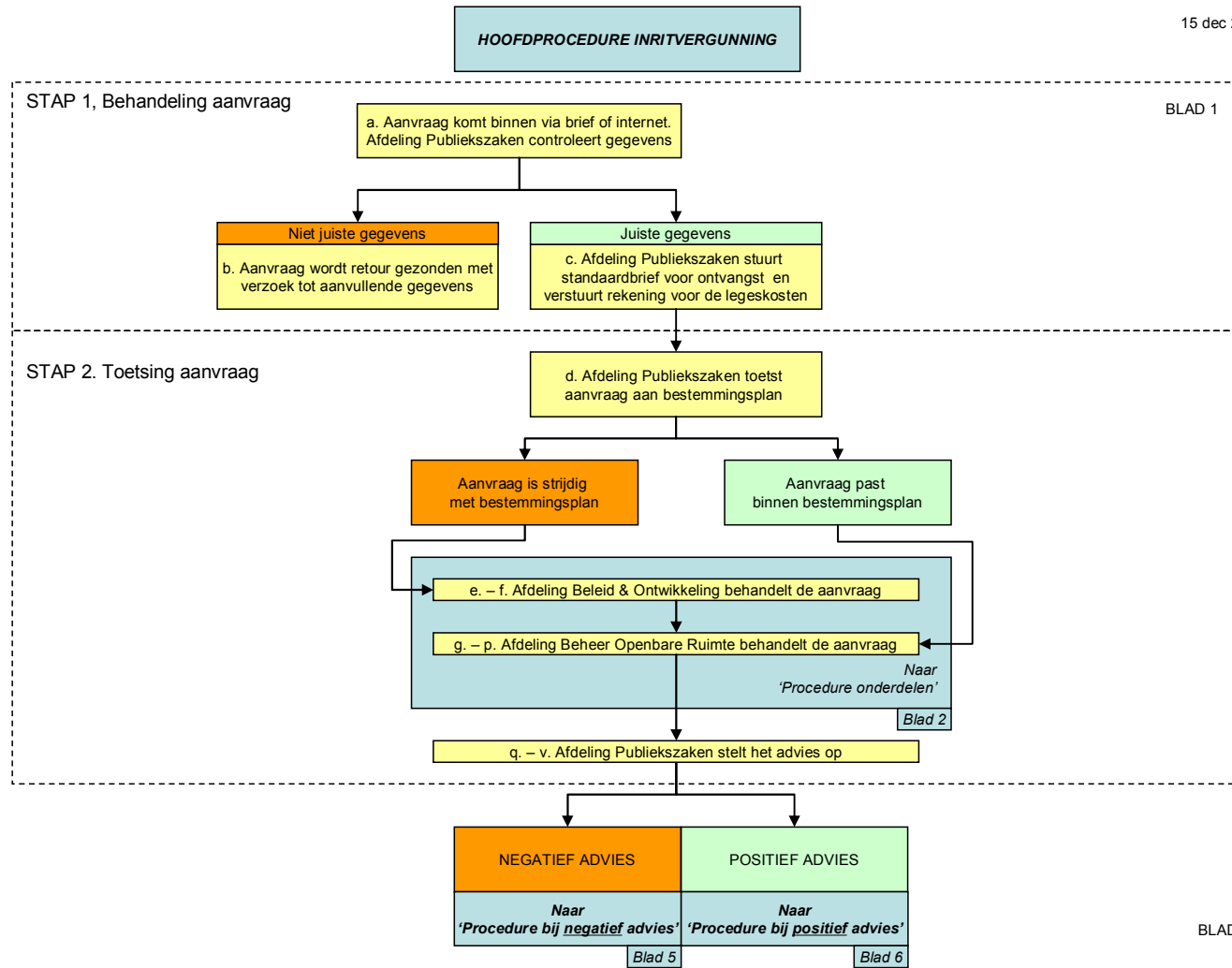
*Ruimte en Mobiliteit  
Laan 1914 nr. 35  
3818 EX Amersfoort  
Postbus 1132  
3800 BC Amersfoort  
T (033) 468 20 00  
F (033) 468 28 01  
E [info@dhv.com](mailto:info@dhv.com)  
[www.dhv.nl](http://www.dhv.nl)*



**BIJLAGE 1      Processchema**

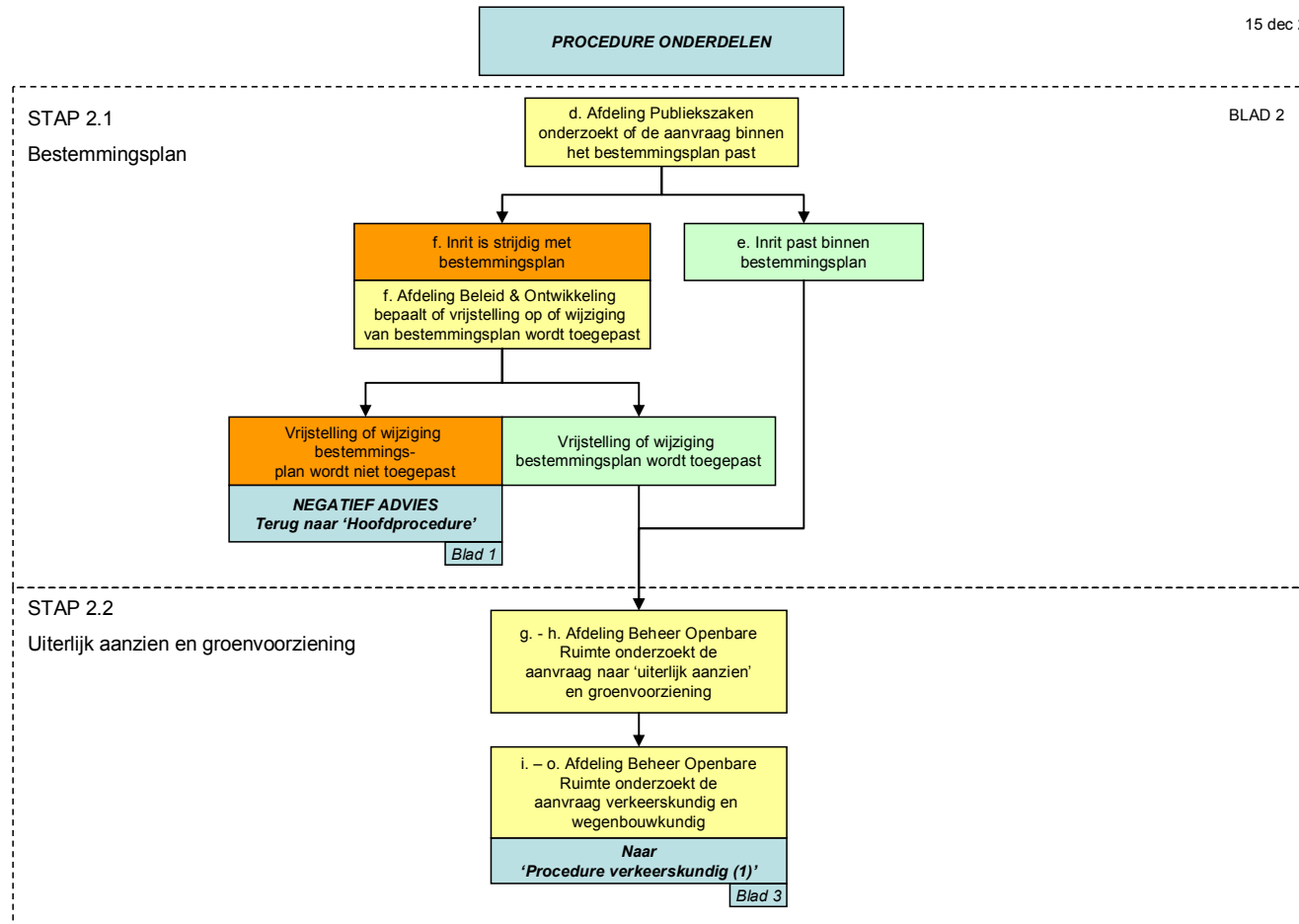
Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

15 dec 2008



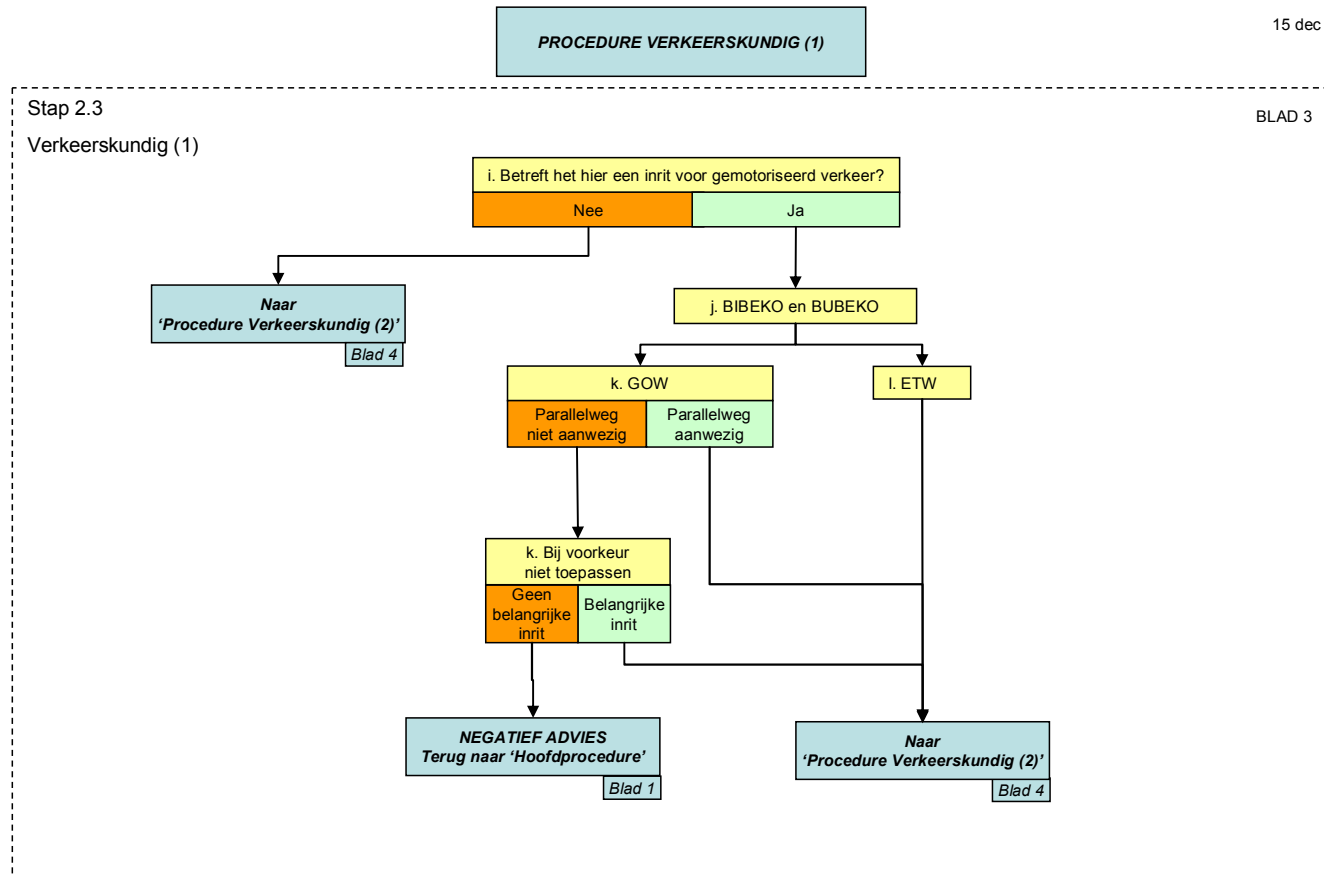
**Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht**

15 dec 2008



Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

15 dec 2008

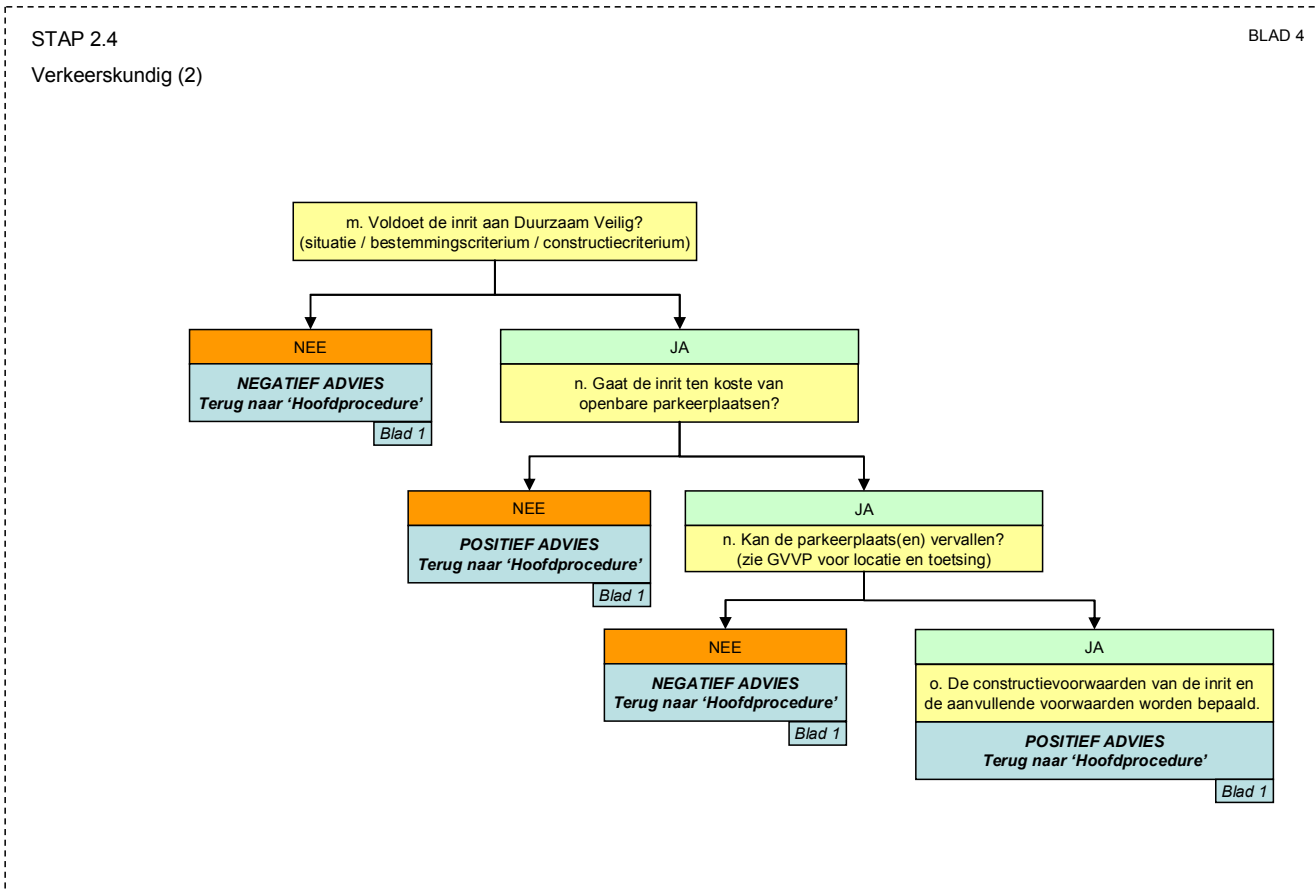


BLAD 3

Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

PROCEDURE VERKEERSKUNDIG (2)

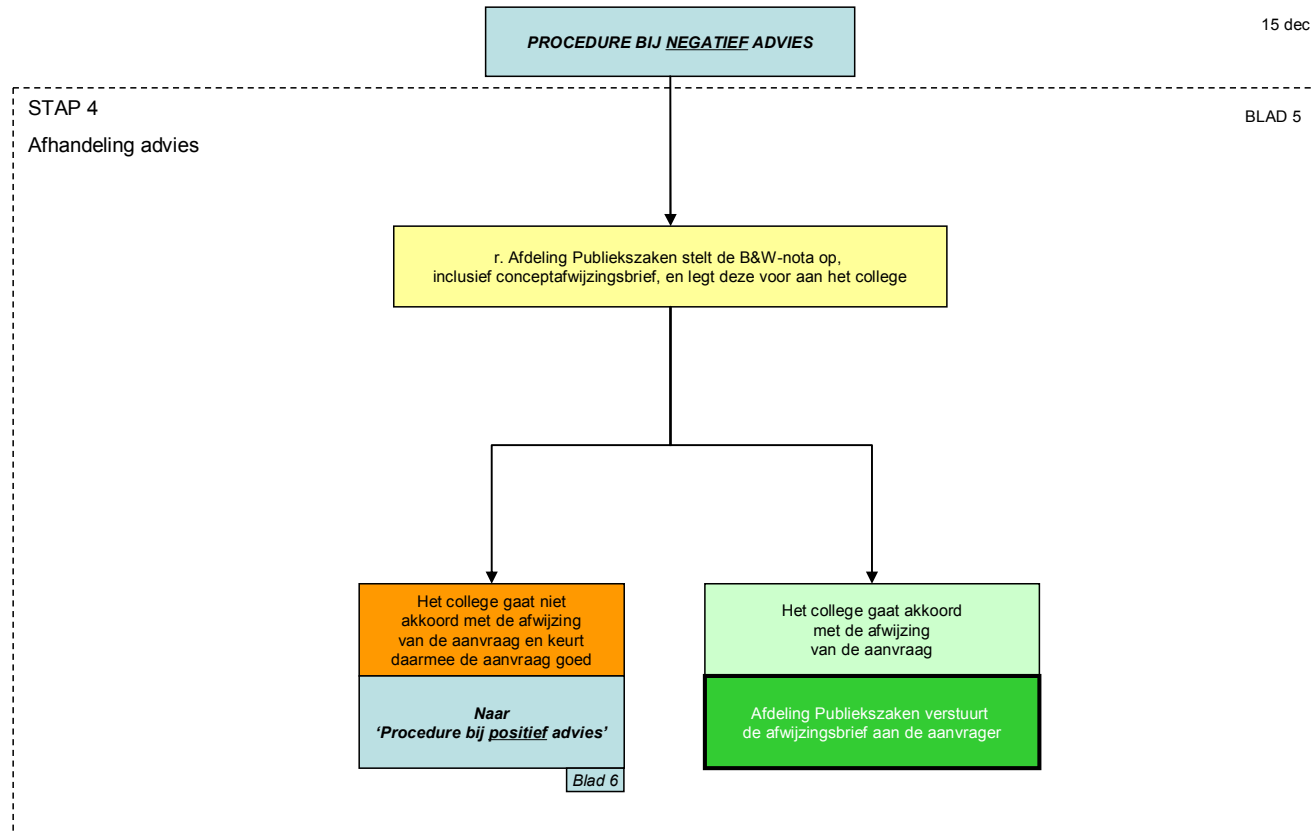
15 dec 2008



BLAD 4

Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

15 dec 2008



BLAD 5

Inrittenbeleid  
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

15 dec 2008

