

Toelichting op het Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening Stadsdeel Oost 2011

Algemeen

Op 3 april 2013 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Parkeerverordening 2013 vastgesteld. De uitvoering van de Parkeerverordening ligt bij de stadsdelen en dat geldt dus ook voor allerlei beleidsregels die in de praktijk van de vergunningverlening ontstaan. Op tal van punten laat de Parkeerverordening 2013, de stadsdelen vrij om maatwerk te leveren voor het eigen gebied.

Door middel van de nadere regels die op basis van Parkeerverordening vastgesteld moeten worden, wordt gestalte gegeven aan het parkeerbeleid binnen het eigen stadsdeel. Voorheen is dat in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer gebeurd door het vaststellen van het Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Oost-Watergraafsmeer 2009 (nadien tweemaal gewijzigd) en in stadsdeel Zeeburg door het vaststellen van het Uitwerkingsbesluit Parkeren Stadsdeel Zeeburg 2010.

Hoofdstuk 2 van de Parkeerverordening 2013 bevat een limitatieve opsomming van onderwerpen die op basis van de Parkeerverordening bij het stadsdeel zijn gelegd. Het gaat om belangrijke zaken als het vaststellen van de vergunninggebieden en het aantal vergunningen dat binnen het stadsdeel verleend wordt. In het onderhavige uitwerkingsbesluit is bij de indeling van de onderwerpen zoveel mogelijk de volgorde aangehouden van hoofdstuk 2 van de Parkeerverordening 2013.

De Parkeerverordening hangt samen met de Verordening Parkeerbelastingen. In de Verordening Parkeerbelastingen worden zaken geregeld als de betaling aan de automaat, de tarieven en de tariefgebieden. Ook de grenzen van de vergunninggebieden en van de 10-cent parkeerzones zijn in deze verordening vastgelegd.

Artikelgewijze toelichting.

Artikel 1. Begripsbepalingen

Lid 2.

Artikel 1 van de Parkeerverordening bevat de begripsomschrijvingen. In dat artikel staan veel belangrijke begrippen die ook voor de uitvoering van dit uitwerkingsbesluit van belang zijn. Te denken valt aan de definitie van een "zelfstandige woning" of een "bedrijf".

In artikel 1 van de Parkeerverordening staat te lezen: " In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder.....", gevolgd door een hele serie begrippen met omschrijving. Het is dan ook uitdrukkelijk de bedoeling geweest dat de begrippen in de nadere regelingen een zelfde betekenis hebben als in de Parkeerverordening.

Artikel 2. Vergunninggebieden

De vergunninggebieden zijn de gebieden waar op basis van de Verordening Parkeerbelastingen betaald parkeren van kracht is.

Binnen het stadsdeel zijn 15 vergunninggebieden.

In de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1 t/m 4 en Zeeburg 1 t/m 3 is het betaald parkeren al meerdere jaren feitelijk ingevoerd.

Op IJburg is in vergunninggebied Zeeburg 6 (Haveneiland West) is betaald parkeren in 2006 feitelijk gestart. In 2008 is het gebied met betaald parkeren op het Haveneiland West uitgebreid. In 2009 is het betaald parkeren op het Haveneiland West verder uitgebreid en ook gestart in vergunninggebied Zeeburg 7 (Steigereiland) en vergunninggebied Zeeburg 8 (Haveneiland Oost).

Per 1 september 2009 is – als uitvloeisel van de stedelijke nota "Voorrang voor een gezonde stad" betaald parkeren ingevoerd in de werkgebieden Amstel Business Park (vergunninggebieden Oost-

Watergraafsmeer 5 t/m 7) en Science Park (vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 8), aangezien deze gebieden binnen de Ringweg A10 liggen.

Om aan toekomstige bewoners duidelijkheid te verschaffen zijn in dit Uitwerkingsbesluit al wel de grenzen van het vergunninggebied Zeeburg – 9 opgenomen, alhoewel in dit gebieden in 2011 waarschijnlijk nog geen betaald parkeren wordt ingevoerd.

In een aantal vergunninggebieden maken één of meer blokken geen deel uit van het vergunninggebied. In vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 3 gaat het om de nieuwe bouwblokken in het gebied Eenhoorn, in vergunninggebied Zeeburg 1 om het blok Borneohof (met uitzondering van enkele MIVA-woningen), in vergunninggebied Zeeburg 2 om het blok Fountainhead, en in vergunninggebied Zeeburg 3 om het blok Kopgebouw. In de vergunninggebieden op IJburg (Zeeburg 6 t/m 8) gaat het om een hele serie blokken.

Met het "uitlichten" van blokken (of delen daarvan) uit een vergunninggebied worden kopers en huurders van woningen of bedrijfsruimten in deze blokken gestimuleerd ook feitelijk de bij de woning of het bedrijf behorende parkeerplaatsen te kopen of te huren. Het uitlichten van de blokken leidt er toe dat gebruikers van deze blokken, ook als zij geen eigen parkeerplaats hebben gekocht of gehuurd, geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. De ontwikkeling van het bouwprogramma op IJburg in volgende jaren kan leiden tot aanpassing van de lijst met uitgelichte bouwblokken. De gebruikte bloknummers op IJburg zijn terug te vinden in de uitwerkingen van het bestemmingsplan IJburg 1^e fase en in de Stedenbouwkundig Plannen voor de verschillende eilanden.

De strook langs de Piet Heinkade maakt geen deel uit van vergunninggebied Zeeburg 2. Daartoe is besloten omdat in dit gebied geen openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waar een houder van een parkeervergunning gebruik van zou kunnen maken.

Artikel 3. Deelvergunninggebieden

De Parkeerverordening biedt stadsdelen de mogelijkheid deelvergunninggebieden in te stellen met een eigen vergunningenplafond. Het Stadsdeel Oost maakt hiervan gebruik in de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1, 2 en 7, en Zeeburg 2 en 3.

Binnen vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 1 vormt sinds december 2009 de Swammerdambuurt een afzonderlijk deelvergunninggebied met een eigen plafond. Hiervoor is gekozen omdat in deze buurt veel meer parkeervergunningen zijn verleend dan er parkeerplaatsen aanwezig zijn binnen de buurt zelf.

Met een afzonderlijk plafond kan deze scheve verhouding worden teruggedrongen.

In het nieuwe gebied Oostpoort, waarvan de ontwikkeling in volle gang is, zal het parkeren van bewoners, bedrijven en instelling geheel in ondergrondse of halfverdiepte parkeergarages plaatsvinden. De (weinige) parkeerplaatsen langs de openbare weg in dit gebied zijn bedoeld voor bezoekers (voor zover die in de openbare parkeergarage geen plaats kunnen vinden) of dienen ter compensatie van opgeheven parkeerplaatsen langs de openbare weg. Daarom worden er aan bewoners, bedrijven en instellingen in Oostpoort geen bewoners- en bedrijfsvergunningen verleend. Om dit speciale vergunningenregime mogelijk te maken, is Oostpoort als deelvergunninggebied aangewezen, met een vergunningenplafond van nul. Vergunninghouders uit (het overige deel van) het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 2 (SO36) kunnen met hun vergunning wel parkeren op de parkeerplaatsen langs de openbare weg in dit gebied. Deze plaatsen dienen immers ook als compensatie voor opgeheven parkeerplaatsen in het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 2 (SO36).

Binnen vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 7 is bij de invoering van betaald parkeren in 2009 besloten de studentenwoningen aan de H.J.E. Wenckebachweg tot een afzonderlijk deelvergunninggebied met een eigen plafond aan te wijzen, opdat deze 1000 woningen niet een onevenredig beslag zouden kunnen leggen op de parkeerruimte in het bedrijvengebied Weespertrekvaart.

Per 1 januari 2008 is het gebouw Wilhelmina, huisnummers Veemkade 570 t/m 598 en Groenhoedenveem 2 t/m 30, toegevoegd aan het vergunninggebied Zeeburg 2. Het vergunninggebied Zeeburg 2 bestaat sindsdien uit twee deelvergunninggebieden: Zeeburg 2a, het oorspronkelijke vergunninggebied en Zeeburg – 2b, het gebouw Wilhelmina. De vergunningen die in één van de deelgebieden worden verleend, zijn geldig in het hele vergunninggebied Zeeburg 2. In bestuurlijk overleg tussen de centrale stad en stadsdeel Zeeburg is afgesproken dat aan de in het gebouw Wilhelmina gevestigde bedrijven maximaal 15 parkeervergunningen worden verleend. Daarom is, in artikelen 4, lid 2, het vergunningenplafond voor dit deelvergunninggebied vastgesteld op 15.

Per 1 januari 2009 zijn de vroegere vergunninggebieden Zeeburg 3, Zeeburg 4 en Zeeburg 5 samengevoegd tot het nieuwe vergunninggebied Zeeburg 3, waarbij de vroegere vergunninggebieden tot deelvergunninggebieden van het nieuwe vergunninggebied Zeeburg 3 zijn benoemd. Deelvergunninggebied Zeeburg 3a bestaat uit de gebieden Entrepot West, Pakhuizenstrook en Architectenbuurt. Deelvergunninggebied Zeeburg 3b bestaat uit de bedrijventerreinen Veemarktterrein en Zeeburgerpad tot aan de Van Lohuizenlaan. Deelvergunninggebied Zeeburg 3c bestaat uit het Industriegebied Cruquius en het gedeelte van het Zeeburgerpad ten oosten van de Van Lohuizenlaan, met uitzondering van het Kopgebouw.

Het voordeel van deze constructie is dat vergunninghouders uit één deelvergunninggebied met hun vergunning ook mogen parkeren in de andere twee deelvergunninggebieden. Dit is met name van belang voor bewoners van Entrepot West, die vaak worden geconfronteerd met een gebrek aan vrije parkeerplaatsen in hun eigen gebied, terwijl er aan de zuidzijde van de Cruquiusweg nog veel vrije plekken zijn.

Artikel 4. Vergunningenplafond per (deel)vergunninggebied

De vergunningenplafonds zijn vastgesteld met het oog op de bereikbaarheid voor het noodzakelijk autoverkeer. Op basis van artikel 4, lid 3 van de Parkeerverordening moet bij het vaststellen van het vergunningenplafond en het aantal te verlenen vergunningen in ieder geval rekening worden gehouden met minimaal 10% noodzakelijke leegstand overdag per vergunninggebied. Dat betekent dat minimaal 10% van het aantal bruikbare parkeerplaatsen overdag op de openbare weg beschikbaar moet zijn. Uit parkeertellingen blijkt dat in alle vergunninggebieden aan deze voorwaarde is voldaan, zij het, dat in delen van vergunninggebieden de parkeerdruk zeer hoog kan zijn.

Bij de vaststelling van de vergunningenplafonds voor de deelvergunninggebieden Zeeburg 2a en 2b is aangesloten bij de uitkomst van het bestuurlijk overleg tussen centrale stad en stadsdeel Zeeburg. Bij de vaststelling van de vergunningenplafonds voor de deelvergunninggebieden Zeeburg 3a, 3b en 3c is uitgegaan van de vergunningenplafonds in de vroegere vergunninggebieden Zeeburg 3, 4 en 5. Op IJburg is voor de vaststelling van het vergunningenplafond voorlopig uitgegaan van 85% van het aantal openbare parkeerplaatsen in het betreffende gebied. Dat kan in latere jaren worden aangepast. Door uitbreiding van het gebied met betaald parkeren op IJburg (Haveneiland Oost) is het vergunningenplafond voor vergunninggebied Zeeburg 8 (ZB08) met ingang van 1 juli 2011 verhoogd van 650 tot 1.162 vergunningen.

Door invoering van betaald parkeren op gedeelten van de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk is het noodzakelijk geworden ook hier een vergunningenplafond vast te stellen. Dit plafond is gelijk aan het aantal aanwezige parkeerplaatsen.

Er is ook een plafond vastgesteld voor het aantal te verlenen overloopvergunningen aan degenen in de Swammerdambuurt op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Om de buurten, waar de overloopvergunning geldig is, niet overmatig te belasten, is een maximum van 125 overloopvergunningen ingesteld. Dit komt overeen met het aantal aanvragers op de wachtlijst op het moment van de invoering van de overloopvergunning.

In de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 4 (Park de Meer) en Oost-Watergraafsmeer 8 (Science Park), alsmede in het deelvergunninggebied Oostpoort, is het vergunningenplafond nul. Dit betekent dat in deze vergunninggebieden geen bewonersvergunningen en geen bedrijfsvergunningen worden verleend. In deze gebieden is, conform het bestemmingsplan, het parkeren voor bewoners en bedrijven geheel op eigen terrein geregeld. De (schaarse) parkeerruimte op de openbare weg is bestemd voor bezoekers.

Uit de toelichting bij de gemeentelijke Parkeerverordening (artikel 4, lid 3) blijkt dat een nulplafond mogelijk is.

Het blijft door deze constructie wel mogelijk om aan bewoners van deze vergunninggebieden kraskaartvergunningen en mantelzorgvergunningen te verlenen; deze vallen immers niet onder het vergunningenplafond. Hetzelfde geldt voor sportverenigingsvergunningen. Deze categorieën worden in hun parkeergedrag als bezoekers beschouwd, voor wie de parkeerruimte op de openbare weg open staat.

Artikel 5. Milieuparkeervergunningenplafond per (deel)vergunninggebied

De gemeenteraad heeft het bij raadsbesluit van 30 november 2011 mogelijk gemaakt om een dynamisch milieuparkeervergunningenplafond vast te stellen. Het voordeel hiervan is dat er minder kans ontstaat op (lange) wachtlijsten voor "gewone" parkeervergunningen, terwijl een quotum milieuparkeervergunningen ongebruikt blijft. Anderzijds krijgen aanvragers van een milieuparkeervergunning hun vergunning direct verstrekt, ook in het geval van een wachtlijst.

Er is in het Stadsdeel Oost niet voor gekozen het aandeel van het milieuvergunningenplafond te maximeren op 5% van het totale vergunningenplafond, aangezien er in dit stadsdeel enkele (deel)vergunninggebieden met een zeer laag plafond zijn, waarbij reeds de aanvraag voor twee milieuparkeervergunningen tot een overschrijding van het plafond zou leiden.

De nu gekozen systematiek houdt in, dat in een (deel)vergunninggebied bij de eerste volledige aanvraag van een milieuparkeervergunning het milieuparkeervergunningenplafond op 1 (één) wordt gesteld. Bij de volgende aanvraag wordt dit twee, bij de daaropvolgende aanvraag drie, enzovoort. Als een milieuparkeervergunning wordt beëindigd (door opzegging, intrekking of anderszins) wordt het milieuparkeervergunningenplafond weer met één verlaagd.

In dit besluit is geen maximum gesteld aan het aantal milieuparkeervergunningen binnen een (deel)vergunningengebied waarvoor deze systematiek geldt.

In het geval het (deel)vergunningenplafond (artikel 4, lid 1. en 2.) is bereikt, wordt door middel van een tijdelijke verhoging van dit plafond ervoor gezorgd dat de aangevraagde milieuparkeervergunning toch terstond kan worden verleend.

Deze tijdelijke verhoging komt expliciet ten goede aan het milieuparkeervergunningenplafond, opdat niet een aanvrager van een andere parkeervergunning met een eerdere aanvraagdatum op de wachtlijst voorrang krijgt op de aanvrager van de milieuparkeervergunning.

Na het verlenen van de milieuparkeervergunning wordt het (deel)vergunningenplafond terstond weer met één verlaagd tot het oorspronkelijke niveau.

Het door het verlenen van de milieuparkeervergunning bereikte niveau van het milieuparkeervergunningenplafond blijft echter in stand, zodat de ruimte voor de "overige" parkeervergunningen, niet zijnde milieuparkeervergunningen, met één wordt verminderd.

De verleende milieuparkeervergunning is dus, in een (deel)vergunningengebied met een wachtlijst, een tijdelijk boventallige vergunning.

Bij de eerstvolgende beëindiging van een parkeervergunning wordt dan feitelijk het oorspronkelijke niveau van het (deel)vergunningenplafond weer bereikt, en pas bij de tweede beëindiging van een parkeervergunning kan een nieuwe parkeervergunning worden verleend aan de eerste op de wachtlijst.

Artikel 6. Meeverhuisregeling

Een bewonersvergunning en een bedrijfsvergunning wordt ingevolge artikel 32, lid 2 van de Verordening geweigerd indien het vergunningenplafond van het betrokken vergunninggebied is bereikt. Slechts de aanvrager die om die reden een weigering heeft ontvangen, wordt op een wachtlijst geplaatst.

Indien iemand al een bewonersvergunning heeft en naar een ander vergunninggebied verhuist kan de vergunning niet "meeverhuizen". Een bewonersvergunning is immers op grond van artikel 28 alleen geldig in het vergunninggebied waarvoor ze is verleend. Op basis van artikel 34, lid 5 van de Verordening wordt evenwel rekening gehouden met de tijd waarover de bewoner voorafgaande aan zijn verhuizing reeds over een bewonersvergunning beschikte of reeds op de wachtlijst staat voor een bewonersvergunning. In een dergelijk geval is niet alleen de datum van ontvangst van de volledige aanvraag bepalend voor de plaats op de wachtlijst, doch tevens de datum waarop de bewoner een bewonersvergunning is verleend voor het vergunninggebied waar hij eerst woonde of de datum waarop de aanvrager op de wachtlijst is geplaatst voor een bewonersvergunning in het vergunninggebied waar hij vandaan komt. Met "de vorige bewonersvergunning" wordt dan ook bedoeld de bewonersvergunning die de bewoner direct voorafgaande zijn verhuizing bezat en met "de datum van eerdere plaatsing op de wachtlijst" is bedoeld de datum van plaatsing op de wachtlijst voor een bewonersvergunning in het vorige woongebied.

In artikel 6 is vastgelegd dat iemand die wachttijd meeverhuist en daardoor bovenaan de wachtlijst terecht komt, terstond een vergunning krijgt. Dit voorkomt dat er nog een periode gewacht moet worden op het vrijkomen van een parkeervergunning in het vergunninggebied. Overigens kan geen beroep gedaan worden op deze regeling, indien op basis van artikel 9 van de Verordening geen vergunning wordt toegekend, als gevolg van het (kunnen) beschikken over een stallingsplaats en/of belanghebbendenparkeerplaats.

Lid 4.

In dit lid wordt uitgesloten, dat iemand in het bezit van een parkeervergunning, die naar een vergunninggebied met een nulplafond verhuist, op basis van de meeverhuisregeling daar toch een parkeervergunning zou kunnen krijgen.

Lid 5.

Dit lid ziet op de situatie dat niet een bewoner maar een bedrijf verhuist.

Artikel 7. Bloktijden betaald parkeren

Op basis van artikel 4, lid 1 onder d, van de Parkeerverordening moet in dit uitwerkingsbesluit worden vastgesteld gedurende welke (blok)tijden er voor parkeren parkeerbelasting wordt geheven. Voor stadsdeel Oost binnen de Ringweg A10 geldt (op grond van artikel 3 van de Parkeerverordening) een minimale periode van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 21.00 uur. De periode mag worden uitgebreid met de zondag en met bloktijden in de avond en de nacht. Voor gebieden buiten de ring geldt een minimale periode van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 19.00 uur. Deze periode mag worden uitgebreid met de zaterdag en zondag en met bloktijden in de avond en de nacht. Voor het werkgebied Amstel Business Park (vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 6 en 7) is door de centrale stad, bij vaststelling van de nota "Voorrang voor een gezonde stad", de bloktijd vastgesteld op maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 19.00 uur. Het stadsdeel heeft hier niet de vrijheid deze bloktijd uit te breiden.

In het stadsdeel Oost geldt voor de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 2, 3, 4, 5, 8 en 9, en Zeeburg 1 en 3 het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag, van 9.00 uur tot 21.00 uur. In deze vergunninggebieden geeft de parkeerdruk vooralsnog geen aanleiding het betaald parkeren uit te breiden met de avonduren van 21.00 uur tot 24.00 uur.

In de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1 (Oosterparkbuurt en Weesperzijdestrook) en Zeeburg 2 (Java- en KNSM-eiland, Rietlanden, Sporeburg, Borneo-eiland) geldt het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 24.00 uur.

In de vergunninggebieden Zeeburg 6, Zeeburg 7, Zeeburg 8 en Zeeburg 9 (IJburg en gedeelten van de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk) geldt het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 19.00 uur. Deze gebieden zijn vrijwel geheel buiten de ringweg A10 gelegen.

Artikel 8. Overloopgebieden

Overloopgebieden zijn gebieden met een relatief lage parkeerdruk, waarvoor automobilisten die op de (lange) wachtlijst staan in een aangrenzend vergunninggebied, een overloopvergunning kunnen verkrijgen.

In stadsdeel Oost kunnen vergunninggerechtigden voor het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 7 (Weespertrekvaart) die op de wachtlijst zijn geplaatst, een tijdelijke overloopvergunning krijgen voor het aangrenzende vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 6, waar veel meer parkeerruimte is. Door deze mogelijkheid te benutten, kan in het gehele werkgebied Amstel Business Park hetzelfde vergunningregime voor bedrijven (1 vergunning per 5 werknemers) worden gehandhaafd.

Daarnaast kunnen vergunninggerechtigden voor het deelvergunninggebied Swammerdambuurt een tijdelijke overloopvergunning krijgen voor het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 3 (Watergraafsmeer). Dit is een zeer groot vergunninggebied, waar in principe ruimte is voor opvang van degenen die op de wachtlijst staan. Het vergunninggebied kent echter ook buurten met een hoge parkeerdruk, waar toevoeging van parkeerders met een overloopvergunning ongewenst is. In artikel 16, lid 3 is aangegeven, in welke straten van het vergunninggebied overloopvergunningen niet geldig zijn.

Artikel 9. Aantal te verlenen bewonersvergunningen

Het aantal bewonersvergunningen dat per zelfstandige woning wordt verleend is vastgelegd in dit artikel. Onder een zelfstandige woning wordt volgens de Parkeerverordening verstaan: woning welke een eigen toegang heeft en welke de bewoner kan bewonen zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen buiten die woning. Onder een woning wordt mede verstaan: woonwagen op een daartoe aangewezen centrum en woonboot op een reguliere of gedoogde ligplaats.

In artikel 9 van de Parkeerverordening is aangegeven wie in aanmerking komt voor een bewonersvergunning. Indien een aanvrager niet aan alle voorwaarden voldoet, wordt de vergunning geweigerd op basis van artikel 32 van de Parkeerverordening. Ook kan het zijn dat het vergunningplafond van het betreffende gebied is bereikt. In een dergelijk geval wordt de vergunning eveneens geweigerd maar wordt de aanvrager wel op de wachtlijst geplaatst (zie artikel 34 van de Parkeerverordening).

Uitdrukkelijk zij vermeld dat op basis van het eerste lid van artikel 9 van de Parkeerverordening een bewoner slechts in aanmerking kan komen voor een bewonersvergunning indien de bewoner niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats of een belanghebbendenparkeerplaats in het desbetreffende vergunninggebied. Als een bewoner een stallingsplaats niet als zodanig in gebruik heeft of niet als zodanig gerealiseerd heeft, komt dit voor risico van de bewoner. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld de situatie dat een woning beschikt of behoort te beschikken over een garage of een parkeerplek doch deze voor andere doeleinden wordt gebruikt.

Lid 1 onder a.

In de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1 en 2 (het vroegere stadsdeel Oost) bestond tot juni 2000 de mogelijkheid om op één adres maximaal twee bewonersvergunningen te verkrijgen.

In vergunninggebied Zeeburg 1 (Indische Buurt) bestond tot en met 4 april 2005 de mogelijkheid op één adres maximaal twee bewonersvergunningen te verkrijgen.

Bij het invoeren van betaald parkeren in de werkgebieden in Amstel Business Park is aan de (weinig) bewoners van dit bedrijventerrein de mogelijkheid geboden om, als zij over twee auto's per adres beschikten, gedurende een korte periode twee bewonersvergunningen aan te vragen. Wie echter nu naar een woonadres op dit bedrijventerrein verhuist, heeft echter maar recht op één bewonersvergunning per adres.

Reeds verleende tweede bewonersvergunningen op één adres kunnen blijven voortbestaan zolang de betrokken vergunninghouders aan de overige voorwaarden voor vergunningverstrekking voldoen.

In vergunninggebied Zeeburg 2 en in deelvergunninggebied Zeeburg 3a (Oostelijk Havengebied) heeft altijd de regel gegolden dat per adres maximaal één bewonersvergunning wordt verleend. De regel

vindt zijn grondslag in het voor dit gebied vastgestelde ontwerp. Het alsnog toestaan van maximaal twee bewonersvergunningen op één adres zou tot een onaanvaardbare stijging van de parkeerdruk leiden.

In de vergunninggebieden Zeeburg 6, Zeeburg 7 en Zeeburg 8 (IJburg) is gekozen voor beperking van autobezit en autogebruik. De daarmee samenhangende parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per woning) maken het niet verantwoord meer dan één parkeervergunning per adres te verlenen.

Lid 1 onder b.

In vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 3 (Watergraafsmeer) biedt het aantal parkeerplaatsen in het vergunninggebied als geheel, ten opzichte van het aantal verleende parkeervergunningen, een royale overmaat. Daarom is er door het bestuur van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer in het jaar 2000 niet voor gekozen om hier het maximum aantal bewonersvergunningen terug te brengen van twee naar één, zoals toen in de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1 en 2 is gebeurd. In de deelvergunninggebieden Zeeburg 3b en Zeeburg 3c (bedrijventerreinen en industriegebied Cruquius) is de parkeerdruk 's avonds en 's nachts laag en het aantal woningen gering. Daarom is er voor deze gebieden geen reden voor een lager maximum dan twee te kiezen.

Bij het invoeren van betaald parkeren op gedeelten van de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk wordt aan de (weinige) bewoners van dit gebied de mogelijkheid geboden om, als zij over twee auto's per adres beschikken, gedurende een korte periode twee bewonersvergunningen aan te vragen. Het invoeren van betaald parkeren is immers bedoeld om de van elders komende parkeeroverlast tegen te gaan, en niet om de huidige bewoners in hun rechten te beperken. Er is voldoende parkeercapaciteit aanwezig om dit mogelijk te maken. Na deze periode zal echter ook dit gebied komen te vallen onder het in de Nota Parkeerbeleid vastgestelde maximum van één bewonersvergunning per adres in het hele stadsdeel. Reeds verleende tweede bewonersvergunningen op één adres kunnen blijven voortbestaan zolang de betrokken vergunninghouders aan de overige voorwaarden voor een vergunning voldoen.

Lid 2.

Als uitvloeisel van het nulplafond in de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 4 en 8 en het deelvergunninggebied Oostpoort (zie artikel 4, lid 1 en 2) kunnen in deze vergunninggebieden geen bewonersvergunningen worden verleend.

Lid 5.

Op basis van dit lid is het mogelijk om in bepaalde gevallen ook binnen de vergunninggebieden, bedoeld in lid 1, een tweede bewonersvergunning te verlenen. Een tweede bewonersvergunning kan worden verleend aan degene aan wie door zijn werkgever een bedrijfsvoertuig, vallende onder de grijs kentekenregeling, ter beschikking is gesteld, uitsluitend voor de uitoefening van zijn beroep, ten behoeve van dat motorrijtuig. Hierdoor is het mogelijk om voor een dergelijk motorrijtuig een parkeervergunning te verlenen náást een parkeervergunning, die de aanvrager al heeft ten behoeve van een privé-(personen)auto.

Het gaat in dit lid met name om bedrijfsbusjes, waarin materialen worden opgeslagen en vervoerd, voor personen die met deze materialen vanaf hun huisadres werken. In verband met spoedeisendheid of bedrijfslogistiek kunnen zij niet eerst deze materialen ophalen bij het vestigingsadres van hun bedrijf. Met deze bedrijfsbusjes worden gelijkgesteld de personenbusjes, die in opdracht worden gebruikt voor het vervoer van scholieren (bijv. naar het speciaal onderwijs) en van ouderen binnen het stadsdeel. De vaste bestuurders hiervan kunnen voor deze busjes een vergunning krijgen, zodat zij bij hun woning kunnen parkeren.

Deze regeling geldt niet voor de vergunninggebieden met een nulplafond, aangezien daar de parkeerruimte op de openbare weg uitsluitend bestemd is voor bezoekers.

Lid 6.

Het kan zijn dat een bewoner een bedrijf aan huis heeft. In dat geval is het op basis van de Parkeerverordening mogelijk dat de bewoner zowel een bewonersvergunning als een bedrijfsvergunning aanvraagt. Dit is een ongewenste situatie vanwege de (te verwachten) hoge

parkeerdruk. Om die reden is ervoor gekozen om gebruik te maken van het bepaalde in artikel 9, lid 5 van de Parkeerverordening.

De bewoner heeft –indien zowel aan artikel 9 als aan artikel 10 van de Parkeerverordening wordt voldaan en het vergunningenplafond nog niet is bereikt - in ieder geval recht op een bewonersvergunning of een bedrijfsvergunning, maar niet op beide.

Recht op zowel een bewonersvergunning als een bedrijfsvergunning op één adres kan alleen indien de bewoner in een vergunninggebied woont waar ook tweede bewonersvergunningen worden verleend. Bewoners met een bedrijf aan huis zijn doorgaans kleine zelfstandigen zonder personeel. Meestal kan op basis van artikel 10 van de Parkeerverordening aan het bedrijf van de bewoner slechts één bedrijfsvergunning worden verleend (behoudens het bepaalde in het zesde lid van artikel 10 van de Parkeerverordening). Indien nu op het adres twee bewonersvergunningen verleend kunnen worden doch de bewoner heeft al een bedrijfsvergunning op hetzelfde adres, dan wordt slechts één bewonersvergunning verleend.

Lid 7.

Waar in dit artikel sprake is van een bewonersvergunning, wordt daaronder tevens verstaan een milieuparkeervergunning voor bewoners.

Dit houdt in, dat in een vergunninggebied waar één bewonersvergunning per zelfstandige woning kan worden verleend, of een bewonersvergunning of een milieuparkeervergunning voor bewoners kan worden verleend.

In een vergunninggebied waar twee bewonersvergunningen kunnen worden verleend, kunnen of twee bewonersvergunningen, of twee milieuparkeervergunningen voor bewoners, of één bewonersvergunning en één milieuparkeervergunning voor bewoners worden verleend.

Waar in lid 6 van dit artikel sprake is van bedrijfsvergunningen, wordt hieronder mede verstaan: milieuparkeervergunningen voor bedrijven.

Artikel 10. Aantal te verlenen bedrijfsvergunningen

Lid 1.

In dit artikel is geregeld hoeveel bedrijfsvergunningen per bedrijf worden verleend. Wat onder een bedrijf wordt verstaan, is te lezen in artikel 1 onder b. van de Parkeerverordening.

De bepaling onder a. dat in de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 1 t/m 3 en 5, Zeeburg 1 en 2 en Zeeburg 6 t/m 9 en in deelvergunninggebied Zeeburg 3a maximaal één bedrijfsvergunning wordt verstrekt per 10 werknemers, moet als volgt worden gelezen: bij 1 tot 10 werknemers bestaat er recht op één bedrijfsvergunning, bij 11 tot 20 werknemers recht op twee bedrijfsvergunningen, enzovoort. De norm is in deze vergunninggebieden gebaseerd op het feit dat het om vergunninggebieden gaat met als hoofdfunctie wonen.

Bij de bepaling onder b. voor de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 6 en 7 en deelvergunninggebied Zeeburg 3b geldt dezelfde rekenwijze, uitgaande van één vergunning per vijf werknemers of een gedeelte daarvan. De vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 6 en 7 vormen samen het werkgebied Amstel Business Park en deelvergunninggebied Zeeburg 3b bestaat uit het Veemarkterrein en het grootste deel van het Zeeburgerpad. De norm is in deze gebieden gebaseerd op het feit dat het om bedrijventerreinen gaat waar het wonen ondergeschikt is.

In deelvergunninggebied Zeeburg 3c, het industriegebied Cruquius, is geen maximum aan het aantal te verlenen bedrijfsvergunningen in relatie tot het aantal werknemers gesteld. De enige grens aan het aantal te verlenen bedrijfsvergunningen wordt in dit gebied gevormd door het vergunningenplafond.

De bevoegdheid om een bedrijfsvergunning te verlenen is neergelegd in artikel 10 van de Parkeerverordening. Indien een aanvrager niet aan alle voorwaarden voldoet, wordt de vergunning geweigerd op basis van artikel 32 van de Parkeerverordening. Ook kan het zijn dat het vergunningplafond van het betreffende gebied is bereikt. In een dergelijk geval wordt de vergunning eveneens geweigerd maar wordt de aanvrager wel op de wachtlijst geplaatst. (zie artikel 34 van de Parkeerverordening).

Lid 2.

Als uitvloeisel van het nulplafond in de vergunninggebieden Oost-Watergraafsmeer 4 en 8 en het deelvergunninggebied Oostpoort (zie artikel 4, lid 1 en 2) kunnen in deze vergunninggebieden geen bedrijfsvergunningen worden verleend.

Lid 3.

Met dit lid wordt de mogelijkheid geopend om maximaal drie extra bedrijfsvergunningen te verlenen aan kleine (ambachtelijke en/of servicegerichte) bedrijven, die voor de bedrijfsuitoefening meer auto's nodig hebben dan waarvoor zij op grond van de norm uit het eerste lid aanspraak kunnen maken. In deze categorie vallen onder andere kleine bouwnijverheidbedrijven, loodgieters, installatiebedrijven. Door de beperking tot bedrijfsvoertuigen die onder de grijs kentekenregeling vallen zijn bedrijven, waar het slechts om het afleggen van bezoeken aan klanten gaat (adviesbureaus, accountantskantoren, advocaten) niet in deze regeling opgenomen. Bij die bedrijven gaat het doorgaans immers niet om het moeten vervoeren van materialen waarvoor bedrijfsbusjes nodig zijn. Deze regeling is conform het gestelde in artikel 10, lid 6, van de Parkeerverordening 2013. Door de term "additioneel" is deze mogelijkheid niet van toepassing in een vergunninggebied met een nulplafond.

Lid 4.

Deze bepaling is de evenknie van artikel 9, lid 6 van dit uitwerkingsbesluit. De ratio van de bepaling is te voorkomen dat een bewoner met een bedrijf aan huis niet bevoordeeld wordt ten opzichte van andere bewoners. In een vergunninggebied waar de parkeerdruk hoog is, is dat een ongewenste situatie. Er blijft evenwel altijd recht bestaan op hetzij een bewonersvergunning of een bedrijfsvergunning indien zowel aan artikel 9 als aan artikel 10 van de Parkeerverordening wordt voldaan en het vergunningenplafond nog niet is bereikt. Zie ook de toelichting bij artikel 9, lid 6 van dit uitwerkingsbesluit.

Lid 5.

Waar in dit artikel sprake is van een bedrijfsvergunning, wordt daaronder tevens verstaan een milieuparkeervergunning voor bedrijven. Dit houdt in, dat indien aanspraak bestaat op één bedrijfsvergunning, dit of een bedrijfsvergunning, of een milieuparkeervergunning voor bedrijven kan zijn. Indien aanspraak bestaat op meer dan één bedrijfsvergunning, kan het totale aantal vergunningen of geheel uit bedrijfsvergunningen, of geheel uit milieuparkeervergunningen voor bedrijven, of uit een combinatie van bedrijfsvergunningen en milieuparkeervergunningen voor bedrijven bestaan. Waar in lid 4 van dit artikel sprake is van bewonersvergunningen, wordt hieronder mede verstaan: milieuparkeervergunningen voor bewoners.

Artikel 11. Sportverenigingsvergunning

De sportverenigingen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 13 van de Parkeerverordening kunnen in aanmerking komen voor een sportverenigingsvergunning. Dit is van belang omdat sportverenigingen in belangrijke mate afhankelijk zijn van de inzet van vrijwillig kader (kantinepersoneel, scheidsrechters, materiaal mensen, enzovoort). Het aantal vergunningen per sportvereniging is afhankelijk van het aantal leden. Daarbij is er in de Parkeerverordening van uit gegaan dat 1 op de 10 leden tot het vrijwillig kader behoort.

Er is, binnen de norm van 1 vergunning per 10 leden, geen maximaal aantal vergunningen per sportclub. Dit om grote sportverenigingen, met meer dan 100 leden en meer vrijwillig kader, niet in een nadelige positie te plaatsen ten opzichte van kleinere verenigingen beneden de 100 leden. te beperken.

De vergunningen worden verleend aan de sportvereniging, dus niet aan de (kader)leden persoonlijk. De sportvereniging bepaalt, wie van de vergunningen gebruik kunnen maken.

Artikel 12. Volkstuinvergunning

Volkstuinders verblijven dikwijls lange tijd, en 's zomers soms permanent op hun volkstuin. Om hen bij hun tuin niet het volle bezoekerstarief per uur te hoeven laten betalen, is in de Parkeerverordening de volkstuinvergunning in het leven geroepen.

Voor het aantal te verlenen volkstuinvergunningen is het aantal volkstuinen per complex maatgevend. Het (maximum) aantal te verlenen vergunningen is één per drie percelen.

De vergunningen worden verleend aan de volkstuinvereniging die het complex beheert, dus niet aan de volkstuinders persoonlijk. De vereniging bepaalt, wie van de vergunningen gebruik kunnen maken.

Artikel 13. Maatschappelijke vergunning

Lid 1.

Voor de maatschappelijke vergunning geldt dat ze alleen verleend kan worden indien de nadere regels van het stadsdeel daarin voorzien. Door opname van dit artikel 13 is het dagelijks bestuur bevoegd om maatschappelijke vergunningen te verlenen. Er is voor gekozen om in stadsdeel Oost maatschappelijke vergunningen te verlenen aan onderwijsinstellingen en aan bureaus van politie. In de Parkeerverordening wordt omschreven, wat onder een onderwijsinstelling wordt verstaan.

Lid 2.

In artikel 18, lid 2 van de Parkeerverordening is bepaald dat het aantal maatschappelijke vergunningen per zorg- of onderwijsinstelling of per bureau van politie maximaal het aantal bedrijfsvergunningen bedraagt waarop de onderwijsinstelling of het bureau van politie recht heeft op basis van artikel 10 (van de Parkeerverordening). De maatschappelijke vergunningen kunnen beschouwd worden als extra "bedrijfsvergunningen". De maatschappelijke vergunning heeft echter als voordeel dat ze niet geweigerd kan worden indien het vergunningenplafond van het betreffende vergunninggebied is bereikt. Dit in tegenstelling tot een bedrijfsvergunning (zie artikel 32 van de Parkeerverordening).

Voor onderwijsinstellingen geldt dat het aantal maatschappelijke vergunningen maximaal het aantal bedrijfsvergunningen is, waar die instelling recht op heeft. Een bedrijfsvergunning, waarvoor men op de wachtlijst is geplaatst, maar die in verband met het bereiken van het vergunningenplafond nog niet verleend is, telt wel mee bij het bepalen van het aantal maatschappelijke vergunningen. Voor politiebureaus is het maximum aantal maatschappelijke vergunningen vijf per bureau, ook al heeft het bureau recht op een hoger aantal bedrijfsvergunningen. Dit is zo bepaald om de parkeerdruk in de omgeving van grote politiebureaus niet plotseling te laten stijgen, terwijl de bureaus waaraan al maatschappelijke vergunningen zijn verleend, geen vergunningen hoeven in te leveren.

Artikel 14. Vergunningen op code

Uitgangspunt van de Parkeerverordening is dat parkeervergunningen en belanghebbendenvergunningen op kenteken worden verleend tenzij in de nadere regels van het stadsdeel bepaald is dat een vergunning op code wordt verleend. Op basis van dit artikel is het mogelijk om de in artikel 14 genoemde vergunningen op code te verlenen.

Lid 1.

Van een bedrijfsvergunning is in de Parkeerverordening al bepaald dat deze op code verleend indien de aanvrager daar om verzoekt, en de aanvrager aan kan tonen dat het bedrijf een volcontinu bedrijfsproces heeft of dat er sprake is van een voortdurend en onvermijdelijk wisselend bestand aan auto's. Indien dit is aangetoond, is er voor het dagelijks bestuur van het stadsdeel geen beleidsruimte meer om het verlenen van de vergunning op code te weigeren.

Ook voor de hulpverlenervergunning is in de Parkeerverordening bepaald, dat deze op code wordt verleend indien de aanvrager daar om verzoekt.

Lid 2.

Voor de overige vergunningen die op code kunnen worden verleend, heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel in principe de beleidsruimte om te bepalen of een verzoek om een vergunning op code te verlenen, al dan niet wordt ingewilligd.

Daarbij dienen de criteria, die worden gehanteerd bij het op code verlenen van bedrijfsvergunningen, als richtsnoer.

Artikel 15. Bedrijfsvergunning ambulante handelaar

In dit artikel worden marktkooplieden en houders van een standplaats buiten de markt gelijkgesteld met een bedrijf. Anders dan bedrijven en winkeliers, beschikken zij niet over een bedrijfspand met een adres (straat en huisnummer). De vergunning moet dus worden uitgeschreven op het woonadres van de aanvrager, dat in veel gevallen buiten het vergunninggebied is gelegen, waar de markt of de standplaats zich bevindt.

Alleen marktkooplieden die regelmatig een standplaats innemen, komen voor een bedrijfsvergunning in aanmerking.

Artikel 10, lid 12, van de Parkeerverordening 2013 biedt voor deze regeling de mogelijkheid.

Houders van een standplaats buiten de markt (te denken valt aan bloemenstallen, viskramen, en – tijdens het seizoen – oliebollenkramen) worden in het derde lid gelijkgesteld met marktkooplieden.

Onder een ambulante handelaar wordt volgens artikel 1 onder a. van de Parkeerverordening 2013 verstaan: hij die beroepsmatig ambulante handel uitoefent in de zin van de vigerende verordening op de straathandel.

Artikel 16. Beperking geldigheid parkeervergunningen

In paragraaf 5 van de Parkeerverordening is onder meer de geldigheid van vergunningen geregeld. Artikel 28 ziet op de plaats en geldigheid van de vergunningen. Op basis van het vierde lid van artikel 28 zijn burgemeester en wethouders (lees: het dagelijks bestuur van het stadsdeel) bevoegd de geldigheid van vergunningen naar plaats gedurende bepaalde tijden te beperken.

Op grond van de Parkeerverordening (artikel 31, lid 5) zijn de meeste soorten parkeervergunningen niet geldig op tijden en plaatsen waar een parkeerduurbepanking is ingesteld. Een parkeerduurbepanking is altijd ingesteld in de 10-cent parkeerzones ("fiscale blauwe zones"); daarom zijn deze parkeervergunningen daar niet geldig.

In het stadsdeel Oost betreft dit een aantal parkeervoorzieningen bij sportcomplexen met een parkeerduurbepanking van 4 uren (artikel 16, lid 1., a. t/m d.).

Daarnaast is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door een zgn. "winkelstratenregime" in te stellen in een aantal winkelstraten, genoemd in artikel 16, lid 2, voor de periode van maandag t/m zaterdag van 12.00 uur en 17.00 uur.

In deze laatste gebieden, waar geen parkeerduurbepanking geldt, zijn mantelzorgvergunningen wèl geldig.

Het doel van de beperking van de geldigheid van de vergunningen is om in de meest drukke winkelstraten voldoende parkeerruimte beschikbaar te houden voor bezoekers (het winkelend publiek), die zijn aangewezen op losse kaartjes uit de parkeerautomaat. Daarom zijn parkeervergunningen (met uitzondering van de hulpverlenersvergunning) op die tijden niet geldig. Op deze wijze wordt voorkomen, dat de winkeliers met hun bedrijfsvergunning zelf de parkeerruimte voor de eigen winkel innemen, die aan hun klanten ten goede zou moeten komen. Ook de bewoners van de in het winkelgedeelte gelegen woningen worden met deze bepaling gestimuleerd tijdens het aangewezen tijdvak hun auto elders te parkeren.

Bij de parkeergelegenheid bij sportcomplexen is het de bedoeling dat bezoekers van deze complexen hun wedstrijden of trainingen kunnen afwerken, en dat de hier aanwezige parkeergelegenheid niet wordt ingenomen door langparkerende vergunninghouders.

De consequentie is wel, dat ook sportverenigingsvergunningen niet geldig zijn voor de "fiscale blauwe zones" bij sportcomplexen.

Overloopvergunningen (ten behoeve van degenen uit de Swammerdambuurt die op de wachtlijst voor een parkeervergunning zijn geplaatst) zijn niet geldig in een aantal straten in het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer 3. Dit betreft enerzijds de straten in buurten dichtbij de Swammerdambuurt met een hoge parkeerdruk (Van der Kunbuurt en Omval, Don Bosco), voorts de omgeving van het Amstelstation (o.a. Julianaplein, Wibautstraat) waar de parkeerplaatsen nodig zijn voor kortparkeerders, en tenslotte een aantal verder weg van de Swammerdambuurt gelegen buurten (Middenmeer, Jeruzalem, Amsteldorp, Betondorp), die minder voor de hand liggen als overloopgebied voor de Swammerdambuurt en die mogelijk als overloopgebied nodig zijn indien er elders in Oost-Watergraafsmeer wachtlijsten zouden ontstaan.

Artikel 17. Parkeerduurbeperking

De maximale parkeerduur in de 10-cent parkeerzones bij sportcomplexen is 4 uren (artikel 17 a. t/m d.).

Voor de parkeergelegenheid bij sportcomplexen is de maximale parkeertijd gekozen die op grond van de Parkeerverordening mogelijk is bij een parkeerduurbeperking.

Artikel 18. Belanghebbendenparkeerplaatsen en -vergunningen

Blijkens artikel 1 onder e. van de Parkeerverordening is een belanghebbendenparkeerplaats een parkeerplaats die is aangeduid door bord E9 van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990, al dan niet voorzien van een onderbord. Het dagelijks bestuur is bevoegd dergelijke plaatsen aan te wijzen op basis van de verkeerswetgeving.

Een belanghebbendenparkeerplaats is in artikel 39 van de Parkeerverordening 2013 aangewezen als een parkeerplaats niet zijnde parkeerapparatuurplaats. Voor die plek wordt geen parkeerbelasting geheven en hoeft dus geen parkeergeld te worden betaald (behoudens daartoe aangewezen tijden op het onderbord bij de belanghebbendenparkeerplaats).

Indien men beschikt over een belanghebbendenvergunning is men gerechtigd te parkeren op de in de vergunning omschreven belanghebbendenparkeerplaats. Op grond van artikel 25 van de Parkeerverordening wordt een belanghebbendenvergunning verleend aan de belanghebbende vermeld op de in het vierde lid van het artikel genoemde lijst. Binnen het stadsdeel betekent dit dat de belanghebbendenvergunningen worden verleend aan huisartsen, verloskundigen en autodeelorganisaties, en voor enkele andere op die lijst voorkomende doeleinden. Het is mogelijk dat één belanghebbendenparkeerplaats gedeeld wordt door twee of meer vergunninghouders, bijvoorbeeld een huisarts en diens plaatsvervanger. Dit staat in artikel 25, lid 5 van de Parkeerverordening 2013.

Het gemeentelijk beleid voorziet er niet in om bijvoorbeeld alle bewoners van een bepaalde straat of wijk aan te wijzen als belanghebbenden. Op een dergelijk schaalniveau is het invoeren van betaald parkeren aangewezen om aan parkeerproblemen het hoofd te bieden.

Artikel 19. Hardheidsclausule

Dit artikel maakt het mogelijk om, in gevallen waarin toepassing van dit uitwerkingsbesluit (gegeven het doel en de strekking van dit uitwerkingsbesluit en de verordening) een onbillijkheid van overwegende aard zou opleveren, een onderdeel van dit uitwerkingsbesluit buiten toepassing te laten of daarvan af te wijken. Vrijwel altijd zal de toepassing van dit artikel beperkt blijven tot individuele gevallen.