

## **Bijlage 6, behorende bij Parkeerverordening 2009, voordracht nr. 515 van 2008.**

### **Artikelgewijze toelichting Parkeerverordening 2009**

#### **Hoofdstuk 1.**

*Artikel 1, onder a.* In de thans vigerende Verordening op de straathandel, wordt onderscheid gemaakt tussen ondermeer marktplaatshouders, sollicitanten en standwerkers. Voor de uitoefening van de Parkeerverordening is het niet van belang hoe men op basis van de Verordening op de straathandel gekwalificeerd wordt, zolang er maar sprake is van handel in de zin van die verordening.

*Artikel 1, onder b.* Voor deze definitie is gebruik gemaakt van de definities in de Wet op de ondernemingsraden en de Algemene bijstandswet. Als sluitstuk is opgenomen de organisatie die daaraan door Burgemeester en Wethouders is gelijkgesteld.

*Artikel 1, onder d.* Deze parkeerplaats is bestemd voor een belanghebbende, blijkens de door Burgemeester en Wethouders – krachtens artikel 25 – samengestelde lijst. Dit betreft onder andere een aantal categorieën, bijvoorbeeld huisartsen. De parkeerplaats wordt op straat als gereserveerde plaats aangegeven, met een E-9 bord al dan niet met onderbord waarop staat voor welk motorrijtuig de plaats is gereserveerd en, eventueel, gedurende welke tijden.

*Artikel 1, onder i.* Vanwege het mogelijk maken van het op kleinere schaal dan het vergunninggebied reguleren van de parkeerdruk (op deelvergunninggebied) is deze term met de parkeerverordening 2009 toegevoegd.

*Artikel 1, onder j.* Vanwege de mogelijkheid van het intrekken van één van de twee verleende bewonersvergunningen bij het ontstaan van een wachtlijst is het noodzakelijk het onderscheid tussen eerste en tweede vergunningen in te voeren.

*Artikel 1, onder n.* Het bord E6 wordt gebruikt ter aanduiding van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

#### *Artikel 1, onder o*

Houder van een motorvoertuig is degene op wiens naam een kenteken van een motorvoertuig is opgegeven aan het kentekenregister als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994. De tenaamstelling in het kentekenregister is derhalve bepalend. Niet alle motorrijtuigen zijn even wel kentekenplichtig. In die gevallen wordt een op naam afgegeven verzekeringsbewijs als kentekenbewijs aangemerkt.

De gebruikers van een leaseauto moeten ook in aanmerking kunnen komen voor een bewonersvergunning. Om die reden worden zij geacht in het bezit te zijn van een kentekenbewijs.

Een werkgever kiest niet altijd voor een leaseconstructie om een motorvoertuig (doorgaans een personenauto), aan de werknemer ter beschikking te stellen. Deze werknemer verkeert in dezelfde positie als de werknemer die wel over een auto via een lease-overeenkomst beschikt. Als bewijs dat de werknemer de auto via de werkgever exclusief ter beschikking gesteld heeft gekregen, dient de aanvrager een deugdelijke arbeidsovereenkomst en een deugdelijke, door de werkgever ondertekende verklaring m.b.t. het kenteken te overleggen. Het moet gaan om een situatie dat de werknemer het betreffende motorvoertuig exclusief ter beschikking gesteld heeft

gekregen. Bedrijfsauto's die incidenteel mee naar huis genomen worden, vallen dan ook niet onder de regeling.

Deugdelijk is: op origineel briefpapier van het bedrijf en voorzien van een handtekening van de werkgever.

Tevens geldt dat een tijdelijke auto gelijkgeschakeld wordt aan een leaseauto, indien deze door een erkend garage-, dan wel reparatiebedrijf ter beschikking is gesteld. Het op grond hiervan omzetten van de vergunning op een ander kenteken is gebonden aan een maximum van twee weken.

*Artikel 1, onder r.* De woorden "met regelmaat" geven aan dat het moet gaan om zorg die – vrijwel- dagelijks of in ieder geval wekelijks wordt verleend. Het af en toe op bezoek komen en dan bijvoorbeeld wat boodschappen meenemen, valt dan ook niet onder de definitie van mantelzorg.

*Artikel 1, onder s.* Met het toevoegen van de milieuparkeervergunning voor bewoners en bedrijven is tevens een apart vergunningenplafond nodig. Een deel van de vergunningen voor bewoners en bedrijven moeten worden gereserveerd als milieuparkeervergunning. Minimaal moet dit 5% zijn.

*Artikel 1, onder t.* Voor de definitie is aangesloten bij de definitie uit het RVV 1990. Voor Amsterdam is hier echter de brommobiel aan toegevoegd, omdat dit volgens het RVV geen motorvoertuig is. Het is echter wel de bedoeling dat brommobielen op fiscale plekken parkeren (en daarvoor betalen). Ook gehandicaptenvoertuigen (zoals gedefinieerd in het RVV) mogen op fiscale plaatsen staan.

*Artikel 1, onder v.* Het instrument van de overloopgebieden kan bijdragen aan het oplossen van de problemen die ontstaan vanwege onvoldoende parkeercapaciteit in een vergunninggebied. Het is bedoeld als een instrument binnen één stadsdeel. De vergunningverlener kan niet de problemen bij een andere vergunningverlener neerleggen, maar wel zelf een tijdelijke herschikking doorvoeren.

*Artikel 1, onder x.* Welke soorten parkeerkaarten er zijn, valt te lezen in artikel 26. Het zal mogelijk worden tal van combinaties te kiezen, qua zones, vergunninggebieden, tijdblokken en duur. De prijs wordt geregeld in de Verordening Parkeerbelastingen 2009.

*Artikel 1, onder aa.* In het algemeen is dat apparaat een parkeerautomaat. In Amsterdam worden ook andere methoden gebruikt om te betalen, maar dan op een indirecte manier.

*Artikel 1, onder dd.* Een stallingsplaats is in het gewone spraakgebruik ook een parkeerplaats. In deze verordening zijn de parkeerplaatsen echter gedefinieerd. Het parkeren op eigen terrein en buiten de openbare weg, dus de garageplaats bijvoorbeeld, speelt een rol bij de parkeerregulering. De woorden "planologisch bestemd" verwijzen naar het vigerende bestemmingsplan. Indien evenwel met toestemming (blijkens een verleende bouwvergunning) afgeweken is van het bestemmingsplan (de garage is bijvoorbeeld verbouwd tot studeerkamer) dan is in dat geval de planologische bestemming volgens het vigerende bestemmingsplan niet meer bepalend.

*Artikel 1, onder hh.* De bewoners zijn altijd natuurlijke personen. Bij de bedrijfsvergunningen vraagt het bedrijf voor zijn medewerkers vergunningen aan. Soms is het bedrijf een zelfstandige rechtspersoon, soms is het ook een natuurlijke persoon.

*Artikel 1, onder jj.* Het plafond is afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen in een vergunninggebied dat volgens het bestuur gemiddeld overdag (tussen 09.00 uur en 19.00 uur) beschikbaar dient te zijn ten behoeve van het parkeren van motorvoertuigen die niet zijn voorzien van een bewoners- of een bedrijfsvergunning; er dient een minimum van 10% aan vrije plaatsen te worden gehandhaafd teneinde voldoende doorstroming te kunnen waarborgen.

*Artikel 1, onder ll.* Daar steeds meer mensen in deeltijd werken, is deze definitie nodig om het aantal werknemers per bedrijf vast te stellen.

*Artikel 1, onder mm.* Hierbij is aangehaakt bij de definitie zoals die is geformuleerd in het Burgerlijk Wetboek en de Huisvestingswet. Door zowel de reguliere als gedoogde ligplaats te noemen, is het voor de bewoner van, of het bedrijf in, de illegaal liggende woonboot niet mogelijk een vergunning te verkrijgen.

*Artikel 2.*

*Lid 1* In dit lid is bepaald dat het parkeren op basis van –of krachtens- deze verordening gereguleerd wordt door middel van parkeervergunningen, bijzondere vergunningen, parkeerkaarten en/of door middel van het in werking stellen van de parkeerapparatuur. Als basisregime is door de gemeenteraad het fiscaal betaald parkeren vastgesteld. De belasting wordt voldaan door middel van het betalen voor een parkeervergunning, een parkeerkaart en of door middel van het in werking stellen van de parkeerapparatuur. Bij wijze van uitzondering kan, ten behoeve van maatwerk en onder voorwaarden, een aantal bijzondere regelingen worden toegepast. Dit betreffen de zogenoemde bijzondere vergunningen.

*Lid 2.* Belangrijk onderwerp is de verhouding tussen de centrale stad en de stadsdelen. Ingevolge de Verordening op de Stadsdelen gaan de bevoegdheden van de raad over op de stadsdeelraad en de bevoegdheden van het college van Burgemeester en Wethouders op het dagelijks bestuur. Het gaat daarbij om delegatie. De A-lijst behorende bij de Verordening op de stadsdelen bevat evenwel bevoegdheden die bij het centrale bestuur zijn gebleven. Inzake de bevoegdheden op het gebied van verkeer was tot voor de inwerkingtreding van de Parkeerverordening 2002 in de A-lijst slechts het vaststellen van de parkeer-verordening genoemd. Dat betekende dat de stadsdeelbesturen op het gebied van verkeerszaken voor het overige het bevoegde gezag waren. Het Amsterdamse parkeerbeleid was voor 2002 evenwel een optelsom van niet altijd goed op elkaar afgestemde centrale en decentrale bevoegdheden en maatregelen. Om dit in de toekomst te voorkomen is het noodzakelijk dat de stadsdelen hun parkeerbeleid vaststellen met in achtneming van deze verordening. Voorzover de stedelijke beleidsdoelen ten aanzien van het parkeren niet in deze verordening zijn (of kunnen worden) vastgelegd, geldt uiteraard dat de centrale stad er voor dient te waken dat de verkeersveiligheid in de stad niet gefrustreerd wordt door beleid van een afzonderlijk stadsdeel.

Bevoegdheden die een centrale regeling behoeven zijn geplaatst op de A-lijst behorende bij de verordening op de stadsdelen. In de toelichting bij de betreffende artikelen wordt daar nader op ingegaan.

*Lid 3.* Het instellen van een parkeerschijfzone is een bevoegdheid van de stadsdelen (op basis van de algemene delegatiebepaling van de Verordening op de stadsdelen). Het is vanwege de duidelijkheid voor de bewoners en de bezoekers en vanwege een adequate handhaving niet wenselijk dat te veel regimes naast elkaar worden gebruikt. Om die reden is het op basis van dit lid niet mogelijk een bepaald gebied aan te wijzen als fiscaal gebied (derhalve een gebied waar voor het parkeren belasting wordt geheven) indien dat gebied als een parkeerschijfzone is

ingesteld. Indien een stadsdeel binnen een fiscaal gebied het toch nodig acht de doorstroming van de geparkeerde auto's extra te bevorderen, kan gebruik worden gemaakt van de zogenoemde fiscale parkeerduurbepanking zoals omschreven in artikel 31.

#### *Artikel 3.*

*Lid 1 en 2.* In verband met de uniformiteit en herkenbaarheid stelt de centrale stad vast op welke dagen in ieder geval fiscaal betaald parkeren moet worden toegepast in een gebied met fiscaal betaald parkeren. De woorden "in ieder geval" brengen tot uitdrukking dat de stadsdelen aanvullend één of meer blokken kunnen aanwijzen. Dat kunnen één of meer blokken op zaterdag dan wel zaterdag of zondag zijn en/of één of meer blokken gedurende één of meer dagen van de week. Zo kan bijvoorbeeld in een winkelgebied op donderdag het avondblok worden toegevoegd (koopavond), of in een uitgaansgebied het avondblok op vrijdag en/of zaterdag. Het basisregime verschilt voor de gebieden binnen en buiten de ring.

*Lid 3.* De stadsdelen zijn – met het oog op de wenselijkheid van eenheid van tijden – gehouden aan de bloktijden. Alleen, indien op basis van artikel 31 een parkeerduurbepanking geldt kan afgeweken worden van de bloktijden. Zie de toelichting bij artikel 31.

*Lid 4.* Het is mogelijk om voor een deel van het avondblok of nachtblok betaald parkeren in te voeren. Voorwaarde is daarbij wel dat het regime aansluit aan een voorafgaand of daaropvolgend blok. Indien er bijvoorbeeld voor gekozen wordt om voor een deel van het nachtblok betaald parkeren in te voeren dan moeten de uren aansluiten aan de voorgaande avond of aan de daaropvolgende ochtend.

### **Hoofdstuk 2.**

Dit hoofdstuk bevat een limitatieve opsomming van onderwerpen die bij de stadsdelen zijn gelegd. Stadsdelen kunnen op die manier maatwerk leveren.

Ten aanzien van een aantal zaken zijn evenwel niet de afzonderlijke stadsdelen, doch is slechts het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd. Veelal gaat het daarbij om onderwerpen waarvan uniformiteit in hoge mate wenselijk wordt geacht (bijvoorbeeld de vaststelling van de lijst van de professionele zorg- of hulpverleningsinstelling die voor een hulpverlenervergunning in aanmerking kunnen komen). In de betreffende artikelen wordt met de woorden: "Burgemeester en Wethouders, gehoord de stadsdelen", tot uitdrukking gebracht dat het om een centrale bevoegdheid gaat en het college van Burgemeester en Wethouders derhalve het bevoegde gezag is. Om die constructie ook juridische relevantie te geven, zijn de bevoegdheden van het College van Burgemeester en Wethouders geplaatst op de A-lijst behorende bij de verordening op de stadsdelen.

#### *Artikel 4.*

*Lid 1, onder a.* In het kader van een betere parkeerregulering door het stadsdeel worden de grenzen van de vergunninggebieden aan de stadsdelen overgelaten. De buitengrens wordt altijd gevormd door de grenzen van het stadsdeel. De verdere verdeling wordt door het stadsdeelbestuur aangegeven.

*Lid 1, onder b.* Een vergunningenplafond wordt vastgesteld met het oog op de bereikbaarheid voor het noodzakelijk autoverkeer. Zie ook de toelichting bij lid 2.

*Lid 1, onder d.* De voorwaarden waaraan de stadsdelen zijn gebonden, zijn te vinden in artikel 3.

*Lid 1, onder e.* Een overloopgebied biedt uitkomst wanneer er sprake is van grote verschillen in parkeerdruk tussen verschillende vergunninggebieden binnen één stadsdeel, waarbij in het ene gebied sprake is van een wachtlijst en in het andere gebied geen wachtlijst is.

*Lid 1, onder f.* In bepaalde gevallen wordt in de verordening slechts het maximale aantal vergunningen vermeld dat kan worden verleend. De stadsdelen kunnen in die gevallen zelf bepalen of zij het maximale aantal vergunningen willen verlenen of dat zij van een beperkter aantal willen uitgaan. De nadere regels van de stadsdelen zullen hierover dan ook uitsluitel dienen te geven. Dat geldt ook voor het geval er in een bepaling is aangegeven dat het aantal vergunningen verminderd dan wel vermeerderd kan worden

*Lid 2.* De 10% noodzakelijke leegstand is nodig om de doorstroming van het verkeer te garanderen. Het moet gaan om minimaal 10% van het aantal bruikbare parkeerplaatsen overdag op de openbare weg. Het is aan de stadsdelen of zij ook voor de avond en nacht uit willen gaan van 10% leegstand. Ook is het mogelijk het vergunningenplafond op 0 te stellen (bijvoorbeeld in het geval de parkeerplaatsen slechts zijn bedoeld voor bezoekers), zodat parkeren op de eventuele parkeerplaatsen slechts kan met minutenkaarten (dan wel parkeer & bel, dan wel kentekeninvoer op de automaat), kraskaarten, hulpverlenervergunningen, GA-parkeervergunningen en de stadsbrede autodeelvergunning.

#### *Artikel 5.*

*Lid 2.* Uitgangspunt van deze verordening is dat de parkeervergunningen en belanghebbendenvergunningen verleend worden op kenteken, tenzij in of krachtens deze verordening anders is bepaald. De in dit artikel genoemde vergunningen kunnen alleen op code worden verleend indien het betreffende stadsdeel dat in de nadere regels heeft bepaald.

#### *Artikel 6.*

*Lid 1, onder a.* Zie artikel 10, lid 10, en de daarbijbehorende toelichting.

*Lid 1, onder b.* Zie artikel 13, lid 3, en de daarbijbehorende toelichting.

*Lid 1, onder c.* Zie artikel 28, lid 4 en de daarbijbehorende toelichting

*Lid 1, onder e.* Zie artikel 31 en de daarbijbehorende toelichting.

*Lid 2.* De overige regelingen die op basis van de verordening vastgesteld worden, betreffen centraal vast te stellen regelingen. Per afzonderlijk artikel is –voor zover van toepassing – de bevoegdheid van het College van Burgemeester en Wethouders bepaald.

### **Hoofdstuk 3.**

#### *Artikel 7.*

*Lid 1* In dit artikel worden de vergunningsoorten limitatief benoemd. Een onderscheid wordt gemaakt tussen de parkeervergunningen (de fiscale vergunningen) en de bijzondere vergunningen.

*Lid 2.* De parkeervergunningen betreffen de fiscale vergunningen. De parkeerbelasting wordt voldaan door periodiek te betalen voor de vergunning. Een houder van een geldige parkeervergunning kan binnen een bepaald vergunninggebied vrij parkeren in die zin dat geen parkeerbelasting meer hoeft te worden voldaan via de parkeerautomaat, behoudens in het geval dat er in een gebied een fiscale parkeerduurbepanking geldt. Zie de toelichting bij artikel 31.

*Lid 3.* Om tegemoet te komen aan de behoefte aan maatwerk voor specifieke situaties zijn aanvullende (niet-fiscale) instrumenten ingevoerd te weten; de bijzondere vergunningen. De bijzondere vergunningen betreffen de kraskaartvergunning en de belanghebbendenvergunning. De kraskaartvergunning is bijzonder omdat deze geen vrijstelling geeft van het betalen van parkeerbelasting, doch wel korting geeft op het uurtarief via de daarvoor te gebruiken kraskaarten. De belanghebbendenvergunning is bijzonder omdat de houder het recht krijgt gebruikt te maken van een gereserveerde parkeerplaats.

*Lid 4.* Vergunningen worden in de regel op kenteken verleend. Voor sommige vergunningen is het in de verordening mogelijk gemaakt om de vergunning ook op code te verlenen. Indien die mogelijkheid in of krachtens de verordening niet is gegeven, dan mag niet van de hoofdregel worden afgeweken. De vergunning kan dan alleen op kenteken worden verleend.

*Lid 5.* Om de uniciteit van de code te waarborgen, wordt centraal bepaald, welke codes aan een bedrijf/instelling worden toegewezen. De bevoegdheid is als centrale bevoegdheid in de A-lijst opgenomen.

#### *Artikel 8.*

*Lid 1.* De volgorde van binnenkomst wordt vastgelegd door middel van het toekennen van een volgnummer.

*Lid 2.* De bevoegdheid is als centrale bevoegdheid in de A-lijst opgenomen. De reden is dat het formulier waarop de aanvraag voor een vergunning wordt ingediend, uniform van karakter moet zijn en stadsbreed toepasbaar. Dit vergroot de rechtszekerheid en de privacy van de aanvrager, terwijl de eenduidigheid van de registratie van gegevens in de eigen bestanden van de vergunningverlener gewaarborgd wordt.

#### *Artikel 9.*

*Lid 1.* Slechts bewoners van een zelfstandige woning komen in aanmerking voor een bewonersvergunning. Men dient dit aan te tonen door middel van een uittreksel van het Register Amsterdam uit de gemeentelijke basisadministratie. Wat onder een zelfstandige woning moet worden verstaan is omschreven in artikel 1, onder *mm*. Bij de uitgifte van bewonersvergunningen dient, gelet op de schaarste aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte, het beschikken of kunnen beschikken over een stallingsplaats of een belanghebbendenparkeerplaats een rol te spelen. Daarom is als voorwaarde voor het verlenen van een bewonersvergunning gesteld dat een bewoner niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats. Deze stallingsplaats of belanghebbendenparkeerplaats moet wel gelegen zijn binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

Wat onder een stallingsplaats wordt verstaan is geregeld in artikel 1, onder *dd*. De definitie van een belanghebbendenparkeerplaats is te vinden in artikel 1, onder *d*. Bij de beoordeling van de vraag of een bewoner over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats beschikt of kan beschikken, moet uitgegaan worden van een ruime interpretatie. Indien men bijvoorbeeld de beschikking heeft (op grond van huur of koop) over een individuele garage of een parkeerplek bij of in de buurt van de woning, dan moet ervan worden uitgegaan dat men kan beschikken over een stallingsplaats.

Indien 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. Dat laatste geldt evenwel niet indien bijvoorbeeld een garage op legale wijze (bijvoorbeeld door middel van een vrijstelling van het bestemmingsplan) voor andere doeleinden in gebruik is.

*Lid 2.* Of in een stadsdeel in beginsel één of twee bewonersvergunningen per zelfstandige woning wordt verleend, moet blijken uit de nadere regels van het betreffende stadsdeel.

*Lid 3.* Het kan zijn dat binnen een vergunninggebied twee bewonersvergunningen per zelfstandige woning kunnen worden verleend. Indien een bewoner van een zelfstandige woning over slechts één stallingsplaats of één belanghebbendenparkeerplaats kan beschikken, is het – ten opzichte van andere bewoners van zelfstandige woningen die twee bewonersvergunning kunnen krijgen – onredelijk om de betreffende bewoner voor geen enkele bewonersvergunning in aanmerking te laten komen. Indien een bewoner beschikt of kan beschikken of meer dan één stallingsplaats of over meer dan één belanghebbendenparkeerplaats komt de bewoner niet voor een bewonersvergunning in aanmerking.

*Lid 4.* In hoeverre deze bepaling wordt toegepast is afhankelijk van de nadere regels van het betrokken stadsdeel.

*Lid 5.* Indien een bewoner al een milieuparkeervergunning heeft, komt deze niet in aanmerking voor een gewone bewonersvergunning, indien slechts één vergunning per adres wordt verstrekt. Daarvoor zal de milieuparkeervergunning eerst ingeleverd moeten worden.

#### *Artikel 10.*

*Lid 1.* De bedrijfsvergunning wordt verleend aan een bedrijf en derhalve niet aan een individuele werknemer. Het is dan ook het bedrijf dat de aanvraag moet indienen. Bij de beoordeling of een bedrijf gelegen is binnen een vergunninggebied wordt in eerste instantie uitgegaan van de vestiging volgens de inschrijving bij de Kamer van Koophandel. Voor bedrijven met bijvoorbeeld ambulante handel (doorgaans marktkooplieden) kan dit een probleem betekenen. In die gevallen mag op andere wijze worden aangetoond dat er binnen het vergunninggebied sprake is van daadwerkelijke uitoefening van het bedrijf.

*Lid 2.* Het gaat in dit lid om het maximale aantal vergunningen dat kan worden verleend. Gelet op het woord "kan" zijn de stadsdelen bevoegd ook minder vergunningen te verstrekken. De krachtens hoofdstuk 2 gegeven nadere regels van het betrokken stadsdeel dienen daar uitsluitsel over te geven. Uitgaande van het maximale aantal ziet de verlening er als volgt uit: indien een bedrijf gelegen is binnen gebied I dan geldt maximaal:

- 1 tot en met 50 werknemers: één vergunning;
- 51 tot en met 100 werknemers: twee vergunningen;
- enz;

indien een bedrijf gelegen is binnen gebied II, dan geldt maximaal:

- 1 tot en met 10 werknemers: één vergunning;
- 11 tot en met 20 werknemers: twee vergunningen;
- enz;.

indien het bedrijf gelegen is binnen gebied III dan geldt maximaal:

- één tot en met vijf werknemers: één vergunning;

- zes tot en met tien werknemers: twee vergunningen;
- enz.

Uitgegaan wordt van daadwerkelijke gestationeerde werknemers in een bedrijf. Er zijn immers bedrijven (bijvoorbeeld uitzendbureaus) die veel mensen in dienst hebben die hun werkelijke werkplek op een geheel andere locatie hebben.

*Lid 3.* Wat verstaan wordt onder een bedrijventerrein is omschreven in artikel 1, onder c. Het locatiebeleid is vastgelegd in het Structuurplan Amsterdam, getiteld: Kiezen voor stedelijkheid 2003–2010. Het Structuurplan verwijst voor de locati kwalificatie naar het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. De norm voor het aantal te verstrekken bedrijfsparkeervergunningen is afhankelijk van de vraag of het bedrijventerrein een A-, B-, C- of R-locatie is.

Voor de A-locaties geldt dat maximaal één bedrijfsparkeervergunning wordt verstrekt per tien werknemers;

Voor de B-locaties geldt dat maximaal één bedrijfsparkeervergunning wordt verstrekt per vijf werknemers;

Voor de C- en de R-locaties geldt geen beperkende norm in relatie tot het aantal werknemers van een specifiek bedrijf. Wel geldt dat het vergunningenplafond voor dat bedrijventerrein niet mag worden overschreden (tenzij anders bepaald in of krachtens deze verordening) en dat daarbinnen een rechtvaardige verdeling van het aantal mogelijk te verstrekken parkeervergunningen plaatsvindt.

*Lid 7.* Deze bepaling is opgenomen in verband met de schaarste aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Zie ook de toelichting bij artikel 9, lid 1. Met bij het bedrijf behorende parkeerplaatsen worden tevens parkeerplaatsen die conform de parkeernorm zijn toebedeeld aan het bedrijf bedoeld (zoals in parkeergarages).

*Lid 9.* In hoeverre deze bepaling wordt toegepast is afhankelijk van het terzake bepaalde in de nadere regels van het betrokken stadsdeel.

*Lid 10.* Ambulante handelaren (marktkooplieden e.d.) zijn soms maar één of twee dagen werkzaam in een vergunninggebied. Toch tellen deze vergunningen mee bij het bereiken van het vergunningenplafond. Om die reden is het mogelijk om aan ambulante handelaren een extra voorwaarde te stellen voor vergunningverlening.

#### *Artikel 11.*

*Lid 1.* Parkeervergunningen worden ingevolge artikel 7, lid 4, van deze verordening op kenteken uitgegeven. Voor sommige bedrijven en instellingen kan dit een probleem vormen. Het is op basis van dit artikel mogelijk om bedrijfsvergunningen op code te verlenen. De verlening op code moet uitdrukkelijk nodig zijn vanwege de bedrijfsvoering.

Ook de bedrijfsvergunning op code wordt verleend aan het bedrijf en niet aan de individuele werknemer. Dat betekent overigens niet dat het bedrijf de op code verleende vergunning door een ieder mag laten gebruiken. Een bedrijfsvergunning is bedoeld voor degenen die gerelateerd zijn aan het bedrijf zoals de werknemers. Dat de vergunning op code is verleend doet daar niet aan af. Bezoekers en anderen zoals leveranciers mogen dus geen gebruik maken van de aan het bedrijf verleende vergunning.

*Lid 3.* Zie de toelichting bij artikel 10.



#### *Artikel 12.*

*Lid 1.* De lengte van de wachtlijsten voor parkeervergunningen wordt in Amsterdam door bewoners en bedrijven als een probleem beschouwd. Dit probleem wordt verzacht door de mogelijkheid van een overloopvergunning. Deze vergunning opent de mogelijkheid tot een betere benutting van de parkeerruimte binnen een stadsdeel.

*Lid 2.* Indien er een samenloop is van verschillende wachtlijsten dan is de datum van plaatsing op de wachtlijst bepalend voor de volgorde.

#### *Artikel 13.*

*Lid 1.* Sportverenigingen zijn in belangrijke mate afhankelijk van de inzet van vrijwillige kader (kantine-personeel, scheidsrechters, materiaal mensen, enzovoort). Om het betaald parkeren geen belemmering te laten vormen voor de sportverenigingsstructuur kunnen niet-commerciële sportverenigingen op basis van dit artikel in aanmerking komen voor een sportverenigingvergunning.

Het kan zijn dat een sportvereniging niet gevestigd is in het vergunninggebied waarvoor de vergunning wordt gevraagd. Indien de betreffende sportvereniging kan aantonen (door middel van bijvoorbeeld een contract) dat haar leden in hoofdzaak gebruik maken van een sportaccomodatie (bijvoorbeeld de Jaap Edenbaan) in een bepaald vergunninggebied mag een sportverenigingvergunning verleend worden.

*Lid 2.* Indien de sportorganisatie gevestigd is binnen gebied I dan geldt:

- 1 tot en met 50 leden: één vergunning;
- 51 tot en met 100 leden: twee vergunningen;
- enz.

Indien de sportorganisatie gevestigd is binnen gebied II, dan geldt:

- één tot en met tien leden: één vergunning;
- 11 tot en met 20 leden: twee vergunningen;
- enz.

indien de sportorganisatie gevestigd is binnen gebied III dan geldt:

- één tot en met vijf leden: één vergunning;
- zes tot en met tien leden: twee vergunningen;
- enz.

*Lid 3.* De stadsdelen kunnen als zij het nodig achten het maximale aantal sportverenigingvergunningen beperken tot maximaal tien per sportorganisatie. De nadere regels van het betreffende stadsdeel dienen daar uitsluitel over te geven.

#### *Artikel 14.*

*Lid 1.* De stadsdelen bepalen of zij het nodig achten om volkstuinvergunningen uit te geven. De nadere regels van het betreffende stadsdeel dienen daar uitsluitel over te geven. De volkstuinvergunning wordt verleend aan de rechtspersoon die – in bijvoorbeeld een huishoudelijk reglement – zelf kan bepalen hoe de vergunningen binnen het volkstuincomplex worden verdeeld.

*Lid 2.* Omdat niet alle volkstuincomplexen beschikken over grond waarop huisjes opgericht mogen worden, is uitgegaan van het aantal percelen op het volkstuincomplex. Indien het volkstuincomplex gelegen is binnen gebied I dan geldt:

- 1 tot en met 50 percelen: één vergunning;
- 51 tot en met 100 percelen: twee vergunningen;
- enz.

Indien het volkstuincomplex gelegen is binnen gebied II of gebied III, dan geldt:

- één tot en met drie percelen: één vergunning;
- vier tot en met zes percelen: twee vergunningen;
- enz.

#### *Artikel 15.*

De hulpverlenervergunning is bij de invoering van de Parkeerverordening 2002 in de plaats gekomen van de toen nog bestaande dienstenvergunning. De dienstenvergunning is in het verleden op grote schaal uitgegeven. In verband met de schaarste aan parkeerruimte en een rechtvaardige verdeling van de vergunningen, was het noodzakelijk een strenger beleid te gaan voeren. Kort samengevat wordt voortaan nauw toegezien dat de vergunning vanwege de beroepsuitoefening daadwerkelijk noodzakelijk is.

*Lid 1.* Onder huisarts of verloskundige wordt verstaan degene die op grond van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg gerechtigd is die titel te mogen voeren maar tevens ook degene die nog in opleiding is voor huisarts of verloskundige. Voorwaarde is wel dat zij zodanig gevorderd zijn in hun opleiding dat zij reeds zelfstandig diensten draaien en daarbij gebruik maken van een eigen auto. Voorts wordt onder huisarts of verloskundige ook hun waarnemer verstaan, mits de waarnemer voor een langere periode werkzaam is in de praktijk of de waarnemer aangesloten is bij de waarnemerscentrale van Amsterdam.

*Lid 2.* De hulpverlener die slechts incidenteel zorg of hulp aan huis verleent, komt niet voor de vergunning in aanmerking. Met wisselende plaatsen wordt bedoeld het verlenen van hulp of zorg op wisselende plaatsen op één dag of gedurende één dienst.

*Lid 3.* Voor het bepalen van het aantal hulpverlenervergunningen geldt:

- één tot en met vijf werknemers: één vergunning;
- zes tot en met tien werknemers: twee vergunningen;
- enz.

In totaal worden niet meer dan 15 hulpverlenervergunningen per professionele zorg- of hulpverleningsinstelling verleend.

*Lid 4.* Het samenstellen van de lijst is als centrale bevoegdheid in de A-lijst opgenomen. Bij het samenstellen van de lijst worden de stadsdelen gehoord. De criteria die gehanteerd worden bij het samenstellen van de lijst, zullen nauw aansluiten bij die omschreven in lid 2, onder *b*. Daarbij zal nauw worden gelet op de aard van de werkzaamheden en de frequentie van de verleende zorg of hulp.

Tandartspraktijken of praktijken voor fysiotherapie komen slechts in aanmerking om op de lijst te worden geplaatst, indien aangetoond is dat de patiënten uitsluitend of in overwegende mate niet op het praktijkadres komen.

*Lid 5.* Op basis van de Parkeerverordening 2002 was het niet toegestaan een hulpverlenervergunning op code te verlenen. Onder het regime van deze verordening is dat wel mogelijk.

## *Artikel 16.*

*Lid 1.* De Milieuparkeervergunning is geïntroduceerd om bewoners en bedrijven te stimuleren schonere motorvoertuigen te kopen. Omdat nieuwere auto's in de regel steeds schoner worden, moeten de eisen om in aanmerking te komen voor een milieuparkeervergunning daarin meegaan. Om deze reden is het opstellen van de eisen voor een milieuparkeervergunning neergelegd in een uitvoeringsbesluit (vast te stellen door Burgemeester en Wethouders van de centrale stad, bevoegdheid is geplaatst op de A-lijst). Op deze manier kan snel geanticipeerd worden op nieuwe ontwikkelingen. Voor de milieuparkeervergunning gelden verder dezelfde eisen als voor een bewoners- of bedrijfsvergunning.

*Lid 2.* Om de milieuparkeervergunning aantrekkelijk te maken, is ervoor gekozen deze vergunning sneller te laten doorstromen op de wachtlijst. Hiermee kunnen mensen met een schonere auto sneller beschikken over een parkeervergunning, in het geval van een wachtlijst. De wijze van uitgifte wordt vastgesteld door B&W van de centrale stad.

Er is geen bepaling opgenomen over het intrekken van de milieuparkeervergunning. Indien een houder van een dergelijke vergunning een auto koopt die niet aan de eisen van de milieuparkeervergunning voldoet, kan de vergunning in worden getrokken op basis van artikel 37, lid 1c.

Omdat de bewonersvergunning en de milieuparkeervergunning voor bewoners twee verschillende vergunningen zijn, moet de bewonersvergunning eerst ingeleverd worden. Eventuele oude rechten die waren opgebouwd vervallen hierdoor. Hierbij gaat het onder andere om een tweede bewonersvergunning, indien deze niet meer wordt verleend in het vergunninggebied en een vergunning voor medegebruik van een motorvoertuig. De aanvraagdatum van een vergunning wordt wel meegenomen. Deze punten gelden ook voor de bedrijfsvergunning. Zie hiervoor ook de toelichting van artikel 34 de leden 8 tot en met 11.

Leidend bij het vaststellen of een voertuig een milieuparkeervergunning kan krijgen, is de situatie bij de ontvangst van de aanvraag voor de milieuparkeervergunning en niet bij het verlenen ervan (indien er een wachtlijst is, geldt dus dat bij het plaatsnemen op de wachtlijst de situatie leidend is).

## *Artikel 17*

Zie toelichting bij artikel 16.

## *Artikel 18*

Voor de milieuparkeervergunning voor bedrijven is het mogelijk deze, net als de bedrijfsvergunning, op code te stellen indien dit is bepaald in de nadere regels genoemd in hoofdstuk 2.

## *Artikel 19*

*Lid 1.* Indien werknemers hun werkplek moeilijk kunnen bereiken, kan dat leiden tot personeelstekort. Vanuit maatschappelijk oogpunt wordt dit voor bepaalde sectoren in de stad ongewenst geacht. In de stad dienen immers voldoende zorginstellingen, scholen en politiebureaus aanwezig te zijn. Omdat de problematiek per stadsdeel verschilt, is het aan de stadsdelen om te besluiten of ze, al dan niet, maatschappelijke vergunningen zullen verlenen.

Het kan zijn dat in een stadsdeel de behoefte wordt gevoeld om de maatschappelijke vergunning bijvoorbeeld alleen aan onderwijsinstellingen te verlenen. Indien een stadsdeel besluit maatschappelijke vergunningen te verlenen dan moet die mogelijkheid opgenomen worden in de nadere regels van het betreffende stadsdeel. Bepaald moet dan worden aan welke sector (of sectoren) bedoeld in lid 1, de maatschappelijke vergunning verleend wordt.

Wat onder een zorginstelling wordt verstaan, is bepaald in artikel 1, onder *nn*.

*Leden 2 en 3.* Bij het bepalen van het aantal te verlenen maatschappelijke vergunningen per zorginstelling, onderwijsinstelling of politiebureau moet uitgegaan worden van het maximale aantal bedrijfsvergunningen waar men recht op heeft. Indien het maximale aantal bedrijfsvergunningen derhalve – nog – niet verkregen is omdat er in het betreffende vergunninggebied een wachtlijst is, dan moet uitgegaan worden van het aantal bedrijfsvergunningen waarop men op basis van het aantal werknemers recht heeft. In de nadere regels van de stadsdelen staat hoeveel bedrijfsvergunningen per bedrijf verleend kunnen worden. Zie ook de toelichting bij artikel 10.

De maatschappelijke vergunning kan op code worden uitgegeven én wordt verstrekt boven het vergunningplafond. Dit laatste betekent dat deze vergunning ook verleend kan worden indien er een wachtlijst is in het betreffende vergunninggebied.

*Artikel 20.*

*Lid 3.* Het gaat in dit artikel om een faciliteit aan het georganiseerde autodelen; niet aan autodelen binnen de privé van familie, kennissen of anderszins. De bevoegdheid tot het vaststellen van de voorwaarden, is als centrale bevoegdheid in de A-lijst opgenomen.

*Artikel 21.*

De stadsbrede autodeelvergunning is geïntroduceerd om deelautoaanbieders te stimuleren milieu-innovatieve auto's in te zetten. Burgemeester en Wethouders stellen vast wat onder milieu-innovatie auto's wordt verstaan. Dit is als centrale bevoegdheid in de A-lijst opgenomen.

*Artikel 22.*

*Lid 1.* Objectieve wijze houdt in dat men een verklaring kan overleggen van bijvoorbeeld de huisarts of van een andere professionele instanties (bijvoorbeeld de Stichting Tot en Met). Indien men beschikt over een indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis kan met overlegging van die indicatie worden volstaan.

*Lid 2.* Ook mantelzorgers van buiten Amsterdam komen in aanmerking.

*Lid 3.* Aangenomen wordt dat, indien er meer personen mantelzorg verlenen, dit bij toerbeurt gebeurt. Er wordt derhalve slechts één vergunning verleend.

*Artikel 23.*

Onder het regime van de Parkeerverordening 2002 en 2005 gold de regel dat een parkeerplaats die bezet werd door een voertuig, voorzien van een geldige en duidelijke zichtbare gehandicaptenparkeerkaart, niet aangemerkt werd als een parkeerapparatuurplaats. Op die manier konden gehandicapten gratis parkeren in Amsterdam. Dit systeem is nu vervangen in die

zin dat bewoners die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking komen voor een GA-parkeervergunning. Zij behoeven voor die vergunning geen parkeerbelasting te betalen zodat ook onder de nieuwe regeling gratis geparkeerd kan worden. De GA-parkeervergunning is een stedelijke vergunning. Gehandicapte bestuurders kunnen maximaal één kenteken op de GA-parkeervergunning laten toekennen (het kenteken van het voertuig dat op hun naam staat); gehandicapte passagiers en instellingen maximaal drie kentekens. In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen.

Het nieuwe systeem heeft als voordeel dat de gehandicaptenparkeerkaart minder aantrekkelijk wordt voor derden (en daarmee minder gevoelig voor fraude en diefstal) terwijl toch geen afbreuk wordt gedaan aan het uitgangspunt om gehandicapten gratis te laten parkeren. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart van buiten de stad kunnen onder vertoon van hun gehandicaptenparkeerkaart kosteloos een gehandicaptenjaarkaart krijgen (zie de toelichting bij artikel 26).

Op grond van artikel 86 van het RVV worden met een gehandicaptenparkeerkaart gelijkgesteld de door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven parkeerkaarten voor gehandicapten, voorzover deze bij ministeriële regeling zijn aangewezen (zie artikel 6 van de Regeling gehandicaptenparkeerkaarten).

#### *Artikel 24.*

*Leden 1 en 2.* Gehandicapten en ouderen zijn voor het onderhouden van hun sociale contacten, meer dan anderen, afhankelijk van het ontvangen van bezoek. Voor gehandicapten beneden de 65 jaar dient blijkens een medische indicatie vast te komen staan dat men aangewezen is op vervoer door derden of slechts onder begeleiding kan reizen. Een medische indicatie kan bestaan uit een verklaring van de huisarts of uit een verklaring van een andere professionele instantie (bijvoorbeeld de Stichting Tot en Met). Voor oudere bewoners (65 jaar of ouder) geldt dat het leeftijds criterium op zich al voldoende is.

*Lid 3.* De kraskaartvergunning geeft recht op het aanschaffen van kraskaarten waarmee men het bezoek tegen een gereduceerd tarief kan laten parkeren.

*Lid 4.* Met deze bepaling wordt tot uitdrukking gebracht dat een gehandicapte bewoner die 65 jaar of ouder is slechts éénmaal in aanmerking komt voor één kraskaartvergunning.

#### *Artikel 25*

*Lid 1.* Het kan in sommige situaties gewenst zijn parkeerruimte voor korte of langere periode te reserveren voor specifieke doelgroepen. De belanghebbendenvergunning is uitdrukkelijk een ander soort vergunning dan de fiscale parkeervergunning. Een belanghebbendenvergunning wordt niet verleend in het kader van de gemeentelijke parkeerbelasting, maar is een vergunning op grond van de verkeerswetgeving, waarvoor leges worden geheven. Het aanwijzen van een belanghebbendenparkeerplaats is een bevoegdheid van de stadsdelen. Dit volgt uit de Verordening op de stadsdelen. De vergunning kan ook voor een beperkte tijd (bijvoorbeeld alleen overdag) worden verleend; de parkeerplaats is dan slechts gedurende een deel van de dag een belanghebbendenparkeerplaats.

*Lid 2.* Door middel van het plaatsen van het bord E9 kunnen één of meer parkeerplaatsen worden toegewezen aan specifieke groepen van weggebruikers. Daarmee is tegelijkertijd een parkeerverbod van kracht voor ieder ander die niet beschikt over een vergunning voor die belanghebbendenparkeerplaats(en).

*Lid 4.* Het samenstellen van de lijst is een centrale bevoegdheid waarover de stadsdelen gehoord zullen worden. Deze bevoegdheid is opgenomen op aan de A-lijst, de bijlage van de Verordening op de stadsdelen. De belanghebbende die in ieder geval op de lijst worden opgenomen betreffen de hulpverleners in de eerstelijns zorg (huisartsen en verloskundigen) en de autodeelorganisaties.

*Leden 5 en 6.* Blijkens het RVV 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) kunnen onder verkeersborden onderborden worden geplaatst. Als er onderborden worden aangebracht met de strekking van de onderborden in artikel 8, tweede lid, onderdelen *b* en *c*, van het BABW, moeten deze rechtsgrond ontleen aan bepalingen uit een gemeentelijke verordening. Vandaar dat in de leden 5 en 6 omschrijvingen van de toe te passen onderborden zijn opgenomen.

*Lid 7.* Het kan uit praktisch oogpunt zijn dat de aangewezen belanghebbendenparkeerplaats afwisselend bezet wordt door verschillende motorrijtuigen maar dat een vergunning op code niet noodzakelijk of wenselijk is. Er worden evenwel niet meer belanghebbendenvergunningen verleend dan bijvoorbeeld het aantal deelauto's dat de organisatie in bedrijf heeft.

#### *Artikel 26.*

Dit artikel regelt welke parkeerkaarten er in Amsterdam worden uitgegeven. De minuten-, dag-, dagdeel-, avond-, week- of maandkaarten kunnen door iedereen worden aangeschaft. De kraskaart kan alleen worden aangeschaft door de houder van een kraskaartvergunning. De kraskaarten worden slechts uitgegeven ten behoeve van het bezoek van de houders van een kraskaartvergunning. De toeristenkaarten worden slechts uitgegeven ten behoeve van de in de gemeente verblijvende hotelgasten. Ze kunnen worden aangeschaft door hoteleigenaren, beheerders van hotels of door organisaties die zich bezighouden met het regelen van slaapgelegenheid voor toeristen. De gehandicaptenjaar kaarten kunnen slechts worden aangeschaft door houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart die geen bewoner zijn van Amsterdam. Met deze kaart krijgen zij een parkeerrecht voor een jaar.

#### *Artikel 27.*

Dit artikel regelt de geldigheidsduur van de vergunningen. De tarieven van de vergunningen worden geregeld in de Verordening parkeerbelastingen.

*Leden 2 en 5.* Formeel zou iedere vergunninghouder iedere zes maanden een nieuwe aanvraag moeten indienen. Omdat dit zowel voor de burgers als voor de uitvoerders niet praktisch is, worden de parkeervergunningen – behoudens de mantelzorgvergunning – steeds stilzwijgend verlengd zolang aan alle voorwaarden wordt voldaan. Het niet tijdig voldoen van de parkeerbelasting zal altijd vrij snel bekend zijn. Indien ook op een herinnering niet tijdig wordt gereageerd, dan vervalt de vergunning automatisch. Met tijdig wordt hier bedoeld voor ingangsdatum van de nieuwe vergunningperiode. Of houders van een parkeervergunning nog voldoen aan de voorwaarden gesteld bij of krachtens deze verordening zal doorgaans steekproefsgewijs worden gecontroleerd.

Ook de kraskaartvergunning verleend op basis van artikel 24, lid 2 wordt stilzwijgend verlengd zolang aan de voorwaarden wordt voldaan.

*Lid 4.* Elke twee jaar moet de GA-parkeervergunning, de belanghebbendenvergunning en de kraskaartvergunning voor gehandicapte bewoners opnieuw worden aangevraagd. Er vindt dan een toets plaats of nog voldaan wordt aan de voorwaarden tot afgifte van de vergunning.

*Lid 6.* De mantelzorgvergunning is per definitie een tijdelijke vergunning, namelijk voor de tijd dat de mantelzorg vereist is en daadwerkelijk plaatsvindt. Periodiek zal daarom worden getoetst, of de omstandigheden die hebben geleid tot het verlenen van een mantelzorgvergunning, nog steeds van toepassing zijn.

#### *Artikel 28.*

Dit artikel regelt de plaats van geldigheid van de vergunningen. De meeste vergunningen zijn geldig in één vergunninggebied. Alleen de hulpverlenervergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de GA-parkeervergunning zijn geldig in alle vergunninggebieden. Bedacht moet echter worden dat op basis van het vierde lid en artikel 31 de geldigheid van een parkeervergunning (behoudens de hulpverlenervergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de GA-parkeervergunning) binnen een vergunninggebied gedurende bepaalde tijden voor bepaalde gebieden beperkt kan zijn. Zie de toelichting bij artikel 31.

De kraskaartvergunning geeft geen vrijstelling van het moeten betalen van parkeerbelasting doch geeft het recht tot de aanschaf van kraskaarten die geldig zijn in het tariefgebied waarvoor deze worden uitgegeven maar uitsluitend binnen het eigen vergunninggebied.

*Leden 4 en 5.* Stadsdelen kunnen het wenselijk achten dat binnen een fiscaal parkeergebied de bereikbaarheid van een bepaald gebied wordt verhoogd. Gedacht moet worden aan gebieden waar binnen bepaalde tijden een extra grote behoefte bestaat aan parkeerplaatsen. Indien dergelijke parkeerplaatsen bezet worden gehouden door "lang parkeerders" kan dat bezwaarlijk zijn. Om die reden kunnen stadsdelen op basis van dit lid de geldigheid van de parkeervergunningen beperken naar plaats gedurende bepaalde tijden. Deze mogelijkheid onderscheidt zich van de fiscale parkeerduurbepanking bedoeld in artikel 31 doordat geen parkeerduurbepanking geldt en derhalve niet alleen voor bepaalde blokken een parkeerkaartje gekocht kan worden (zie artikel 31, lid 4). De parkeerkaarten genoemd in artikel 26 zijn dan ook gewoon geldig, dit in tegenstelling tot het gebied waar een fiscale parkeerduurbepanking van toepassing is (zie ook de toelichting bij artikel 31).

Een kraskaartvergunning is een bijzondere vergunning en geen parkeervergunning. De geldigheid van een kraskaartvergunning kan op basis van dit lid dan ook niet worden beperkt. De hulpverlenervergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de GA-parkeervergunning zijn wel parkeervergunningen. Het is echter onwenselijk dat de geldigheid van deze vergunningen wordt beperkt. In het vijfde lid is dan ook nadrukkelijk bepaald dat het vierde lid niet van toepassing is op de hulpverlener-vergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de GA-parkeervergunning.

#### *Artikel 29.*

Dit artikel regelt de geldigheidsduur van de parkeerkaarten. De tarieven van de parkeerkaarten worden geregeld in de Verordening Parkeerbelastingen.

*Lid 2.* Een dagkaart zal doorgaans daadwerkelijk de duur van een dag, zijnde 24 uur, geldig zijn. Indien men bijvoorbeeld parkeert om 13.00 uur, dan is de kaart geldig tot 13.00 uur de volgende dag. Er worden echter ook dagkaarten uitgegeven die geldig zijn tot 19.00 uur van de dag van

aanvang van het parkeren. De kaart is dan niet 24 uur geldig. Om die reden is in dit lid bepaald dat een dagkaart voor maximaal 24 uur geldig is. Op de dagkaart zal de geldigheidsduur duidelijk aangegeven worden, zodat de parkeerder daarover niet in onzekerheid verkeert.

*Lid 7.* In dit lid is bepaald dat de kraskaart gedurende twee uur geldig is. Het gaat om twee aaneensluitende uren.

#### *Artikel 30.*

Dit artikel regelt de plaats waar de parkeerkaarten normaal gesproken geldig zijn. Een parkeerkaart kan even wel binnen een tariefgebied gedurende bepaalde tijden niet geldig zijn. Het bepaalde in artikel 31 biedt daarvoor de grondslag. Zie de toelichting bij artikel 31. Voor de kraskaart geldt dat deze alleen geldig is in het vergunninggebied waarvoor deze is verleend.

#### *Artikel 31.*

De parkeerdruk in winkelstraten, bij begraafplaatsen en bij sportvoorzieningen kan binnen bepaalde tijden zeer hoog zijn. Een snelle doorstroming van de parkeerplaatsen is dan van groot belang. Stadsdelen zijn daarom bevoegd om op basis van dit artikel een zogenoemde fiscale parkeerduurbeperving in te voeren. Een fiscale parkeerduurbeperving houdt in dat maar voor bepaalde blokken betaald kan worden en de normale geldigheid van de vergunningen en de kaarten niet van toepassing is.

Het instrument van de fiscale parkeerduurbeperving is nodig omdat de zogenoemde blauwe zone regeling (parkeerschijfzone) in een fiscaal parkeergebied geen uitkomst kan bieden, gelet op het bepaalde in artikel 2, lid 3. Het instellen van een parkeerduurbeperving heeft automatisch tot gevolg dat de normale geldigheid van de vergunningen en de kaarten niet van toepassing is (zie de toelichting bij het vijfde lid). Geldig parkeren is dan alleen mogelijk door middel van het kopen van een kaartje in de betreffende straat of straten of door middel van het voldoen van het parkeertarief op een andere uitdrukkelijk genoemde betaalwijze (bijvoorbeeld belparkeren). In combinatie met een extra laag tarief levert dat "een fiscale variant van de blauwe zone op", vandaar de aanduiding fiscale parkeerduurbeperving.

*Lid 1.* In hoeverre van dit artikel gebruik wordt gemaakt, moet blijken uit de nadere regels van het betrokken stadsdeel.

*Lid 2.* Dit lid bevat een limitatieve opsomming waar een fiscale parkeerduurbeperving kan worden ingesteld.

*Lid 3.* Het ligt voor de hand dat de behoefte aan extra parkeerplaatsen het grootst is gedurende de openingstijden van winkels, sportvoorzieningen en begraafplaatsen. Het woord "maximum" brengt tot uitdrukking dat ook voor een kortere periode kan worden gekozen. Zo kan er voor gekozen worden om een winkelstraat alleen op de koopavonden de fiscale parkeerduurbeperving in te stellen.

*Lid 4.* Gedurende de fiscale parkeerduurbeperving moet altijd een parkeerkaartje op straat worden gekocht tenzij betaald kan worden op andere wijze. Om te voorkomen dat de tijden binnen de stad te veel komen te verschillen, bevat dit lid de opties die toegepast kunnen worden. De blokken mogen afwijken van de bloktijden in artikel 3. De openingstijden van bijvoorbeeld winkels lopen immers niet synchroon met de bloktijden.



*Lid 5.* Dit lid heeft tot gevolg dat door het instellen van een fiscale parkeerdurbeperking op basis van het eerste lid, de normale geldigheid van bepaalde parkeervergunningen (de geldigheid van de hulpverlenervergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de GA-parkeervergunning kan niet worden beperkt) of bepaalde parkeerkaarten naar gebied gedurende bepaalde tijden van rechtswege niet van toepassing is. Alleen de kaartjes gekocht in de betreffende straat of straten zijn in een dergelijk geval dan geldig, tenzij aangegeven is dat ook op andere wijze betaald kan worden. Uiteraard zal vanwege de kenbaarheid voor de burgers in het betreffende gebied duidelijk aangegeven moeten worden op welke wijze betaald kan worden.

*Lid 6.* Een gehandicaptenjaarkaart mag in tegenstelling tot de overige kaarten wel gebruikt worden in een gebied met een parkeerdurbeperking.

#### *Artikel 32.*

Per vergunningsoort is geregeld waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor de vergunning. Soms wordt daarbij verwezen naar nadere regelgeving. Indien niet aan alle voorwaarden wordt voldaan, dan wordt de vergunning geweigerd.

Lid 4 en 5 zijn toegevoegd om het B&W mogelijk te maken een overgangsregeling in te stellen bij de introductie van de milieuparkeervergunning, dan wel indien het aantal te verlenen milieuparkeervergunningen wordt verhoogd. Zonder een dergelijke overgangsregeling zou de wachtlijst voor bewoners- en bedrijfsvergunningen (indien aanwezig) wellicht lange tijd niet door kunnen stromen.

#### *Artikel 33.*

In dit artikel is de zogenoemde spijtoptantenregeling opgenomen. De spijtoptantenregeling houdt in dat houders van een bewonersvergunning twee jaar lang kunnen proberen of het openbaar vervoer of een autodeelorganisatie een goed alternatief voor hen is. De voorwaarde is dat men de bewonersvergunning op eigen verzoek laat intrekken (het laten vervallen van de vergunning door gewoon niet meer te betalen, geldt dan ook niet) en bij het verzoek om intrekking aantoont dat men gebruik is gaan maken van het openbaar vervoer of een autodeelorganisatie. De houder kan dat aantonen door het overleggen van minimaal zes aaneensluitende maand(traject)kaarten of een jaarkaart voor het openbaar vervoer of door middel van een document waaruit duidelijk blijkt dat de houder een overeenkomst heeft gesloten met een autodeelorganisatie voor een periode van minimaal zes maanden. Het gaat om een autodeelorganisatie in de zin van deze verordening. Het delen van de auto met familie, burens, vrienden of kennissen telt dan ook niet. Tevens geldt de spijtoptantenregeling voor houders van een bewonersvergunning die aantoonbaar gebruik zijn gaan maken van een parkeerplaats in een openbare garage. Openbaar wil hier zeggen dat de parkeerplaatsen in principe door iedereen gekocht dan wel gehuurd hadden kunnen worden. De houder van de bewonersvergunning kan dit aantonen door een contract/aankoopbewijs/huurovereenkomst te overleggen. Ook voor deze regeling geldt dat de bewonersvergunning op eigen verzoek ingetrokken moet worden.

#### *Artikel 34.*

*Lid 1.* Een bewonersvergunning, een bedrijfsvergunning en – voorzover binnen een stadsdeel ingevoerd – een volkstuinvergunning wordt ingevolge artikel 32, lid 2 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.

*Leden 3, en 4.* De datum van ontvangst van de volledige aanvraag is bepalend voor de volgorde waarin de aanvrager op de wachtlijst wordt geplaatst. Dit is zo bepaald omdat daarmee recht wordt gedaan aan diegenen die hun aanvraag in één keer op juiste wijze indienen.

Indien iemand al een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners heeft en naar een ander vergunninggebied verhuist kan de vergunning niet “meeverhuizen”. Een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners is immers op grond van artikel 28 alleen geldig in het vergunninggebied waarvoor ze is verleend. Op basis van lid 4 wordt evenwel rekening gehouden met de tijd waarover de bewoner voorafgaande aan zijn verhuizing reeds over een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners 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, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners is verleend voor het vergunninggebied waar hij eerst woonde of de datum waarop de aanvrager op de wachtlijst is geplaatst voor een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners 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.

Ten opzichte van de Parkeerverordening 2007 is toegevoegd 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 geen vergunning wordt toegekend, als gevolg van het (kunnen) beschikken over een stallingsplaats en/of belanghebbendenparkeerplaats.

*Lid 5.* Dit lid ziet op de situatie dat niet een bewoner maar een bedrijf verhuist. Het gaat dan ook niet om een bewonersvergunning maar om een bedrijfsvergunning. Vandaar de woorden “is het derde lid van overeenkomstige toepassing”.

*Lid 6.* In het kader van een rechtvaardige verdeling van vergunningen kan men niet voor een tweede bewonersvergunning op de wachtlijst geplaatst worden, zolang er nog bewoners zijn die over geen enkele vergunning beschikken.

Leden 8 tot en met 11. Hier wordt geregeld dat een aanvrager van een milieuparkeervergunning voor bewoners of bedrijven niet onderaan een eventuele wachtlijst hoeft plaats te nemen, indien de aanvrager daarvoor beschikte over een bewonersvergunning, bedrijfsvergunning of een plaats op de wachtlijst. De volledige tijd sinds de ontvangst van de eerste aanvraag voor een bewonersvergunning, dan wel bedrijfsvergunning wordt dus meegenomen voor de nieuwe milieuparkeervergunning voor bewoners of bedrijven. Andersom geldt dit ook: op het moment dat de bewoner of het bedrijf geen recht meer heeft op een milieuparkeervergunning, dan wel op het moment dat deze op verzoek van de bewoner of het bedrijf wordt ingetrokken, geldt bij de aanvraag voor een nieuwe bewonersvergunning of bedrijfsvergunning de datum van ontvangst van de eerste aanvraag voor een bewoners- of bedrijfsvergunning, dan wel de datum van ontvangst van de eerste aanvraag voor een milieuparkeervergunning voor bewoners of bedrijven.

### *Artikel 36.*

*Lid 1.* In dit lid staan de gegevens vermeld die doorgaans in een vergunning opgenomen moeten worden. De woorden "in ieder geval" brengen tot uitdrukking dat ook andere gegevens vermeld kunnen worden. Het spreekt voor zich dat het daarbij gaat om gegevens die relevant zijn in het kader van de verlening van de vergunning. De woorden "voorzover van toepassing" zijn opgenomen omdat niet alle gegevens op alle vergunningen voorkomen. Zo wordt bijvoorbeeld op een kraskaartvergunning geen kenteken opgenomen. De kraskaartvergunning is immers niet gekoppeld aan een motorrijtuig doch geeft de bezitter ervan het recht kraskaarten aan te schaffen ten behoeve van het ontvangen van bezoek.

*Lid 2.* Dit lid bevat de voorschriften die aan een vergunning mogen worden verbonden. De woorden "in ieder geval" brengen tot uitdrukking dat ook andere voorschriften vermeld kunnen worden. Niet is bepaald welke belangen betrokken mogen worden bij het vaststellen van voorschriften. Dat betekent dat het verbod van détournement de pouvoir de bevoegdheid begrensd; de bevoegdheid mag daarom uitsluitend worden gebruikt voor het doel waartoe de verordening is vastgesteld. Het doel van deze verordening is het reguleren van het parkeren in Amsterdam. Voorschriften die daaraan gerelateerd zijn kunnen dan ook aan de vergunning worden verbonden.

Lid 2 onder b. Tijdens het parkeren moet de vergunning van aanvang af in het voertuig aanwezig zijn en te allen tijde goed zichtbaar zijn aangebracht. Dit geldt voor alle vergunningen. Indien geparkeerd wordt met een vergunning die niet permanent in de auto aanwezig is, zoals bij het parkeren met bijvoorbeeld een vergunning op code doorgaans het geval zal zijn, dient de vergunning eerst opgehaald te worden voordat met het parkeren een aanvang wordt gemaakt. Deze bepaling beoogt misbruik zoveel mogelijk te voorkomen.

*Lid 3.* Het bepaalde in dit lid spreekt voor zich. Er kunnen zich echter situaties voordoen dat een motorrijtuig groter is dan de omvang van één parkeerapparaatplaats. In dat geval is het toegestaan meer dan één parkeerplaats in beslag te nemen zonder dat daarvoor extra parkeerbelasting voldaan hoeft te worden.

### *Artikel 37.*

Dit artikel geeft de gronden aan waarop vergunningen ingetrokken of gewijzigd mogen worden. Daartoe dient een besluit genomen te worden.

*Lid 1.* Indien de omstandigheden zich voordoen zoals omschreven in lid 1 dan moet de vergunning worden ingetrokken. Er is derhalve dan geen sprake van beleidsvrijheid. Uiteraard moeten daarbij wel de relevante bepalingen uit de Algemene wet bestuursrecht in acht worden genomen, zoals het vereiste dat een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid.

*Lid 2.* Indien de omstandigheden zich voordoen zoals omschreven in lid 2 dan kan de vergunning worden ingetrokken, maar het bevoegde gezag is daartoe niet gehouden. Of van de bevoegdheid gebruik gemaakt wordt, zal ondermeer afhangen van de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen. Het woord "adres" moet overeenkomstig artikel 9 worden uitgelegd als "per zelfstandige woning".

*Lid 4.* Indien de houder(s) van de vergunningen zelf geen voorkeur aangeven, dan wordt de tweede vergunning ingetrokken.

*Lid 5.* Om misbruik te voorkomen is het van groot belang dat een vergunning wordt ingeleverd indien de vergunninghouder geen recht meer heeft op de vergunning. Een vergunning kan zijn gelding verliezen doordat deze wordt ingetrokken of omdat de vergunning van rechtswege is vervallen (zie de toelichting bij artikel 38).

#### *Artikel 38.*

Dit artikel bewerkstelligt dat een vergunning van rechtswege vervalt indien de geldigheidsduur is verstreken. Dat betekent derhalve dat er na het verstrijken van de geldigheidsduur geen besluit hoeft te worden genomen tot intrekking van de vergunning.

*Artikel 39, onder a en b.* Op basis van dit artikel is een parkeerplaats in gefiscaliseerd gebied geen gefiscaliseerde plaats indien het een belanghebbendenparkeerplaats of een gehandicaptenparkeerplaats betreft.

*Artikel 39, onder a .* Indien er geen sprake is van een belanghebbendenparkeerplaats, dan dient de belanghebbende gewoon parkeerbelasting te voldoen.

#### *Artikel 40.*

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

### **Hoofdstuk 4.**

#### *Artikel 44.*

Het toezicht op de naleving wordt uitgebreid geregeld in de Algemene wet bestuursrecht, afdeling 5.2. De handhavende instanties, zoals de Dienst Stadtoezicht, hebben toezichthouders in dienst in de zin van deze wettelijke bepaling. De stadsdelen zijn in beginsel zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de handhaving, waaronder de controlecapaciteit.

### **Hoofdstuk 5.**

#### *Artikel 45.*

Het is denkbaar, dat onder bepaalde condities experimenten op het gebied van het parkeren kunnen plaatsvinden. Meestal zal het hierbij om maatregelen gaan die in strijd zijn met de Parkeerverordening, of zal een beïnvloeding plaatsvinden van de inkomsten en/of uitgaven van het Mobiliteitsfonds. Alleen al om die redenen, maar ook om te kunnen beoordelen of een experiment past binnen de doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid, is voor het houden van een experiment goedkeuring van Burgemeester en Wethouders vereist. Bij het voordragen van een experiment dient uitdrukkelijk duidelijkheid te bestaan over de duur van het experiment, de criteria volgens welke het resultaat van het experiment wordt beoordeeld, alsmede wat er na afloop van het experiment op grond van de resultaten verder gebeurt. Tevens geldt dat de kosten van een door Burgemeester en Wethouders goedgekeurd experiment voor rekening zijn van de indiener. Zolang sprake is van aangetoonde inkomstenderving voor het Mobiliteitsfonds als gevolg van een experiment, zal de afdracht door Burgemeester en

Wethouders aan de stadsdelen worden verminderd met de hoogte van deze inkomstenderving. Indien een experiment leidt tot verhoging van inkomsten voor het Mobiliteitsfonds, komen deze meeropbrengsten voor de periode van de looptijd van het experiment ten goede aan de initiatiefnemer. Inkomstenderving of meeropbrengsten wordt/worden bepaald aan de hand van een meerjarig overzicht van de brutoparkeerinkomsten van de initiatiefnemer.

Dit artikel wijkt in zoverre af van de overige bepalingen van deze verordening, dat hier expliciet het dagelijks bestuur van een stadsdeel naast Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad wordt genoemd. De bevoegdheid gegeven in bijvoorbeeld lid 3 is, in navolging van hetgeen hierover in de Verordening op het Centraal Mobiliteitsfonds Amsterdam 2001 is bepaald, expliciet aan Burgemeester en Wethouders voorbehouden. Dat geldt eveneens voor de bevoegdheid van de Gemeenteraad om een experiment als vast onderdeel van het parkeerbeleid op te nemen. Dit dient te allen tijde te resulteren in een aanpassing van de Parkeerverordening, welke bevoegdheid aan de Gemeenteraad is voorbehouden.

#### *Artikel 46.*

De overgangsbepalingen maken technisch de overgang mogelijk van het oude stelsel naar het nieuwe.

*Leden 2, 3, 4 en 5.* Parkeervergunningen en bijzondere vergunningen verleend krachtens de Parkeerverordening 2002, 2005 en 2007 en bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen en belanghebbendenvergunningen verleend krachtens de Parkeerverordening 1996, worden geacht te zijn verleend krachtens deze verordening. De vergunninghouders behoeven derhalve geen aanvraag in te dienen. Op basis van artikel 27, lid 5 wordt de geldigheid van de meeste vergunningen immers steeds stilzwijgend verlengd indien voldaan wordt aan de in artikel 27, lid 5, omschreven voorwaarden. Opgemerkt zij dat de bedrijfsvergunningen verleend krachtens de Parkeerverordening 1996 krachtens deze verordening slechts geldig zijn in één gebied, namelijk het vergunninggebied waarin het bedrijf is gesitueerd.

#### *Artikel 47.*

De Parkeerverordening 2009 treedt in werking op 1 januari 2009.