

Beleidsnotitie Standplaatsen 2010

Juni 2010



Samenstelling Werkgroep:

P.N. Drommel
E. van Meerkerk
L. Felling
M.L. Waterman
M. Smit

Inhoudsopgave

	Inleiding	pag. 3
Hoofdstuk 1	Wettelijk kader	pag. 4
Hoofdstuk 2	Beleid	pag. 5

Bijlage

Standplaatsenkaart 2010

Inleiding

In deze beleidsnota wordt, wat betreft het begrip standplaats, uitgegaan van een mobiele (verkoop)ruimte ten behoeve van verkoop of dienstverlening, die 's avonds van de standplaatslocatie verwijderd wordt. Er zijn vaste standplaatsen, die gedurende één of meerdere dagen per week gedurende het gehele jaar worden ingenomen en tijdelijke standplaatsen, die voor een kortere periode ingenomen worden (bijvoorbeeld seizoenstandplaatsen). Bij beide soorten standplaatsen gaat het om het innemen van een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats.

Het huidige standplaatsenbeleid dateert uit 1995. Dit beleid en de bijbehorende Standplaatsenkaart 1997 zijn opnieuw onder de loep genomen in verband met (nieuwe) Europese regelgeving en in de praktijk toegepaste gedragslijnen, waarna zowel de beleidsnota als de standplaatsenkaart zijn geactualiseerd. Eén en ander leidt evenwel niet tot wijziging van het beleid.

Kiosken en standplaatsen op een (jaar)markt of tijdens een evenement, vallen buiten het bereik van het Standplaatsenbeleid.

In deze beleidsnotitie wordt in verband met de leesbaarheid gesproken over "standplaatshouders". Hiermee wordt de vergunninghouder van een standplaatslocatie bedoeld.

Hoofdstuk 1 Wettelijk kader

Artikelen 1.8, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3 en 5.4.4 van de Algemene plaatselijke verordening

De artikelen 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3 en 5.4.4 van de Algemene plaatselijke verordening (Apv) gaan over standplaatsen. In artikel 5.4.1 van de Apv wordt aangegeven dat onder een standplaats wordt verstaan: het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten aan te bieden, al dan niet gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen, een tafel of een boot. Daarnaast wordt aangegeven wat niet onder een standplaats wordt verstaan. In artikel 5.4.4 van de Apv staat een afbakeningsregeling opgenomen met betrekking tot de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en het Provinciaal wegenreglement.

De vergunningverlening

In artikel 5.4.2 van de Apv wordt het volgende aangegeven:

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een standplaats in te nemen of te hebben.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.8 kan de vergunning worden geweigerd:
 - a indien de standplaats hetzij op zichzelf hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan eisen van redelijke welstand;
 - b indien als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel van de gemeente redelijkerwijs te verwachten is dat door het verlenen van de vergunning voor een standplaats voor het verkopen van goederen een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse in gevaar komt;
 - c wegens strijd met een geldend bestemmingsplan.

In artikel 5.4.3 staat het volgende vermeld:

Het is de rechthebbende op een perceel verboden toe te staan dat daarop zonder vergunning van het college standplaats wordt of is ingenomen.

In artikel 1.8 van de Apv wordt het volgende aangegeven:

De vergunning of ontheffing kan door het daartoe bevoegde gezag worden geweigerd in het belang van:

- a de openbare orde;
- b de openbare veiligheid;
- c de volksgezondheid;
- d de bescherming van het milieu.

Persoonsgebonden

In artikel 1.5 van de Apv wordt het volgende aangegeven:

De vergunning of ontheffing is persoonsgebonden, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald of de aard van de vergunning zich daar tegen verzet.

Dit houdt in dat de standplaatsvergunning niet overdraagbaar is en de standplaats persoonlijk moet worden ingenomen.

Hoofdstuk 2 **Beleid**

Het college hanteert ten aanzien van de standplaatsvergunning en standplaatsen, zoals bedoeld in artikel 5.4.2 en 5.4.3 van de Apv, het volgende beleid:

1. Maximumstelsel

Omdat het als belang van de openbare orde is te beschouwen dat niet een onbeperkt aantal vergunningen wordt afgegeven, is voor het standplaatsenbeleid een maximum stelsel ontwikkeld. Bij overschrijding van dit aantal locaties of als het betreft een aanvraag voor een locatie die niet is aangegeven op de standplaatsenkaart, kan de vergunning worden geweigerd

Het maximumstelsel is als volgt vorm gegeven. Allereerst is een standplaatsenplan opgesteld bestaande uit een kaart met hierop aangegeven alle locaties die na toetsing aan verschillende criteria in principe geschikt zijn voor één of meerdere standplaatsen.

Op basis van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid en de bescherming van het milieu is bij het opstellen van de standplaatsenkaart uitgegaan van de volgende criteria:

a. verkeersveiligheid

Het is van belang dat bij de aanvraag voor een standplaats rekening wordt gehouden met voldoende parkeerruimte voor automobilisten. Het ligt dan ook voor de hand om standplaatsen zo veel mogelijk te situeren op die plekken waar al voldoende parkeerruimte aanwezig is. Voor de binnenstad is een dergelijk criterium moeilijker te handhaven aangezien in ieder geval een deel van de binnenstad niet bereikbaar is voor motorvoertuigen. Voor de binnenstad vindt het parkeren veelal geconcentreerd aan de randen plaats en in de ter plaatse aanwezige parkeergarages. Ook is aandacht besteed aan de bereikbaarheid van een standplaats. De "beweging" welke een standplaats met zich meebrengt is in een typische woonomgeving uit een oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Standplaatsen dienen dan ook geweerd te worden uit woonbuurten. Anderzijds bestaat veelal ook bezwaar tegen standplaatsen langs doorgaande wegen. Niet alleen vanwege de in het algemeen beperkte mogelijkheden tot het stallen van motorvoertuigen maar ook vanwege het gevaar voor het ontstaan van verkeersonveilige situaties bij druk bezoek aan een standplaats.

b. situering van de standplaats

Bij de situering van een standplaats dient aan diverse aspecten aandacht te worden besteed. Zo dient allereerst sprake te zijn van een zorgvuldige inpassing van een standplaats in de directe omgeving. Voorkomen moet worden, dat standplaatsen de vrije doorgang voor passanten hinderen. Diverse straten en/of plekken in de stad moeten vanwege de geringe loopruimte als ongeschikt voor standplaatsen worden aangemerkt. Tevens zal voorkomen moeten worden dat groenvoorzieningen en/of parkeerplaatsen door een standplaats in het gedrang komen. Ook het aspect van de sociale veiligheid dient in dit verband aandacht te krijgen. Ten aanzien van deze overwegingen wordt overigens nog op het volgende gewezen. De realiteit gebiedt dat bij verlening van een standplaatsvergunning niet alleen gelet moet worden op de huidige situatie, maar tevens gekeken moet worden naar de eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

c. hinder en stankoverlast

Er zijn standplaatsen waar tegen vergoeding dranken worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt. Dit zijn in beginsel inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer. Degene die een dergelijke standplaats drijft, zal daarvoor in het algemeen geen Wet milieubeheervergunning nodig hebben. Zij vallen echter wel onder de meldingsplicht van het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer en dienen zich te melden bij de MRA. Standplaatsen waar groenten en fruit worden verkocht, zullen in het algemeen geen inrichtingen in de zin van de Wet Milieubeheer zijn, terwijl deze veelal wel hinder in de zin van zwerfvuil met zich meebrengen. Ook bij andere branches kan sprake zijn van (de kans op) overlast. Het bovenstaande betekent dat een groot aantal plaatsen in de stad, bijvoorbeeld in of direct bij woonbuurten, zich minder goed leent voor standplaatsen.

De standplaatsen dienen zoveel mogelijk buiten de woonomgeving te worden gesitueerd. De meest geschikte plaatsen voor standplaatsen zijn dan ook buurt- en winkelcentra, pleinruimten bij belangrijke kruispunten, afslagen van de randweg in combinatie met daarbij gelegen activiteiten, stationspleinen e.d.

Toepassing maximumstelsel:

Genoemde criteria hebben geleid tot bijgevoegde standplaatsenkaart waarop de locaties zijn aangegeven die in beginsel voor een standplaats in aanmerking kunnen komen. Op basis hiervan kan vergunning verleend worden voor maximaal 37 standplaatsen, waarvan er 2 in de binnenstad gesitueerd zijn. Rondom de Grote Kerk zijn standplaatsen niet toegestaan vanwege het monumentale karakter en beschermd stadsgezicht van dit stadsdeel.

Uitgangspunt is dat een aanvraag voor een standplaats, die niet op de standplaatsenkaart staat opgenomen, wordt afgewezen. Dit laat evenwel onverlet dat bij iedere aanvraag afzonderlijk moet worden nagegaan of er bijzondere omstandigheden zijn die leiden tot het alsnog verlenen van de vergunning (hardheidsclausule). De omvang en aard van de gemeente zijn bepalend voor het aantal af te geven standplaatsvergunningen.

Indien zich in de nabijheid van een standplaats wijzigingen in de ruimtelijke situatie voordoen, wordt de locatie opnieuw bezien. Het maximum aantal toelaatbare standplaatsen kan verminderen, bijvoorbeeld vanwege gewijzigde planologische situaties. Tegelijkertijd kan het zich voordoen dat, door herstructurering of gebiedsuitbreiding, nieuwe locaties beschikbaar komen voor standplaatsen. Gelet hierop zal de standplaatsenkaart jaarlijks worden geëvalueerd en zondig opnieuw worden vastgesteld.

Maatschappelijke doeleinden

Indien een standplaats tijdelijk wordt ingenomen ten behoeve van maatschappelijke doeleinden, kan vergunningverlening plaatsvinden in afwijking van het in deze beleidsnota opgenomen beleid. Het college wijst de locatie per aanvraag aan. Dit zijn bij voorkeur locaties die op de standplaatsenkaart staan voor maatschappelijke doeleinden zijn aangegeven. Onder maatschappelijke doeleinden wordt o.a. verstaan: bevolkingsonderzoek, educatieve doelen, politieke partijen in het kader van verkiezingen, etc.

Tarieven

De waarde als verkooplocatie van een standplaats kan afgeleid worden van de huren die winkeliers in de buurt betalen voor hun winkelpand. Deze bedragen volgens de taxaties van de onroerendgoed-belasting (opname 1992) hebben gediend als waarden voor de tariefstelling.

Uit deze waarden zijn de rechten vaste verkoopstandplaatsen afgeleid (retributies) die zijn vastgelegd in de Verordening Rechten vaste verkoopstandplaatsen, laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 5 november 2009 (artikel 5, Tarieven) en gepubliceerd in het Alkmaars Nieuwsblad op 11 november 2009. De datum van de ingang van de heffing is 1 januari 2010. Jaarlijks vindt indexering plaats.

Het tarief is gedifferentieerd naar de waarde van de locaties als verkooppunt en verdeeld in drie zones: standplaatsen gesitueerd in het centrumgebied, standplaatsen gesitueerd nabij winkelcentra en standplaatsen gesitueerd op overige locaties. Het hoogste tarief geldt voor het centrumgebied en het laagste voor de overige locaties. Het tarief voor de winkelcentra ligt daartussen.

Standplaatsen op (particulier) terrein van een andere rechthebbende dan de gemeente

Standplaatsen op openbare terreinen, die de gemeente niet toebehoren, maken deel uit van het standplaatsenbeleid, en worden, voor zover bekend, op de bij dit beleid behorende standplaatsenkaart aangegeven. De reden daarvan is dat vooraf bij de gemeente niet bekend is of particuliere eigenaren willen toestaan dat op hun (parkeer)terreinen standplaatsen worden gesitueerd.

Uit jurisprudentie komt naar voren dat het voorkomen van marktvoering kan worden aangemerkt als een aspect van de openbare orde. Wanneer er sprake is van marktvoering is afhankelijk van de plaatselijke situatie. Als uitgangspunt wordt genomen dat in Alkmaar van marktvoering sprake is indien 5 standplaatsen gelijktijdig worden ingenomen.

Het aantal gelijktijdig in te nemen standplaatsen op openbare particuliere terreinen bedraagt maximaal 4 per terrein. Daarbij dient aangetekend te worden dat per terrein beoordeeld zal worden hoeveel standplaatsen maximaal toelaatbaar zijn. Onder andere spelen de volgende aspecten hierbij een rol: de oppervlakte, de inrichting en de situering van het terrein, de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid, de bescherming van het milieu en eisen van redelijke welstand, en de parkeernorm.

Persoonsgebondenheid van de vergunning en persoonlijke inname van de standplaats

De standplaatsvergunning heeft op grond van artikel 1.5 van de Apv een persoonsgebonden karakter. De vergunning wordt verleend aan een natuurlijk persoon. De standplaatshouder is verplicht de standplaats persoonlijk in te nemen, met uitzondering van kortdurende afwezigheid vanwege ziekte, vakantie of bijzondere omstandigheden. Het college kan tijdelijk toestemming verlenen om van het persoonlijk innemen van de standplaats aan de vergunninghouder te mogen afwijken indien er sprake is van langdurige ziekte/vakantie of bijzondere omstandigheden de standplaatshouder betreffende. Tijdelijke vervanging kan slechts plaatsvinden door een met name genoemde persoon.

Afmeting van een standplaats

De afmeting van een standplaatslocatie, waarvoor vergunning kan worden verleend, bedraagt maximaal 15 vierkante meter. De locatie en de maximale afmeting van een standplaats zal worden gemarkeerd.

Mobiliteit standplaats

Alle standplaatsen, met uitzondering van de standplaatsen waarop een overgangsregeling van toepassing is, dienen aan het einde van de (dag)exploitatie ontruimd te worden. Om te voorkomen dat standplaatsen niet worden afgebroken en kioskvorming ontstaat, dient de controle en handhaving stringent te worden uitgevoerd.

Voorzieningen ten behoeve van standplaatsen

Afhankelijk van het soort standplaats dat op een bepaalde locatie gesitueerd wordt, kunnen eventueel (nuts)voorzieningen worden aangebracht. Alle kosten van aanleg en verwijdering van de voorzieningen, na opzegging van de vergunning, komen voor rekening van de vergunninghouder. Indien een nieuwe vergunninghouder niet bereid is om de voorzieningen over te nemen of als er geen kandidaten voor de standplaats zijn, dient de standplaatshouder de standplaatslocatie in principe geheel ontruimd en schoon op te leveren.

De standplaatslocatie dient in dezelfde staat opgeleverd worden als waarin zij is uitgegeven, tenzij er sprake is van door het college toegestane verbeteringen of het college instemt met het handhaven van de gerealiseerde voorzieningen.

Volgorde afhandeling vergunningaanvragen

- Op grond van de standplaatsenkaart vrijkomende standplaatsen worden eenmalig bekend gemaakt in de rubriek Officiële Mededelingen.
- Tussen de aanvragers die binnen de daarvoor gestelde termijn hebben gereageerd en voldoen aan alle in dit beleid opgenomen voorwaarden, zal worden geloot.
- Met inachtneming van het hiervoor bepaalde wordt de aanvraag van degene die wordt geloot in behandeling genomen. Indien tot vergunningverlening wordt overgegaan, worden de overige aanvragen afgewezen. Er wordt geen wachtlijst bijgehouden.
- Indien een vrijgekomen standplaats na publicatie om welke reden dan ook niet is vergund, kan deze worden vergund aan de eerste kandidaat die zich meldt voor de standplaats.

Vergunningverlening

Vergunning wordt slechts verleend indien wordt voldaan aan de in dit beleid opgenomen uitgangspunten. In bijzondere gevallen kan het college afwijken van dit beleid. De vergunning voor een vaste standplaats wordt voor onbepaalde tijd verleend. De vergunning voor een oliebolleakraam wordt voor maximaal 3 maanden per jaar verleend.

Overgangsrecht

Het onderstaande overgangsrecht geldt voor vergunningen, die vóór 1 januari 2010 zijn afgegeven, tenzij hieronder anders aangegeven:

Mobiliteit

Er zijn niet verplaatsbare kramen e.d. op standplaatslocaties aanwezig en een aantal oliebollenkramen die gedurende een bepaalde periode standplaats innemen en de wagen gedurende die periode niet verwijderen. Het overgangsrecht ten aanzien van de niet-verplaatsbare kramen houdt in dat daaraan uitsluitend normaal onderhoud gepleegd mag worden en voor de niet-verplaatsbare kramen en de oliebollenkramen dat de niet-verplichte dagelijkse verwijdering van de kraam etc. van de standplaatslocatie eindigt wanneer de vergunninghouder zijn vergunning opzegt dan wel op andere wijze eindigt.

Persoonsgebondenheid van de vergunning en persoonlijke inname van de standplaats

In het verleden zijn, met inachtneming van de toenmalige Apv-bepalingen, meerdere standplaatsvergunningen aan bijvoorbeeld een B.V. gegeven. Van gelijktijdige persoonlijke inname van de standplaatsen kan daarbij geen sprake zijn. Het overgangsrecht ten aanzien van deze vergunningen houdt in dat de vergunninghouder niet verplicht wordt tot persoonlijke inname van de standplaatsen totdat hij zijn vergunning(en) opzegt dan wel de vergunning op andere wijze eindigt.

Eerste toewijzing vrije standplaatsen op grond van dit beleid

In afwijking van het gestelde bij "volgorde afhandeling vergunningaanvraag" vindt de toewijzing van de standplaatsen op de standplaatsenkaart, die bij de vaststelling van deze beleidsnota niet bezet zijn, als volgt plaats:

De vrije standplaats wordt in eerste instantie aangeboden aan degene, die vóór 1 oktober 2010 heeft aangegeven dat hij/zij een standplaats wenst in te nemen en nog geen standplaats heeft binnen Alkmaar, op volgorde van aanmelding destijds. Bij elke vrije standplaats vindt de aanbidding in dezelfde volgorde plaats. Degene die een standplaats accepteert, krijgt geen andere standplaats meer aangeboden. Indien er nadien vrije standplaatsen overblijven, zullen deze conform het gestelde onder "volgorde afhandeling vergunningaanvragen" worden aangeboden. Vergunningverlening kan uitsluitend plaatsvinden indien de kraam etc voldoet aan de overige in deze beleidsnota opgenomen eisen.

Evaluatie van het standplaatsenbeleid

Indien nodig zal het standplaatsenbeleid geëvalueerd worden. Een eventuele aanpassing zal worden gepubliceerd, waarbij de Standplaatsenkaart ter inzage ligt.

Deze beleidsnota is vastgesteld bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar van 6 juli 2010. Gepubliceerd in het Alkmaars Nieuwsblad van 21 juli 2010 .

NOTITIE STANDPLAATSENBELEID

Mei 1995

Samenstelling Werkgroep:

K.E. van der Valk
M.L. Waterman
L. Felling
J.D. ten Hoonte
G. Bedaux

inhoudsopgave

Paragraaf I	Probleemstelling	pag.3
Paragraaf II	inventarisatie	pag.4
Paragraaf III	Uitgangspunten voor beleid	pag.6
Paragraaf IV	Het beleid	pag.8
Paragraaf V	Uitvoering	pag.10

PARAGRAAF 1 PROBLEEMSTELLING

In de afgelopen jaren is de gemeente Alkmaar geconfronteerd met een toenemend aantal aanvragen voor een standplaatsvergunning. Deze toename is vooral veroorzaakt door de teruggang in de economie. Aangezien een standplaats voor een ondernemer in het algemeen weinig investeringen met zich meebrengt, is het aantrekkelijk een standplaats in te nemen in plaats van een winkelpand te huren of te kopen. Naast deze toename van het aantal aanvragen waren er ook knelpunten ten aanzien van standplaatsen. Zo bleek op grond van jurisprudentie dat argumenten van economische aard en argumenten gebaseerd op het behoefte-element niet door een gemeente gehanteerd mogen worden. Dit is namelijk in strijd met de Vestigingswet bedrijven 1954. In deze wet is immers uitgegaan van de vrijheid van ondernemingswijze productie en distributie, hetgeen ook geldt voor ambulante straathandel. Ook bleek dat veel standplaatsen steeds verder uitgroeiden; de oorspronkelijke standplaats wordt uitgebreid met overkappingen, luifels, windschermen e.d., waarbij het totaal gebruikte oppervlak van de standplaats, veelal in strijd met de vergunning, steeds verder toeneemt. Op veel plaatsen leidt dit tot overlast en hinder doordat looproutes worden geblokkeerd en de openbare buitenruimte wordt aangetast. Daarnaast werd steeds vaker geconstateerd dat een "verplaatsbare verkoopruimte" 's avonds gewoon blijft staan. Dit wordt als ongewenst geoordeeld; het dient namelijk te gaan om mobiele verkoopplaatsen die voor de duur van maximaal een dag een standplaats innemen en 's avonds worden verwijderd.

Het bovenstaande maakt duidelijk dat het dringend gewenst was dat een nieuw standplaatsenbeleid werd ontwikkeld, waarbij richting gegeven kan worden aan een gewenste spreiding en het maximaal aantal standplaatsen in de stad. Dit standplaatsenbeleid, met bijbehorende standplaatsenkaart, is op 1 april 1993 van kracht geworden.

In dit beleid wordt wat betreft het begrip standplaats uitgegaan van een mobiele verkoopruimte die 's avonds verwijderd wordt. Vòòr de ontwikkeling van het standplaatsenbeleid was er echter een aantal standplaatsen dat niet mobiel was èn een aantal standplaatsen dat wel mobiel was maar niet verwijderd werd. Deze vallen onder het overgangsrecht. Daarnaast geldt het overgangsrecht voor een aantal locaties die na toetsing aan de criteria van het beleid niet gewenste locaties bleken te zijn. Zij staan dan ook niet aangegeven op de standplaatsenkaart. Kiosken zijn bouwwerken waarvoor een bouwvergunning nodig is. Zij vallen buiten het bereik van dit standplaatsenbeleid.

In het voorjaar 1995 heeft de eerste evaluatie standplaatsenbeleid plaatsgevonden. Als gevolg hiervan is de standplaatsennotitie van april 1993 op diverse plaatsen verduidelijkt. Tot beleidswijzigingen heeft de evaluatie niet geleid.

In deze herziene versie van de notitie standplaatsenbeleid wordt achtereenvolgens een overzicht gegeven van de huidige situatie en zal ingegaan worden op de mogelijkheden tot regulering (paragraaf 11), de uitgangspunten voor beleid (paragraaf 111), het voorgestelde beleid (paragraaf IV) en de uitvoering (paragraaf V).

PARAGRAAF 11 INVENTARISATIE

Overzicht van de bestaande standplaatsen en nieuwe aanvragen

De in gebruik zijnde standplaatsen zijn over diverse locaties in de stad verspreid. De situering van de standplaatsen is aangegeven op de bijgaande overzichtskaart. Het precariotarief is gedifferentieerd naar de waarde van de locatie als verkooppunt. Door de reeds geschetste toename van het aantal aanvragen, kunnen zij niet allemaal gehonoreerd worden.

Mogelijkheden tot regulering

In het onderstaande zal ingegaan worden op de juridische mogelijkheden (op basis van APV en jurisprudentie) tot regulering.

De basis voor vergunningverlening is gelegen in de APV. In artikel 5.2.3 zijn regels opgenomen met betrekking tot standplaatsen en uitstallingen op of aan de weg of water.

In het eerste lid van genoemd artikel is bepaald:

3. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders op of aan de weg of op aan een openbaar water danwel op een andere - al dan niet met enige beperking - voor publiek toegankelijke en in de openlucht gelegen plaats:
 - a met een voertuig, een vaartuig, een kraam, een tafel of enig ander middel een standplaats in te nemen of te hebben ten einde in de uitoefening van de handel goederen te koop aan te bieden, te verkopen of te verstrekken, danwel diensten aan te bieden;
 - b anderszins goederen uit te stallen of uitgesteld te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of te verstrekken aan publiek;
 - c burgemeester en wethouders zijn bevoegd het aantal te verlenen vergunningen te binden aan een maximum en te beperken tot nader aan te wijzen branches.

Vervolgens is in het zesde lid van genoemd artikel bepaald:

7. Een vergunning bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd:
 - a in het belang van de openbare orde;
 - b in het belang van het voorkomen of beperken van overlast;
 - c in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
 - d in het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid;
 - e wanneer als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel der gemeente redelijkerwijs te verwachten is dat door het verlenen van de vergunning een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse in gevaar komt;
 - f f.vanwege de strijd met een geldend bestemmingsplan.

De APV is hét beleidsinstrument voor de ambulante detailhandel. Als toetsingscriteria zijn van oudsher opgenomen de openbare orde en de verkeersveiligheid. In reactie op het grote aantal aanvragen om standplaatsen zijn gemeenten er steeds meer toe overgegaan de vraag of er niet al voldoende verkooppunten aanwezig zijn (het behoefte-element) te laten meewegen en hebben zij economische motieven (beperking van concurrentie aan de gevestigde middenstand) een steeds belangrijkere rol laten spelen. In diverse uitspraken van de Raad van State is de vraag aan de orde gesteld of economische motieven en het behoefte-element wel onder de noemer van de openbare orde, welke geregeld wordt in de APV, kunnen worden gebracht. In de Vestigingwet bedrijven 1954 is immers uitgegaan van de vrijheid van ondernemingsgewijze productie en distributie, hetgeen dus ook geldt voor ambulante straathandel.

Uit onderstaande samenvatting blijkt dat de mogelijkheden tot sturing en regulering van standplaatsen aanzienlijk zijn beperkt door de jurisprudentie.

Hierbij moet worden aangetekend dat een deel van deze jurisprudentie is gebaseerd op de situatie waarbij het standplaatsenartikel is opgenomen in het hoofdstuk Openbare orde.

In de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Alkmaar is het standplaatsenartikel 5.2.3. echter opgenomen in het hoofdstuk 'Andere onderwerpen betreffende de huishouding der gemeente'. Hieruit vloeit voort dat de naast het openbare orde aspect opgenomen toetsingsgronden, ten opzichte van dat openbare orde aspect, als zelfstandige gronden zijn te beschouwen. (zie met name onderstaand punt 3).

In de jurisprudentie kunnen, kort samengevat, de volgende "lijnen" herkend worden:

1. Economische motieven in het algemeen en het behoefte-aspect in het bijzonder kunnen niet onder de noemer "openbare orde" worden gebracht;
2. De Vestigingswet bedrijven 1954 verzet zich er tegen dat de gemeentelijke wetgever bij een beslissing inzake een standplaatsvergunning overweegt dat er reeds voldoende verkooppunten in de desbetreffende branche in de gemeente zijn, zodat er aan uitbreiding van het aantal vergunningen voor die branche geen behoefte bestaat;
3. In het kader van de belangenafweging, die aan een beslissing op een verzoek om een standplaatsvergunning vooraf gaat, moet in ieder geval het belang van de openbare orde betrokken worden en een weigering van de vergunning dient ten minste mede op dit belang gebaseerd te zijn. Zijn er geen met het belang van de openbare orde in verband te brengen motieven om de vergunning te weigeren, dan moet de vergunning worden verleend;
4. Gemeenten kunnen het beginsel van vrij ondernemerschap afwegen tegen het belang van handhaving van de openbare orde. Opgemerkt wordt dat het begrip openbare orde overigens ruimer moet worden opgevat dan alleen kwesties als wanorde, wanordelijkheden e.d.;
5. Het is toegelaten dat gemeenten het belang van vrije ambulante handel afwegen tegen het openbaar belang dat gediend is met de handhaving van een redelijk voorzieningen niveau voor de consumenten. Hierbij wordt gedoeld op de gevallen dat afgifte van standplaatsvergunningen leidt tot
6. sluiting van winkels, bijvoorbeeld in kernen waar nog maar enkele winkels gevestigd zijn. Het motief "handhaving van een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse" mag alleen dan als weigeringsgrond aangevoerd worden, indien blijkt onderzoek het nadeel dat de ter plaatse aanwezige winkelbedrijven door verlening van de vergunning zullen lijden, zodanig zal zijn dat deze plaatselijke voorzieningen in gevaar komen en daardoor weer een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter
7. plaatse gevaar loopt;
8. Gemeenten mogen een nieuw middenstandsapparaat in een nieuwe gemeenschap of een nieuw winkelcentrum in een nieuwbouwwijk gedurende een aanloopperiode beschermen;
9. Het kan als een belang van openbare orde worden beschouwd dat niet een onbeperkt aantal vergunningen wordt afgegeven. Het is dus toegelaten een maximum aantal te verlenen standplaatsvergunningen vast te stellen (zie ook lid 1, onder c. van artikel 5.2.3) indien door een veelvoud van vergunningen de openbare orde in gevaar kan worden gebracht. Dit zal dan evenwel onderbouwd moeten worden met een aantal concrete criteria.
10. Het lijkt steeds moeilijker te worden om nog over te gaan tot het vaststellen van een
11. "branchepatroon" (zie ook lid 1, onder c. van artikel 5.2.3). Het vaststellen van een branchepatroon tendert in feite namelijk ook naar economische inmenging. Onder het belang van de openbare orde kan mede een redelijke verdeling van de vergunningen over de verschillende branches begrepen worden.

PARAGRAAF III UITGANGSPUNTEN VOOR BELEID

1. Een maximumstelsel

Omdat het als belang van de openbare orde is te beschouwen dat niet een onbeperkt aantal vergunningen wordt afgegeven, is voor het standplaatsenbeleid een maximum ontwikkeld. Bij overschrijding van dit aantal locaties of als het betreft een aanvraag voor een locatie die niet is aangegeven op de standplaatsenkaart, kan de vergunning worden geweigerd. Dit laat evenwel onverlet dat bij iedere aanvraag afzonderlijk moet worden nagegaan of er bijzondere omstandigheden zijn die leiden tot het alsnog verlenen van de vergunning (hardheidsclausule). De omvang en aard van de gemeente zijn bepalend voor het aantal af te geven standplaats vergunningen. De eerste toets voor de locatie is het bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan de realisatie van een standplaats is uitgesloten, dient altijd overgegaan te worden tot weigering van de vergunning (zie artikel 5.2.3, lid 6). Hierbij kan evenwel aangetekend worden dat in een groot aantal bestemmingsplannen geen regels zijn opgenomen met betrekking tot het gebruik van grond ten behoeve van standplaatsen. Dit is overigens ook niet aanbevelenswaardig. Een standplaatsenplan kan namelijk snel aangepast worden aan maatschappelijke ontwikkelingen, terwijl de herziening van een bestemmingsplan verschillende jaren in beslag kan nemen. Het maximumstelsel is als volgt vorm gegeven. Allereerst is een standplaatsenplan opgesteld bestaande uit een kaart met hierop aangegeven alle locaties die na toetsing aan verschillende criteria in principe geschikt zijn voor één of meerdere standplaatsen. Op basis van het openbare orde aspect is bij het opstellen van de standplaatsenkaart uitgegaan van de volgende criteria:

a. verkeersveiligheid

Het is van belang dat bij de aanvraag voor een standplaats rekening wordt gehouden met voldoende parkeerruimte voor automobilisten. Voor wat betreft dit laatste moet namelijk worden opgemerkt dat het niet of zelden zal gebeuren dat een standplaatshouder op eigen kosten parkeerplaatsen zal aanleggen. Dit houdt het risico in dat langs de weg geparkeerd wordt en hierdoor de verkeersveiligheid in gevaar gebracht wordt. Het ligt dan ook voor de hand om standplaatsen zo veel mogelijk te situeren op die plekken waar al voldoende parkeerruimte aanwezig is. Voor de binnenstad is een dergelijk criterium moeilijker te handhaven aangezien in ieder geval een deel van de binnenstad niet bereikbaar is voor motorvoertuigen. Voor de binnenstad vindt het parkeren veelal geconcentreerd aan de randen plaats. Ook is aandacht besteed aan de bereikbaarheid van een standplaats. De "beweging" welke een standplaats met zich meebrengt is in een typische woonomgeving uit een oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Standplaatsen dienen dan ook geweerd te worden uit woonbuurten. Anderzijds bestaat veelal ook bezwaar tegen standplaatsen langs doorgaande wegen. Niet alleen vanwege de in het algemeen beperkte mogelijkheden tot het stallen van motorvoertuigen maar ook vanwege het gevaar voor het ontstaan van verkeersonveilige situaties bij druk bezoek aan een standplaats.

b. situering van de standplaats

Bij de situering van een standplaats dient aan diverse aspecten aandacht te worden besteed. Zo dient allereerst sprake te zijn van een zorgvuldige inpassing van een standplaats in de directe omgeving. Voorkomen moet worden, hetgeen in de praktijk nogal eens gebeurt, dat standplaatsen de vrije doorgang voor passanten hinderen. Diverse straten en/of plekken in de stad moeten vanwege de geringe loopruimte als ongeschikt voor standplaatsen worden aangemerkt. Tevens zal voorkomen moeten worden dat groenvoorzieningen en/of parkeerplaatsen door een standplaats in het gedrang komen. Ook het aspect van de sociale veiligheid dient in dit verband aandacht te krijgen. Ten aanzien van deze overwegingen wordt overigens nog op het volgende gewezen. De realiteit gebiedt dat bij verlening van een standplaatsvergunning niet alleen gelet moet worden op de huidige situatie, maar tevens gekeken moet worden naar de eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

c. hinder en stankoverlast

Een exploitatievergunning is noodzakelijk wanneer tegen vergoeding dranken worden geschonken en/of spijzen voor directe consumptie worden bereid en/of verstrekt. Daarnaast zijn standplaatsen waar tegen vergoeding dranken worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt in beginsel inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer (zogenoeten "horeca-inrichtingen"). Degene die een dergelijke standplaats drijft, zal daar over in het algemeen geen Wet milieubeheervergunning voor nodig hebben, maar dienen te voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de bij het Besluit horecabedrijven milieubeheer behorende bijlage. Dit geldt ook voor mobiele standplaatsen als zij gedurende zekere tijd een vaste standplaats hebben of met een bepaalde regelmaat ergens worden neergezet. Standplaatsen waar groente en fruit worden verkocht, zullen in het algemeen geen inrichtingen in de zin van de Wet Milieubeheer zijn, terwijl deze veelal wel hinder in de zin van zwerfvuil met zich meebrengen. Ook bij andere branches kan sprake zijn van (de kans op) overlast. Het bovenstaande betekent dat een groot aantal plaatsen in de stad, bijvoorbeeld in of direct bij woonbuurten, zich minder goed leent voor standplaatsen.

conclusie:

De conclusie uit het voorgaande is dat het beleid zodanig moet zijn dat standplaatsen zoveel mogelijk buiten de woonomgeving worden gesitueerd. De meest geschikte plaatsen voor standplaatsen zijn dan ook buurt- en winkelcentra, pleinruimten bij belangrijke kruispunten, afslagen van de randweg in combinatie met daarbij gelegen activiteiten, stationspleinen e.d.

2. Brancheverdeling

In het verlengde van het maximumstelsel, is het in beginsel mogelijk om een maximum aantal standplaatsen per branche te bepalen. Het vaststellen van een branchepatroon tendert in feite naar economische inmenging. Geconcludeerd moet worden dat een brancheverdeling niet of zeer moeilijk juridisch afdwingbaar is. Dit laat onverlet dat wel sturend gewerkt kan worden.

3. Precariotarief

Houders van verkoopstandplaatsen maken voor hun verkoopactiviteiten gebruik van de openbare weg. Voor het gebruiken van de openbare weg als standplaats wordt door de gemeente een belasting geheven: de zogenaamde precariorechten. Ieder jaar worden de tarieven daarvoor door de gemeenteraad vastgesteld. Het tarief is gedifferentieerd naar de periode, gedurende welke de standplaats wordt ingenomen. Is dat bijvoorbeeld meer dan twee dagen per week, dan geldt een hoger tarief dan bij een enkele dag per week. Het tarief is na de vaststelling van het standplaatsenbeleid inmiddels gedifferentieerd naar de waarde van de locatie als verkooppunt. Voorkomen moet worden dat standplaatshouders voor een 'prikje' gebruik kunnen maken van een verkooplocatie, terwijl winkeliers in vaste panden hoge grondkosten moeten dragen.

De gemeente heeft de waarde van de standplaats als verkooplocatie daarom mede in het precariorecht tot uitdrukking gebracht. Het feit, dat de gemeente in het kader van de gronduitgifte de grondkosten voor de winkelier in hoge mate bepaalt, was daarbij nog een extra overweging.

PARAGRAAF IV HET BELEID

Het beleid berust op twee uitgangspunten:

- a Het 'maximumstelsel'. Daarbij wordt op een kaart aangegeven op welke plaatsen in de stad hoeveel standplaatsen mogen komen. Op andere dan de aangegeven plaatsen mogen geen standplaatsen ingenomen worden, tenzij toepassing van de hardheidsclausule plaatsvindt.
- b Een precariotarief mede op basis van de waarde van de standplaats als verkooplocatie: in de binnenstad en bij de winkelcentra geldt een hoger tarief dan voor de overige locaties.

Ad a. Het maximumstelsel

Zoals in deze nota duidelijk is gemaakt, is in feite de enige mogelijkheid om het standplaatsenbeleid goed vorm te kunnen geven, gelegen in het hanteren van een maximumstelsel. Mede op basis van adviezen van de VNG hierover, fungeert dit stelsel reeds in een groot aantal gemeenten. De conclusie uit paragraaf 111 is dat het beleid zodanig moet zijn dat standplaatsen zoveel mogelijk buiten de woonomgeving worden gesitueerd. De meest geschikte plaatsen voor standplaatsen zijn dan ook buurten winkelcentra, pleinruimten bij belangrijke kruispunten, afslagen van de randweg in combinatie met daarbij gelegen activiteiten, stationspleinen e.d.

Genoemde criteria hebben geleid tot bijgevoegde standplaatsenkaart waarop de locaties zijn aangegeven die in beginsel voor een standplaats in aanmerking kunnen komen. Op basis hiervan zou vergunning verleend kunnen worden voor maximaal 62 standplaatsen, waarvan 8 in de binnenstad gesitueerd zijn. Rondom de Grote Kerk zijn standplaatsen niet toegestaan vanwege het monumentale karakter van dit stadsdeel. Dit laat evenwel onverlet dat bij iedere aanvraag afzonderlijk moet worden nagegaan of er bijzondere omstandigheden zijn die leiden tot het alsnog verlenen van de vergunning (hardheidsclausule). Indien zich in de nabijheid van een standplaats wijzigingen in de ruimtelijke situatie voordoen, wordt de locatie opnieuw bezien. Het maximum aantal toelaatbare standplaatsen kan verminderen. Hier dient evenwel terughoudend mee omgegaan worden. Tevens kan het zich voordoen dat nieuwe locaties beschikbaar komen voor standplaatsen. Gelet hierop is het gewenst om indien nodig de standplaatsenkaart te evalueren.

Ad b. Tarieven

De waarde als verkooplocatie kan afgeleid worden van de huren, die winkeliers in de buurt betalen voor hun winkelpand. Deze bedragen volgens de taxaties van de onroerendgoedbelasting (opname 1992), zijn als volgt:

- Binnenstad: variërend van kleine winkels á fl 700,-- per m2 tot grote winkels á fl 200,-- per m2;
- De Mare: variërend van fl 300,-- tot fl 250,-- per m2;
- Hoefplan: ongeveer fl 250,-- per m2;
- Oudorperplein: ongeveer fl 200,- per m2;
- Rand van stad: ongeveer fl 100,-- per m2.

Uit deze waarden is het precariotarief afgeleid. De huur(waarde) is gebaseerd èn op het grondgebruik èn op het gebruik van het gebouw. Bij het precariotarief gaat het uitsluitend om grondgebruik. De volgende zones voor precariotarief zijn in Alkmaar ingesteld waarbij de tarieven van 1992 verhoogd werden.

- a. voor de binnenstad: 2 maal toenmalig tarief;
- b. voor de Winkelcentra: 1,3 maal toenmalig tarief;
- C. en voor de overige locaties: handhaven toenmalig tarief.

Deze tariefsverhoging is gefaseerd over een periode van 2 jaar ingevoerd.

Huidig tarief.

De tarieven voor de standplaatsen staan vermeld in de Verordening rechten verkoopstandplaatsen.

Het huidige - voor 1995 geldende - precariotarief is als volgt:	
1. indien de verkoopstandplaats is gelegen in het zwart en rood gearceerde centrumgebied op de bij deze verordening behorende, gewaarmerkte kaart, voor:	
a.een vaste verkoopstandplaats, voor ten hoogste 1 dag per week:	een vast bedrag van fl 660,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 114,70 per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor ten hoogste 2 dagen per week:	een vast bedrag van fl 660,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 169,50 per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor meer dan 2 dagen per week:	een vast bedrag van fl 660,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 283,20 per m2 per jaar.
een tijdelijke verkoopstandplaats:	een vast bedrag van fl 138,-- , ongeacht de periode, verhoogd met: 2,15 per m2 per dag; 7,70 per m2 per week; 22,-- per m2 per maand.
2. indien de verkoopstandplaats is gelegen in een zwart gearceerd en groen ingekleurd winkelcentrum op de bij deze verordening behorende, gewaarmerkte kaart, voor:	
een vaste verkoopstandplaats, voor ten hoogste 1 dag per week:	een vast bedrag van fl 434,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 76,-- per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor ten hoogste 2 dagen per week:	een vast bedrag van fl 434,- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 111,-- per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor meer dan 2 dagen per week:	een vast bedrag van fl 434,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 185,-- per m2 per jaar.
een tijdelijke verkoopstandplaats:	een vast bedrag van fl 72,-- , ongeacht de periode, verhoogd met: 1,45 per m2 per dag; 5,10 per m2 per week; 14,45 per m2 per maand.
3. indien de verkoopstandplaats is gelegen in een ander, niet onder de leden 1 of 2 van dit artikel beschreven gebied, voor:	
een vaste verkoopstandplaats, voor ten hoogste 1 dag per week:	een vast bedrag van fl 334,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 58,-- per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor ten hoogste 2 dagen per week	een vast bedrag van fl 334,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 85,-- per m2 per jaar.
een vaste verkoopstandplaats voor meer dan 2 dagen per week:	een vast bedrag van fl 334,-- per jaar, ongeacht de periode, verhoogd met fl 143,-- per m2 per jaar.
een tijdelijke verkoopstandplaats:	een vast bedrag van fl 56,-- , ongeacht de periode, verhoogd met: 1,10 per m2 per dag; 3,90 per m2 per week; 11,15 per m2 per maand.

PARAGRAAF V UITVOERING

Instrumenten ter uitvoering van het beleid

a. Wettelijke regelingen

De basis voor vergunningverlening is, zoals al eerder in deze nota opgemerkt, gelegen in de APV en wel in artikel 5.2.3.

Dit artikel biedt in combinatie met het beleid als weergegeven in deze nota, in principe voldoende mogelijkheden voor regulering van het standplaatsenbeleid.

Artikel 5.2.3. lid 7 impliceert dat burgemeester en wethouders de beslissing op de aanvraag om een standplaatsvergunning aanhouden, indien voor de aanvraag tevens een vergunning op grond van de Wet milieubeheer noodzakelijk is. Zoals reeds in het voorgaande uiteengezet, zal degene die een standplaats drijft, in het algemeen geen vergunning nodig hebben, maar dienen te voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de bij het Besluit Horecabedrijven milieubeheer behorende bijlage. De betekenis van lid 7 is derhalve nihil. Het desbetreffende APV- artikel dient aangepast te worden.

b. Handhaving

Wil het voorgestane beleid goed werken, dan zal er niet alleen aandacht moeten zijn in de fase van de vergunningverlening. Ook aan de handhaving zal veel aandacht gegeven moeten worden. Het gaat dan niet alleen om de belastinginning, maar ook om de naleving in het veld. Deze controle is een taak van de sectie haven, markten en evenementen van de sector openbare werken. Uit de te verwachten globale meeropbrengst zal fl 5.000,-- jaarlijks gereserveerd worden voor handhaving. De controletaak zal verder in een totaal plan van aanpak inzake controle buitenruimten worden meegenomen.

c. Afhandeling vergunningaanvraag

- Aanvragen van vòòr 1 april 1993 worden gescheiden in:
 - a. aanvragen die specifiek om een lokatie vragen. Deze aanvragen worden eerst behandeld op datum van binnenkomst.
 - b. algemene aanvragen. Deze aanvragen worden hierna behandeld op datum van binnenkomst.
- Vervolgens worden de aanvragen van na 1 april 1993 op volgorde van binnenkomst behandeld, ongeacht of ze een specifieke plaats vragen of algemeen.
- Voor lokaties waar een vaste standplaatsvergunning voor meer dan twee dagen per week is afgegeven is het verstrekken van een vaste tweede vergunning niet mogelijk, aangezien de precario die geheven wordt impliceert dat de vergunninghouder de gehele week van de plaats gebruik kan maken.
- Voor lokaties, waar een vaste standplaatsvergunning voor 1 of 2 dagen per week is afgegeven, kan nog een tweede vaste vergunning voor 1 of maximaal 2 dagen per week worden uitgegeven.
- Aanvragen van personen, aan wie reeds één of meer standplaatsenvergunning(en) in de stad is/zijn toegekend, worden pas in behandeling genomen als er geen andere aanvragen voor de desbetreffende standplaats zijn.

d. Overgangsregeling

Het overgangsrecht geldt ten aanzien van mobiliteit, afmeting en locatie van vòòr 1 april 1993 uitgegeven standplaatsen.

1. **mobilititeit:**

In deze zin kennen we twee varianten:

- a. niet verplaatsbare standplaatsen.
- b. verplaatsbare standplaatsen die 's avonds bleven staan.

Aan beide typen mag uitsluitend normaal onderhoud worden gepleegd.

2. locaties:

De afgegeven vergunningen voor locaties die niet in het beleid passen zullen niet worden gecontinueerd wanneer de vergunninghouder zijn vergunning opzegt.

3. afmeting;

Standplaatsen die niet voldoen aan de standaardafmetingen zoals voorgestaan in het beleid, zullen indien de vergunninghouder zijn vergunning opzegt, dienen te voldoen aan de standaard-afmetingen.

e. Kermis c.q. marktterrein

Binnen een straal van 50 meter buiten een kermis- of marktterrein kunnen geen standplaatsen worden ingenomen op de tijdstippen dat aldaar een kermis c.q. markt wordt gehouden.

f. Evaluatie van het standplaatsenbeleid

Indien nodig zal het standplaatsenbeleid geëvalueerd worden. Eventuele wijzigingen ten aanzien van de locaties, zullen op de standplaatsenkaart aangegeven worden. Een dergelijke aanpassing zal worden gepubliceerd, waarbij de plankaart ter inzage ligt.

g. Overige aandachtspunten

▪ welstand

Zowel de uitvoering van een standplaats (gebruikte materialen e.d.) als de inpassing in de omgeving dienen getoetst te worden.

In alle gevallen zal derhalve de plaatselijke welstandscommissie om advies gevraagd worden. Hiertoe is het noodzakelijk dat de aanvraag vergezeld gaat van een situatieschets en een schets inzake de uitvoering van de verkoopruimte.

De welstandstoetsing dient in relatie te staan tot het gewenste gebruik ('s avonds verwijderd). Voorts zal de welstandstoetsing zich vooral moeten concentreren op het in de APV genoemde criterium "het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving". Vooral in het beschermd stadsgezicht en nabij monumenten zal dit laatste van belang zijn.

▪ oppervlakte

De maximum afmeting bedraagt 15 m².

De standaardmaten voor een standplaats zijn als volgt:

lengte 3 tot 5 meter, breedte 2 meter, mogelijkheid van een luifel tot maximaal 1 meter (zie bijgaande kaart). De tussenruimte tussen de standplaats en de erfgrans dient minimaal 2 meter te zijn. De afmetingen zullen gemarkeerd worden.

Ontheffing van de standaard-afmetingen kan verleend worden voor locaties, die gesitueerd zijn buiten de binnenstad.

▪ openingstijden

De openingstijden van de standplaatsen zijn over het algemeen conform de Winkelsluitingswet. Er kan door burgemeester en wethouders hiervan vrijstelling verleend worden. Deze vrijstelling is branche-afhankelijk.

▪ civiele- en nutsvoorzieningen

Afhankelijk van het soort standplaats dat op een bepaalde locatie gesitueerd gaat worden, kunnen eventueel nutsvoorzieningen worden aangebracht, in de vorm van zgn.

marktkasten. De kosten van aanleg en eventuele kosten van civiele voorzieningen komen voor rekening van de vergunninghouder.

Deze notitie is vastgesteld bij besluit van Burgemeester en Wethouders van Alkmaar van 12 juni 1995. Gepubliceerd in het Alkmaars Weekblad van 5 juli 1995.