

Standplaatsenbeleid gemeente Tholen 2013

Standplaatsenbeleid van de gemeente Tholen

Het standplaatsenbeleid van de gemeente Tholen moet een bijdrage leveren aan het voorzieningenniveau in de kernen. De standplaatsen leveren hierin een bijdrage door deels te voorzien in de dagelijkse boodschappen en verswaren. Daarnaast vervult de standplaatsconcentratie een sociale behoefte met zijn ontmoetingsplaatsfunctie. Mits goed vorm gegeven, versterkt het standplaatsenbeleid tevens de totale Thoolse economie. Twee andere doelen van het standplaatsenbeleid zijn dat standplaatshouders de Thoolse bevolking van hun producten kunnen voorzien en dat de belangen van de gemeente zoveel mogelijk beschermd worden. Dat betekent dat er een afweging gemaakt moet worden tussen een zo gevarieerd mogelijk (basis)assortiment rekening houdend met de openbare orde, openbare veiligheid (bv. Verkeersveiligheid), volksgezondheid, bescherming van het milieu, het bestemmingsplan, redelijke welstand en een redelijk verzorgingsniveau. Deze zijn terug te vinden in de artikelen 1.8 en 5.18 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente. Daarnaast moet het beleid passen in het totale economische plan dat het huishouden van de gemeente op dat gebied regelt.

In de Algemene Plaatselijke Verordening staat dat vergunningen in beginsel voor onbepaalde tijd worden verleend, tenzij in de vergunning anders wordt bepaald of de aard van de vergunning zich daartegen verzet. Er moet dan wel een goede reden zijn om dit te doen. De standplaatsvergunningen in de gemeente Tholen worden verleend voor 5 jaar. Omdat in Tholen aan ondernemingen wordt vergund is het lastig om te zien wie de standplaats exploiteert. Het is voor het beleid van belang dat er zicht blijft op de exploitanten van de standplaats. Exploitanten geven wijzigingen in de eigendomsamenstelling niet altijd door. Daarom is het van belang dat 1 maal in de 5 jaar op initiatief van de gemeente wordt gecontroleerd of alles nog in overeenstemming met de standplaatsvergunning is. Daarnaast is in de regio afgesproken dat er op dit punt zoveel mogelijk uniformiteit is. Met de West-Brabantse gemeenten is afgesproken de standplaatsvergunningen voor 5 jaar te verlenen.

In het kader van de openbare orde, de openbare veiligheid (bv. Verkeersveiligheid), de volksgezondheid, het bescherming van het milieu, het bestemmingsplan, de redelijke welstand en het redelijke verzorgingsniveau is het van belang dat er geen wildgroei aan standplaatsen ontstaat. Daarom is per kern bekeken wat er mogelijk is binnen de betreffende kern. In elke kern zullen de standplaatsen zoveel mogelijk worden geconcentreerd op één bepaalde locatie op één dagdeel per week. Een gevolg hiervan is dat de ruimte en daarmee het aantal af te geven standplaatsvergunningen beperkt is.

In de jurisprudentie is aanvaard dat winkeliers in een nieuw winkelcentrum gedurende een bepaalde periode, waarin de aanloopkosten nog hoog zijn, behoed moeten worden voor concurrentie, in het belang van het opzetten van een voldoende voorzieningenniveau voor de consument¹. Op het moment dat binnen de gemeente Tholen een nieuwe winkel- of horecavoorziening (nieuwbouw of verandering bestemming naar detailhandel) wordt opgericht, wordt er de eerste 5 jaar na opening van de winkels geen nieuwe standplaatslocatie opgericht binnen een straal van 500 meter van de nieuwe voorziening.

Standplaatsen hebben volgens de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel ongeveer 50 vierkante meter per kraam nodig². Omdat er door de beperkte ruimte meer aanvragen dan beschikbare standplaatsen zijn, hanteert de gemeente Tholen een zogenaamd maximumstelsel. Dit maximumstelsel heeft een nadere verfijning per branche en heeft als gevolg dat, indien er meer aanvragen binnenkomen dan er plaatsen beschikbaar zijn, degenen die geen plaats toegewezen krijgen op een wachtlijst geplaatst worden.

De voedselbranches worden geacht zeer belangrijk te zijn voor de aantrekkingskracht en vitaliteit van de standplaatsconcentratie. De inwoners van de gemeente zijn gebaat bij zoveel mogelijk zekerheid dat deze branches op de standplaatsconcentratie staan. Het is dus van belang dat indien iemand uit deze categorie de standplaatsconcentratie verlaat, er eenzelfde branche voor terug komt. De niet-voedselbranches zijn de overige branches. Voor beide branches geldt een andere methode van rechtsovervolging. Dit wordt nader uitgelegd in de paragraaf "Maximumstelsel en wachtlijst".

1) Rb. Arnhem, 2 juli 2008, LJN BD8539.

2) Markt op maat 2004, Centrale Vereniging Ambulante Handel, 2004, pag. 30 inschrijving op de wachtlijst geschiedt op datum van inschrijving en op branche. Er bestaan twee categorieën branches, de voedselbranche en de niet-voedselbranche.

Zoals eerder gesteld verleent de gemeente ook standplaatsvergunningen aan bedrijven. Dit is gebeurd om ondernemers ter wille te zijn. De gemeente wil echter wel onverkort vasthouden aan het criterium van persoonsgebondenheid uit artikel 1.5 van de APV. Op het eerste gezicht lijkt dit tegenstrijdig, maar dat is het niet. De vergunning wordt verleend aan de ondernemer en aan hem alleen. Dit wordt bij iedere vergunningverlening opnieuw gecontroleerd aan de hand van de gegevens van de Kamer van Koophandel. Als blijkt dat de onderneming gedurende het jaar is overgedragen. Of dat er gedurende het jaar andere eigenaren in het bedrijf zijn bijgekomen, in wat voor hoedanigheid dan ook, dan wordt de vergunning ingetrokken of niet verlengd en vervalt het recht op de vergunning. Deze komt vervolgens toe aan degene die er volgens dit beleid recht op heeft. Dit zal nader worden toegelicht in de paragraaf persoonsgebondenheid.

De Thoolse regelgeving voor standplaatsen

Eén van de eerder genoemde manieren om de doelen van het standplaatsenbeleid te halen is het maken van regelgeving. Alle gemeenten in Nederland hebben dit gedaan via een vergunningenstelsel in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In de APV van Tholen zijn bepalingen opgenomen over standplaatsvergunningen. De tekst van de artikelen luidt als volgt:

Artikel 5.17 - Begripsbepaling

1. In deze afdeling wordt verstaan onder standplaats: 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, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.
2. Onder standplaats wordt niet verstaan:
 - a. een vaste plaats op een jaarmarkt of markt als bedoeld in artikel 160, eerste lid, aanhef en onder h, van de Gemeentewet;
 - b. een vaste plaats op een evenement als bedoeld in artikel 2:24.

Artikel 5.18 Standplaatsvergunning en weigeringsgronden

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een standplaats in te nemen of te hebben.
2. Het college weigert de vergunning wegens strijd met een geldend bestemmingsplan.
3. 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.

Artikel 5.19 Toestemming rechthebbende

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

Artikel 5.20 Afbakeningsbepalingen

1. Het verbod van artikel 5:18, eerste lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of het Provinciaal wegereglement.
2. De weigeringsgrond van artikel 5:18, derde lid, onder a, geldt niet voor bouwwerken.

Getuige de tekst uit de APV en jurisprudentie kan de gemeente ordenen op basis van een zestal ordeningsprincipes. Dit zijn de enige ordeningsprincipes/weigeringsgronden die de gemeente mag hanteren. Andere principes zoals concurrentieverhoudingen zijn niet toegestaan. In het kort houden de ordeningsonderwerpen het volgende in ¹

De bescherming van het belang van de openbare orde

De weigeringsgrond omtrent de openbare orde sluit nauw aan bij de weigeringsgrond inzake het beperken of voorkomen van overlast. Ook wordt deze weigeringsgrond dikwijls gehanteerd in combinatie met de weigeringsgrond 'belang van de verkeersvrijheid of veiligheid'. Uit de jurisprudentie blijkt dat beperking van het aantal te verstrekken vergunningen in het belang van de openbare orde en de verkeersveiligheid is toegestaan. Mits kan worden aangetoond of aannemelijk gemaakt dat van zo'n gevaar in het geval daadwerkelijk sprake is. Dit kan door middel van een politierapport.

1) Mede uit de toelichting op artikel 5.2.3 van de modelverordening van de VNG

De bescherming van de openbare veiligheid (bv. Verkeersveiligheid)

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. Bijvoorbeeld onverwacht oversteekgedrag van voetgangers of ontoelaatbaar rijwielverkeer in voetgangersgebieden. Verder kunnen geparkeerde en parkerende auto's voor overlast in de omgeving zorgen omdat zij parkeerplaatsen voor bewoners in beslag nemen, het uitzicht belemmeren en het rijdend verkeer hinderen. Voor elke locatie wordt met de politie en afdeling openbare werken van de gemeente overlegd wat de belangrijkste punten zijn voor de betreffende locatie.

De bescherming van de volksgezondheid en het milieu

Vanouds is de APV een openbare orde en overlastverordening. Het begrip 'overlast' komt in het EG-recht bij de toetsing van uitzonderingen op het vrij verkeer niet voor. Ook de Dienstenrichtlijn spreekt niet over overlast. Het milieubegrip omvat echter alle soorten van overlast die gerelateerd zijn aan de omgeving/het milieu. Te denken valt aan geluidsoverlast, geurhinder, overlast veroorzaakt door stof, afval e.d. Overlast, veroorzaakt door vuurwerk, valt eveneens onder bescherming van het milieu of zelfs gezondheid.

Standplaatsen veroorzaken behalve overlast van het verkeer ook andere hinder voor de omgeving. Bezoekersstromen zorgen voor veel lawaai en afval en sommige soorten aanbieders, bijvoorbeeld bakkransen, zorgen voor stankoverlast. Het kan ook voorkomen dat in sommige situaties bijvoorbeeld het risico op brand toeneemt. Om deze overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken is de mogelijkheid tot innamen van een standplaats binnen de gemeente Tholen beperkt tot bepaalde tijdstippen op bepaalde locaties.

Een vergunning wordt ook geweigerd indien de aanvraag in strijd is met een geldend bestemmingsplan

De bepalingen in de model-APV met betrekking tot het innemen van een standplaats zijn gebaseerd op ordening van de straathandel en zijn gebaseerd op de regulerende bevoegdheid van de gemeente die zaken te regelen die tot haar huishouding behoren. Daarnaast vormen de besluiten op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening, zoals een bestemmingsplan, een zelfstandige weigeringsgrond. Dit betekent dat bij de beoordeling van een aanvraag voor een vergunning voor het innemen van een standplaats altijd gelet moet worden op de voorschriften die uit het bestemmingsplan voortvloeien.

Het belang van de bescherming van de redelijke eisen van welstand in de omgeving

Bij de herziening van 2004 is de weigeringsgrond 'uiterlijk aanzien van de gemeente' vervangen door 'redelijke eisen van welstand' vanwege het streven om de terminologie in de model-APV zo eenduidig mogelijk te houden. In overige artikelen is immers ook als weigeringsgrond 'redelijke eisen van welstand' opgenomen. Bovendien sluit het aan bij de terminologie van de Woningwet. De model-APV gaat ervan uit dat 'uiterlijk aanzien' en 'redelijke eisen van welstand' inhoudelijk dezelfde betekenis hebben. De weigeringsgrond kan gehanteerd worden indien een of meer standplaatsen worden ingenomen op een zodanige plaats dat het straatbeeld ernstig verstoord wordt. Met deze weigeringsgrond kan niet alleen verkapte marktvoering worden tegengegaan, ook wordt daarmee het aanzien van monumentale gebouwen of stedenbouwkundige ensembles gewaarborgd. Het college bepaalt zelfstandig de inhoud van deze weigeringsgrond.

Deze weigeringsgrond is in Tholen een zeer belangrijke. De locaties waar het aantrekkelijk is om een markt te houden bevinden zich allemaal in het centrum van de betreffende kern. Alle kernen van de gemeente zijn historische dorpsgebieden of historische stedelijke bebouwing. In de welstandsnota van de gemeente Tholen wordt hier uitgebreid op ingegaan.

De centra van de bebouwde kommen van de kernen Oud-Vossemeer, Poortvliet, Scherpenisse, Sint-Annaland, Sint-Philipsland en Stavenisse zijn een zogenaamd historisch dorpsgebied. Deze oorspronkelijke dorpsgebieden vormen waardevolle elementen in het huidige beeld van de gemeente. Ze vormen de historische context van veel objecten en cultuurhistorische waarde en zijn belangrijke schakels in het wegennetwerk en ondersteunen de oriëntatie binnen de gemeente. De historische dorpskernen zijn van cruciale betekenis voor het totaalbeeld van de gemeente Tholen. Met name de bebouwing en de ruimtelijke structuur rondom de historische routes zijn vaak zeer karakteristiek en waardevol². In de welstandsnota worden specifiek de straten en pleintjes genoemd waar de standplaatsen geconcentreerd zijn. Dit omdat dit de meest geschikte locaties voor een standplaatsconcentratie zijn. Deze gebieden worden dan ook getoetst op het strengste welstandsniveau.

De centra van de kernen Tholen (stadskern Tholen) en Sint-Maartensdijk(kom Sint-Maartensdijk) zijn historisch stedelijke bebouwing en door het rijk aangewezen (monumentenwet 1988) beschermde stadsgezichten. Dit zijn groepen van bouwwerken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid,

2) Welstandsnota gemeente Tholen 2011, pagina 35

hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde en tenminste één monument bevatten. Volgens de welstandsnota wordt een zwaarwegend belang toegekend aan het behoud van de ruimtelijke kwaliteit en de karakteristieke structuur van deze gebieden. De beschermde stadsgezichten hebben een belangrijke cultuurhistorische waarde. Ook deze gebieden worden getoetst op welstandsniveau 1, zodat ingrepen extra zorgvuldig beoordeeld worden.

Met het oog op het uiterlijk aanzien van de gemeente Tholen wordt dus veel waarde gehecht op het intact laten van het historisch karakter van de stad. Standplaatsen zijn een aantasting van dit karakter. Dit is een extra reden om de standplaatsen zoveel mogelijk te concentreren op één dagdeel. Voor branches die spijzen en dranken verkopen die naar hun aard voornamelijk geschikt en bedoeld zijn voor consumptie ter plaatse, maakt de gemeente een uitzondering. Deze uitzonderingen worden gemaakt omdat de gezette tijden en locaties voor deze branches niet interessant zijn.

Het belang van de bescherming van het redelijke verzorgingsniveau in de omgeving

In het verleden is het beschermen van een redelijk voorzieningsniveau in de gemeente ten behoeve van de consument als een openbare ordebelang aangemerkt. De gedachte was dat gevestigde winkeliers geconfronteerd worden met hoge exploitatiekosten die niet in verhouding staan tot de vrij lage exploitatiekosten van de straathandelaren. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State blijkt dat het reguleren van de concurrentieverhoudingen niet als een huishoudelijk belang van de gemeente wordt aangemerkt. Hierop wordt door de Afdeling slechts één uitzondering toegestaan, namelijk wanneer het voorzieningsniveau voor de consument in een deel van de gemeente in gevaar komt. Wil een gemeente op basis hiervan een vergunning weigeren dan moet worden aangetoond, mede aan de hand van de boekhouding van de plaatselijke winkelier, dat het voortbestaan van de winkel in gevaar komt als vanaf een standplaats dezelfde goederen aangeboden worden. De Dienstenrichtlijn staat deze weigeringsgrond voor standplaatsen die (mede) diensten verlenen niet toe, omdat dit wordt beschouwd als een economische, niet toegestane, belemmering voor het vrij verkeer van diensten. Het blijft echter nog wel mogelijk om deze weigeringsgrond te hanteren voor het verkopen van goederen. De Dienstenrichtlijn is daarop immers niet van toepassing.

De verblijfsrechtelijke toets

In het kader van de Vreemdelingenwet 2000 (Vw 2000) dient bij de aanvraag om een vergunning een verblijfsrechtelijke toets plaats te vinden alvorens tot vergunningverlening wordt overgegaan. Artikel 9, tweede lid, van de Vw 2000 scheidt een verplichting om desgevraagd bij een aanvraag voor een beschikking anders dan op grond van de Vw 2000, een document te overleggen waaruit het rechtmatig verblijf blijkt.

Financiële paragraaf

De standplaatshouders betalen een bedrag per jaar voor het gebruik van de openbare ruimte. Dit gebeurt via een verhuurovereenkomst.

Maximumstelsel en wachtlijst

Het maximumstelsel

Om de diverse belangen te beschermen hanteert de gemeente Tholen een maximumstelsel. Aan de hand van de feitelijke invulling van de in artikelen 1.8 en 5.18 genoemde weigeringsgronden en de beschikbare ruimte, wordt het maximum aantal af te geven standplaatsvergunningen bepaald. Dit aantal wordt in deze nota vastgesteld, met daarbij per kern de afweging voor de locatie en het daarbij behorende aantal standplaatsen.

Brancheverdeling

Tijdens de actualisering van het standplaatsenbeleid is met alle belanghebbenden op inhoudelijk niveau van gedachten gewisseld. In het kader van het beperkte aantal plaatsen op de standplaatsconcentratie, de aantrekkelijkheid van de concentratie, het voorzieningsniveau in de kernen en de continuïteit van de standplaatsconcentratie hebben alle belanghebbenden aangegeven dat een grote diversiteit op de standplaatsconcentratie zeer belangrijk is. Dit is mede gebleken uit een onderzoek dat door de Hogeschool Zeeland is uitgevoerd in opdracht van het SEPT⁵. Tevens is het voor de aantrekkelijkheid en levensvatbaarheid van de standplaatsconcentratie van belang dat er een aantal standplaatshouders staan die actief zijn in een voedselbranche. Gezien het belang van deze branches voor de standplaatsconcentratie worden een aantal plaatsen gereserveerd voor standplaatshouders die in deze sector actief zijn. Een streven is om, indien de beschikbare ruimte dit toelaat, op iedere standplaatsconcentratie tenminste een basisaanbod te garanderen. Op deze manier wordt voor een deel voorzien in de behoeftes van de

5) Tholen, samen één, Hogeschool Zeeland, Edink, 2007

inwoners en een bijdrage geleverd aan het op peil houden van het voorzieningenniveau. Per kern moet geïnventariseerd worden waar behoefte aan is.

Belanghebbenden hebben aangegeven dat het daarom en enkel voor de voedselbranches, van belang is dat voor een vertrekkende branche, dezelfde branche in de plaats komt. Indien geen standplaatshouder uit dezelfde voedselbranche kan worden geplaatst, dient een standplaatshouder uit een andere voedselbranche te worden geplaatst. Indien ook dit niet mogelijk is, kan een standplaatshouder uit de niet-voedselbranche, die nog niet vertegenwoordigd is op de standplaatsconcentratie, geplaatst worden. De mogelijkheid bestaat dit tijdelijk te doen voor één jaar, zonder dat rechten op basis van anciënniteit ontstaan. Na dat jaar wordt opnieuw gezocht naar een vertegenwoordiger uit de voedselbranche. Als deze niet wordt gevonden, wordt de vergunning met 1 jaar verlengd. Als er na deze periode nog niemand is gevonden wordt de vergunning met 3 jaar verlengd, zodat de reguliere duur van 5 jaar is bereikt. Indien tussentijds de verhouding voedsel/niet-voedsel is hersteld kan de kortlopende vergunning worden omgezet in één die voor 5 jaar geldt. Mocht de tijdelijke standplaatshouder de concentratie moeten verlaten, dan krijgt hij zijn oorspronkelijke positie/inschrijvingsdatum op de wachtlijst terug. Een tijdelijke standplaats mag geweigerd worden zonder dat dit gevolgen heeft voor de plaats op de wachtlijst.

Wanneer een standplaats vrijkomt en door de gemeente aan de rechthebbende op de wachtlijst wordt aangeboden is deze verplicht hem te accepteren. Als de standplaats niet wordt geaccepteerd, vervalt de inschrijving en wordt als nieuwe inschrijvingsdatum de datum van de weigering gehanteerd. Het college kan van deze maatregel afzien indien de reden van weigering ligt in het feit dat al een andere aanbieder in dezelfde branche op de standplaatsconcentratie aanwezig is.

Voor sommige kernen is het lastig om standplaatshouders in de voedselbranches te vinden. Standplaatshouders hebben aangegeven dat er in deze kernen wel behoefte is aan deze standplaatshouders.

Wachtlijsten

Op het moment dat het aantal aanvragen voor een standplaats het aantal beschikbare standplaatsen overtreft, wordt een nieuwe aanvrager op de wachtlijst geplaatst. Op de wachtlijst komen de persoons- of bedrijfsgegevens, inclusief de gegevens van de kamer van koophandel, de datum van inschrijving, de locaties waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de branche waarin de aanvrager actief is. De inschrijving is geldig voor de duur van drie jaar. Per jaar zal een bedrag van € 25 worden gerekend voor het inschrijven.

Degene die op de wachtlijst staat is zelf verantwoordelijk voor het tijdig verlengen van de inschrijving. Op het moment dat de inschrijving niet tijdig verlengd wordt, komt de inschrijving te vervallen. Indien verlenging wordt aangevraagd na de vervaldatum van de eerdere inschrijving zal de verlenging worden behandeld als een nieuwe inschrijving, met als inschrijvingsdatum de datum van de verlengingsaanvraag. Eerdere rechten komen dus te vervallen.

Op het moment dat aan de rechthebbende/eerst-wachtende een standplaats wordt aangeboden en de rechthebbende weigert de standplaatsvergunning, dan vervallen de rechten van de rechthebbende en wordt hij op de laatste plaats op de wachtlijst geplaatst.

De vergunning

Zoals eerder gesteld zijn standplaatsvergunningen in principe persoonsgebonden. Dit is geregeld in artikel 1.5 van de APV. In het verleden hebben ondernemers verzocht om standplaatsvergunning te verlenen aan de onderneming in plaats van aan de ondernemer. Juridisch zijn hier geen bezwaren tegen. Omdat ondernemingen overdraagbaar zijn staat de vergunningverlening wel op gespannen voet met het persoonsgebondenheids criterium. Er zal een verbinding worden gemaakt met het eigendom van de onderneming.

Om in het toezicht te voorzien zullen de gegevens van de eigenaren bij elke vergunningaanvraag opnieuw vergeleken worden aan de hand van documenten van de Kamer van Koophandel. Deze gegevens worden bij elke aanvraag opnieuw vergeleken. Veranderingen in de eigendomsstructuur moeten vooraf bij de gemeente worden gemeld. Het college beoordeelt of er sprake is van overdracht die strijdig is met het persoonsgebonden karakter van de vergunning. Bij een verandering in de eigendomsstructuur ligt de verantwoordelijkheid van melding hiervan bij de vergunninghouder.

Onder een verandering in de eigendomssamenstelling wordt verstaan dat de onderneming in handen komt van nieuwe eigenaren of indien er andere eigenaren bij komen (bijvoorbeeld door het intreden van andere of nieuwe vennoten bij de bestaande vennoten). Ook wanneer de onderneming wordt ondergebracht in een moedermaatschappij met andere eigenaren dan die ondergebrachte onderneming, is sprake van overdracht. Het is de taak van de vergunningaanvrager om deze gegevens mee te leveren bij de aanvraag. Wanneer iemand voornemens is de onderneming over te dragen of een ander persoon

mede-eigenaar van de onderneming te maken, dan dient hij dit van tevoren, tijdig, duidelijk en expliciet te melden bij de gemeente. Indien er geen wachtlijst voor de betreffende kern bestaat, is het mogelijk dat de ander bijgeschreven wordt op de vergunning of deze overneemt.

Indien blijkt dat de eigendomssamenstelling is gewijzigd zonder dat hierover de gemeente is geïnformeerd, dan wordt de vergunning ingetrokken of niet verlengd. Door de wijziging niet door te geven vervalt het recht van de originele vergunninghouder op de standplaatsvergunning en is de eerst-wachtende op de wachtlijst de rechthebbende.

Indien de eigenaar niet altijd zelf aanwezig kan zijn op de standplaats dient een bedrijfsleider aanwezig te zijn die als zodanig bij de kamer van koophandel staat ingeschreven. Deze persoon dient ook op de vergunning vermeld te worden. In de aanvraag moet dit dus vermeld worden.

Voorbeelden van wijziging van de eigendomssamenstelling zijn te vinden in bijlage A.

Toezicht en handhaving

Toezicht

Voordat een vergunning verleend wordt aan een nieuwe aanvrager worden de door de aanvrager aangeleverde KvK gegevens opgenomen in een bestand. De eigenaren en de bedrijfsleiders worden genoteerd en vermeld in de vergunning.

De vergunning wordt voor 5 jaren verleend. Voor het verstrijken van deze periode moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd. Voordat een vergunning wordt verleend, worden de nieuw aangeleverde gegevens vergeleken met de gegevens van de vorige aanvraag. De gegevens mogen hooguit twee maanden oud zijn. Als de gegevens over de eigenaren hetzelfde zijn als die van de aanvraag ervoor, wordt de vergunning verleend. Zijn er andere bedrijfsleiders aangesteld, dan komen deze in plaats van de andere op de vergunning. Indien blijkt dat de onderneming andere eigenaren heeft, wordt de nieuwe vergunning NIET verleend. Vooraf wordt de aanvrager de mogelijkheid geboden om zijn zienswijze hierover in te dienen.

In het kader van het zo laag mogelijk houden van de administratieve lasten voor de standplaatshouders is ervoor gekozen om de gegevens niet ieder jaar te controleren. In plaats daarvan moeten standplaatshouders wijzigingen in de onderneming melden bij de gemeente. Aan standplaatshouders kan wel gevraagd worden gegevens te verstrekken die nodig zijn voor het toezicht. Het college hecht veel belang aan de naleving van het beleid, maar kiest ervoor om de lasten voor de standplaatshouder zo laag mogelijk te houden.

Aangezien het hier om de openbare ruimte gaat heeft een toezichthouder geen bijzondere bevoegdheden nodig in het kader van de opsporing. Wel moet een toezichthouder door het college of de burgemeester als toezichthouder zijn aangewezen om inzage in informatie te kunnen vorderen. De bevoegdheden kunnen worden beperkt tot het vorderen van informatie en identiteitsbewijzen. Op het moment dat een onregelmatigheid wordt geconstateerd gaat de zaak naar de afdeling handhaving.

Handhaving

Indien uit controle is gebleken dat een situatie niet in overeenstemming is met de regels, kan een sanctie worden opgelegd. Deze sanctie kan bestaan uit het intrekken van de vergunning, het opleggen van een dwangsom, het verwijderen van de overtreder van de standplaats of het opleggen van een boete uit de tweede categorie door de politie.

Het intrekken van de vergunning.

Op grond van artikel 125 Gemeentewet en vervolgens artikel 5:22 van de Algemene wet bestuursrecht kan het college de standplaatsvergunning intrekken.

Op het moment dat een overtreding wordt geconstateerd wordt een brief geschreven met daarin de constatering van de ambtenaar. Aangegeven wordt welke regel is overtreden en wat de consequenties zijn van eventuele volgende overtredingen. Het college blijft bevoegd om van deze regeling af te wijken indien een andere maatregel naar haar oordeel gerechtvaardigd is.

Overtreding van de vergunningvoorschriften

- Eerste overtreding: constatering overtreding, schriftelijke waarschuwing met gevolgen van volgende overtreding binnen één jaar.
- Tweede overtreding: (bestuurlijke of strafrechtelijke)boete van €100,00, plus de waarschuwing dat de volgende overtreding binnen één jaar intrekking van de vergunning tot gevolg heeft;
- Derde overtreding binnen één jaar: intrekken vergunning;

- Meerdere overtredingen gedurende meerdere jaren: intrekking vergunning indien het college van oordeel is dat sprake is van onaanvaardbare doorkruising van het beleid.

Overdragen van de vergunning

- Intrekking van de vergunning, met verlies van de rechten op terugbrengen in de oude staat. Het recht op de vergunning gaat over op degene die volgens het beleid de rechthebbende is.

Standplaatsen met etenswaren voor directe consumptie

In de loop der jaren is gebleken dat het maximumstelsel een onevenredig nadeel met zich meebrengt voor bepaalde branches. Branches die voedsel verstrekken die hoofdzakelijk voor directe consumptie bedoeld zijn, zijn lastig te plaatsen binnen het maximumstelsel van tijden en plaatsen. Ook is er binnen de gemeente een aantal locaties waar veel inwoners recreëren, bijvoorbeeld de Oesterdam. Ook op deze locaties zouden standplaatshouders graag staan

Hun belangen in acht nemende, kan voor deze branches een uitzondering gemaakt worden. Met dien verstande dat per verzoek wordt gekeken of de belangen van de gemeente en derden niet onevenredig worden aangetast. Voorlopig worden onder deze branches verstaan:

- Friet, snacks en frisdrank; of ijs;
- Gebakken vis;
- Andere gebakken waren voor directe consumptie.

De volgende uitzonderingen zijn mogelijk:

Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom mag in de kernen Tholen, Sint-Annaland en Sint-Maartensdijk op 2 dagen (4 dagdelen) standplaats worden ingenomen door 1 verkoopwagen buiten de standplaatsconcentratie. De standplaats wordt dan ingenomen op de voor standplaatsen aangewezen locatie, maar op een ander tijdstip. Een andere locatie is enkel mogelijk met instemming van het college van burgemeester en wethouders. In de overige kernen mag gedurende drie dagdelen standplaats worden ingenomen. Op zondag mag geen standplaats worden ingenomen.

Eén van deze uitzonderingen is het strand aan de Havenweg te Sint-Annaland. Aan de Havenweg is 1 plaats beschikbaar op de parkeerplaatsen voor de verkoop van ijs gedurende 7 dagen per week en 1 plek bovenaan de dijk.

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom mag, ten behoeve van recreatie, gedurende zeven dagen per week standplaats worden ingenomen op de volgende plaatsen: Bergse diepsluis: 2 plaatsen De strandjes:

- Strand Sint-Maartensdijk, Geertruidaweg; 1 plaats
- Poortvliet; Schelphoekseweg, 1 standplaats
- Anna Jacobapolder; 1 plaats

De standplaatsen per kern

Alle kernen binnen de gemeente Tholen verschillen van elkaar. Daarom is ervoor gekozen om per kern vorm te geven aan de regels. In de ene kern is meer ruimte beschikbaar dan de andere kern. Voor alle kernen geldt dat een zo centraal mogelijk gelegen locatie is gekozen.

Voor iedere kern is afzonderlijk gekeken naar de belangen die de Algemene Plaatselijke Verordening beschermt. Aan de hand van deze belangen en de beschikbare ruimte is bepaald hoeveel standplaatsen in de betreffende kern kunnen worden vergeven.

Uiterlijk aanzien der gemeente

Daarnaast is bekeken welke locatie in de kern zich het beste leent voor de standplaatsen. In de hierna volgende pagina's worden de keuzes voor het regime per kern beschreven en beargumenteerd. Alle kernen zijn door het college aangewezen als historisch dorpsgebied. De kernen Tholen en Sint-Maartensdijk zijn door het rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat deze locaties een waardevol element in het beeld van de huidige gemeente is, dat eigenlijk de geschiedenis van het dorp laat zien. Het college acht het van belang dat deze straat zo veel mogelijk zijn karakter blijft behouden en het straatbeeld zo min mogelijk verstoord wordt. Deze locaties en de daaromheen liggende straten dienen volgens de Welstandsnota getoetst te worden op welstandsniveau 1, het hoogste niveau. Omdat

standplaatsen op grond van de welstandsbeoordeling niet zouden zijn toegestaan, maar deze wel van belang zijn voor het voorzieningenniveau in de kern vindt het college dat de aantasting van het historisch karakter is toegestaan, maar wil zij dit beperkt houden tot één dagdeel per week

Overlast

Sommige aanbieders veroorzaken ook andere hinder voor de omgeving. Zij kunnen voor veel lawaai en afval zorgen en sommige soorten aanbieders, bijvoorbeeld bakkramen, zorgen voor stankoverlast. Het kan ook voorkomen dat in sommige situaties bijvoorbeeld het risico op brand toeneemt dan zullen de omwonenden gezien de korte afstand tot de gevels overlast ervaren en risico lopen.

Voor alle locaties is deze situatie beoordeeld. Na het afwegen van de belangen van de standplaatshouders en de omwonenden heeft het college besloten voor alle kernen de standplaatsconcentratie beperkt te houden tot één dagdeel per week.

De bescherming van het belang van de openbare orde

In het algemeen vormt de standplaatsconcentratie geen inbreuk op de openbare orde. Zij het dat een constante aanwezigheid van standplaatsen zou kunnen leiden tot irritatie bij omwonenden vanwege de overlast en de bezetting van de parkeerplaatsen. Dit kan leiden tot conflicten.

Weigering vergunning indien de aanvraag in strijd is met een geldend bestemmingsplan Bestemmingsplanmatig zijn er voor alle locaties geen belemmeringen om een standplaatsconcentratie te houden.

In de kernen mag op zondag geen standplaats worden ingenomen.

Raadhuisstraat Oud-Vossemeer

Locatiekeuze

Het dorp kent geen andere locaties zoals pleintjes die een gunstige ligging hebben met enige uitstraling. In de nabije omgeving zijn ook enige winkeltjes, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte is op deze locatie echter beperkt. De beschikbare ruimte is 35 meter lang en 10 meter breed. Er is ruimte voor 7 standplaatsen.

Overlast

De Raadhuisstraat is een straat met aan één kant woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 5 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van de Raadhuisstraat lopen of rijden. Daarnaast is de standplaatsconcentratie als ontmoetingsplek zeer van belang, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluids)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die zoals gezegd slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. De standplaatsen staan op het parkeerterrein aan de Raadhuisstraat. Dit is het enige parkeerterrein in de omgeving. Omwonenden kunnen op momenten dat er standplaatsconcentratie is, geen gebruik maken van deze parkeerplaatsen, evenmin als de bezoekers. Om de verkeersveiligheid en -vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Locatie branches voor directe consumptie

In Oud-Vossemeer is de locatie dezelfde als die voor de standplaatsconcentratie. De uitzondering geldt enkel voor het tijdstip.

Het Kerkplein Poortvliet

Locatiekeuze

Het dorp kent evenals Oud-Vossemeer geen andere locaties zoals pleintjes die een gunstige ligging hebben met enige uitstraling. In de nabije omgeving zijn ook hier enige winkeltjes, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte is op deze locatie echter beperkt. De beschikbare ruimte is 27,5 meter lang en 10 meter breed op het breedste punt en ongeveer 4 meter breed op het smalste punt. Er is ruimte voor vier standplaatsen.

Overlast

Het kerkplein is een plein met aan één kant de kerk en aan de andere kant woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 10 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers van de standplaatsconcentratie

moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van het Kerkplein lopen of rijden. De standplaatsconcentratie is als ontmoetingsplek zeer van belang voor de inwoners van Poortvliet, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluids)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die ook hier slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangsvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren, mede omdat de hoek van de standplaatsconcentratie zich ter hoogte van een zijstraat bevindt, waar voertuigen in en uit rijden. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. De standplaatsen staan op het parkeerterrein aan het Kerkplein. Dit is het enige parkeerterrein in de omgeving. Omwonenden kunnen op momenten dat er standplaatsconcentratie is, geen gebruik maken van deze parkeerplaatsen, evenmin als de bezoekers. Om de verkeersveiligheid en -vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Locatie branches voor directe consumptie

In Poortvliet is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie. De uitzondering geldt enkel voor het tijdstip.

Spuidamstraat Scherpenisse

Locatiekeuze

Het is de enige locatie in de kern die goed bereikbaar is voor de standplaatshouders en hun verkoopwagens. Het dorp kent andere locaties die een gunstigere ligging hebben, maar deze zijn zeer slecht bereikbaar. De ruimte is op deze locatie echter beperkt. De beschikbare ruimte is ongeveer 100 vierkante meter. Om de standplaatsconcentratie enigszins aantrekkelijk te houden is er echter ruimte gevonden voor 5 standplaatsen. Deze ruimte is gebaseerd en ingericht op basis van de afmetingen van de huidige standplaatshouders en is verre van ideaal.

Overlast

De Spuidamstraat is een straat met aan één kant woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 5 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van de Spuidamstraat lopen of rijden. Daarnaast is de standplaatsconcentratie als ontmoetingsplek zeer van belang, maar is het ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluid)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die ook hier slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangsvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren indien de bezoekers of passanten van de standplaatsconcentratie zich aan de kant van de weg bevinden waar de standplaatsconcentratie zich bevindt. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. Om de verkeersveiligheid en vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Locatie branches voor directe consumptie

In Scherpenisse is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie. De uitzondering geldt enkel voor het tijdstip.

Het Havenplein Sint-Annaland

Locatiekeuze

Er is voor het Havenplein gekozen omdat het een centrale locatie in het dorp is, het plein ligt op ongeveer 250 meter afstand van de kerk, sluit goed aan op de Voorstraat en bevindt zich dicht bij de supermarkt. Verderop ligt een parkeerterrein dat wel iets groter is, maar dat volledig buiten de looproute ligt en dat niet dezelfde uitstraling heeft als het Havenplein. Daarnaast biedt dat terrein een ruime hoeveelheid parkeerplaatsen voor de bezoekers van de markt en supermarkt, iets waar het Havenplein minder geschikt voor is. Het dorp kent behalve deze twee locaties niet veel andere locaties zoals pleintjes die een gunstige ligging hebben met enige uitstraling. In de nabije omgeving zijn ook winkels, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte op deze locatie is net als in de meeste andere kernen beperkt. De beschikbare ruimte is 35 meter lang en 14 meter breed. Er is ruimte voor 9 standplaatsen.

Overlast

Het Havenplein is een plein met aan twee kanten woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op respectievelijk 10 en 18 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers van de standplaatsconcentratie moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van Het Havenplein lopen of rijden. De standplaatsconcentratie is als ontmoetingsplek zeer van belang, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluids)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die ook hier slechts vijf meter breed is. Op deze locatie zijn meer uitwijkmogelijkheden dan in de overige kernen, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangsvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen natuurlijk wel gevaarlijke situaties opleveren. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. De standplaatsen staan op het parkeerterrein aan het Havenplein. Omwonenden kunnen op momenten dat er standplaatsconcentratie is, geen gebruik maken van deze parkeerplaatsen, evenmin als de bezoekers, terwijl de parkeerplaats toch de primaire bestemming is. Om de verkeersveiligheid en -vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Weigering vergunning indien de aanvraag in strijd is met een geldend bestemmingsplan Bestemmingsplanmatig zijn er voor deze locatie geen belemmeringen om een standplaatsconcentratie te houden.

Locatie branches voor directe consumptie

In Sint-Annaland is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie. Op de Havenweg bij het strandje is plaats voor 2 standplaatsen, waar ijs verkocht mag worden gedurende 7 dagen. De ene standplaatslocatie is bovenaan de dijk en de andere op de parkeerplaatsen bij de haven. Op zondag mag geen standplaats ingenomen worden in de kern. Dit verbod geldt niet voor de verkoop van ijs op de Havenweg bij het strandje.

Markt te Sint-Maartensdijk

Locatiekeuze

De locatie van de standplaatsconcentratie is het pleintje vlak voor het voormalig stadhuis, zodat de parkeerplaatsen behouden blijven voor bezoekers van de supermarkten en de andere winkels.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die zoals gezegd slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangsvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. De standplaatsen staan op het parkeerterrein aan de Markt.

Locatie branches voor directe consumptie

In Sint-Maartensdijk is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie. Op de haven mag ook standplaats worden ingenomen. Op zondag mag geen standplaats worden ingenomen.

De Voorstraat te Sint Philipsland

Locatiekeuze

De Voorstraat is voor standplaatshouders goed bereikbaar. Sint Philipsland kent geen andere locaties zoals pleintjes die een gunstige ligging hebben met enige uitstraling en die goed bereikbaar zijn. In de nabije omgeving zijn ook enige winkeltjes, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte op deze locatie is in principe niet beperkt. De beschikbare ruimte is de gehele Voorstraat. Aangezien op dagen dat er standplaatsconcentratie is de gehele Voorstraat wordt afgesloten, is er wel een praktische grens aan het aantal te vergeven standplaatsen. Omdat de standplaatshouders vroeg opbouwen, dienen de auto's van de bewoners te zijn verwijderd. Hoe groter het aantal voertuigen dat verwijderd moet worden, hoe groter de kans is dat dit misgaat. Waar deze grens ligt is op dit moment niet nog niet bekend.

Overlast

De Voorstraat is een straat met aan beide kanten woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 6 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers van de standplaatsconcentratie moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van de Voorstraat lopen of rijden.

Net als in de andere kernen is de standplaats als ontmoetingsplek zeer van belang, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel en te vaak (geluids)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die zoals gezegd slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangsvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden. De standplaatsen staan in de Voorstraat. Deze straat wordt afgezet. Omwonenden kunnen op momenten dat er standplaatsconcentratie is, geen gebruik maken van deze straat en de daarbij behorende parkeerplaatsen bij hun huis. Ook de bezoekers van de standplaatsconcentratie kunnen geen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de Voorstraat. De standplaatshouders beginnen vanzelfsprekend redelijk vroeg met opbouwen. Op dit moment worden in overleg met de bewoners de benodigde plekken vrij gehouden van geparkeerde auto's. Wanneer dit op meer plaatsen of om meer dagen moet gebeuren, wordt het doel van de weg en de parkeerplaatsen beperkt. Om de verkeersveiligheid en vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Locatie branches voor directe consumptie

In Sint Philipsland is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie.

Het Van der Leck-de Clercqplein te Stavenisse

Locatiekeuze

In de nabije omgeving zijn enige winkeltjes, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte is op deze locatie echter beperkt. De beschikbare ruimte is 26 meter lang en 20 meter breed, zij het dat er op het midden van het plein een obstakel staat van 10 meter lang en 10 meter breed. Er is ruimte voor 8 standplaatsen.

Overlast

Het Van der Leck-De Clercqplein is een plein met aan drie kanten woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 10 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van de Van der Leck-De Clercqplein lopen of rijden. De standplaats als ontmoetingsplek zeer van belang, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluids)overlast van ondervinden. Op deze locatie zal hier echter minder snel sprake zijn.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenzen niet direct aan de weg. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen, maar hoeven geen gevaarlijke situaties op te leveren.

Locatie branches voor directe consumptie

In Stavenisse is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie.

De Markt in Tholen

Locatiekeuze

Voor de Markt is gekozen omdat het een centrale locatie in het dorp is die goed op de winkelstraten aansluit. Tholen kent wel wat andere locaties zoals parkeerterreinen, maar die hebben geen gunstige ligging en hebben minder uitstraling dan de Markt. In de nabije omgeving ligt zoals gezegd een winkelstraat, zodat de standplaatsen en winkels elkaar aanvullen. De ruimte is op deze locatie echter beperkt. De beschikbare ruimte is 30 meter lang en 10 meter breed. Er is ruimte voor 6 standplaatsen. Op de kop van de Markt is in theorie nog plaats voor een standplaats van kleinere afmeting, maar dat zal van geval tot geval beoordeeld moeten worden.

Overlast

De Markt is een plein met aan drie zijden woonhuizen. De woonhuizen zijn gelegen op 6, 15 en 20 meter van de standplaatsconcentratie. Al de bezoekers van de standplaatsconcentratie moeten om bij de standplaatsconcentratie te geraken langs de huizen van de bewoners van de Markt lopen of rijden. Ook hier is de standplaats als ontmoetingsplek zeer van belang, maar het is ook van belang dat de omwonenden hier niet teveel (geluids)overlast van ondervinden.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

Standplaatsen waar goederen of diensten te koop worden aangeboden hebben in de praktijk een verkeer aanzuigende werking. De standplaatsconcentratie grenst direct aan de weg, die slechts vijf meter breed is. Veel uitwijkmogelijkheden zijn er niet, indien onverwacht verkeer zoals een voorrangvoertuig of een te hard rijdende auto- of bromvoertuig langskomt. Onverwachte oversteekbewegingen kunnen dus gevaarlijke situaties opleveren. Deze situaties dienen naar oordeel van het college tot een minimum beperkt te worden.

De standplaatsconcentratie is zoals eerder gezegd op de Markt. Verkeerstellingen door de gemeente en periodiek overleg met de politie hebben geleerd dat de parkeerdruk op en om de Markt zeer hoog is. Dit komt ondermeer door een tekort aan parkeerplaatsen op deze locaties. Omwonenden van de Markt en omliggende straten kunnen op momenten dat er standplaatsconcentratie is, dan ook geen of slecht gebruik maken van de parkeerplaatsen bij hun woning. Om de verkeersveiligheid en -vrijheid te waarborgen is het college van mening dat de standplaatsconcentraties daarom beperkt dienen te worden tot één dagdeel per week.

Locatie branches voor directe consumptie

In Tholen is de locatie dezelfde als die van de standplaatsconcentratie. In bepaalde gevallen kan het college van burgemeester en wethouders toestemming geven om standplaats in te nemen op de Haven of aan de Zoekweg.

De Bergse Diepsluis

Locatiekeuze

De Bergse Diepsluis is een recreatiegebied nabij de Bergse Diepsluis. Vooral 's zomers zijn hier veel badgasten. Deze badgasten dienen vanzelfsprekend in enige mate gefêteerd te worden door middel van dranken en spijzen. De locatiekeuze voor de standplaatsen is regelmatig onderwerp van gesprek geweest. Op dit moment zijn de standplaatsen gesitueerd op de twee door middel van betonblokken verharde parkeerplaatsen.

Uiterlijk aanzien der gemeente

Het uiterlijk aanzien der gemeente is op dit gedeelte minder van belang geacht. Er is geen verdere bebouwing met enige waarde voor welstand. Wel is het zo dat een deel van het toerisme op basis van de staat van de natuur is gebaseerd. De aanblik van de natuur moet niet onevenredig verstoord worden door de aanwezigheid van teveel standplaatsen.

Overlast

De Bergse Diepsluis bevindt zich ver van woningen. Wel loopt er een provinciale weg langs. Rondzwerfend afval kan voor automobilisten hinder veroorzaken. Het terrein is eigendom van Rijkswaterstaat, Deze zijn verantwoordelijk voor de reiniging. De overlast door zwerfafval mag ook voor deze niet buitenproportioneel zijn. Vanuit dit oogpunt is er geen beletsel om de standplaatshouders iedere dag standplaats te laten innemen.

Het belang van de verkeersvrijheid of -veiligheid

De Bergse Diepsluis ligt aan een provinciale weg. Er is op de Bergse Diepsluis sprake van grote aantallen recreanten. Dit resulteert in grote aantallen auto's. Met de Provincie en Rijkswaterstaat is regelmatig overleg gevoerd over dit recreatiegebied. Tijdens deze gesprekken is regelmatig de locatie van de standplaatsen ter sprake gekomen. De Provincie staat niet toe dat de standplaatsen langs de provinciale weg komen. De groepen mensen en het zwerfvuil zorgen in combinatie met de snelheidslimiet van 100 km per uur voor gevaarlijke situaties.

Daarnaast vreest de Provincie dat vertrekkende recreanten nog snel iets te eten gaan halen en de auto op de weg parkeren. Tevens nemen de standplaatsen parkeerplaatsen in beslag die op drukke dagen toch al schaars zijn.

Alle overige locaties zijn onverhard. Al deze factoren samen maken dat de enige locatie die geschikt is voor de standplaatsen de huidige plaatsen zijn. Met al het voorgaande in overweging is er ruimte voor twee standplaatsen.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders
van de gemeente Tholen d.d. 23 april 2013.*

*De secretaris,
S. Nieuwkoop*

de burgemeester
W. Nuis

Bijlage A

Onderneming X heeft een standplaatsvergunning. De onderneming heeft volgens de kamer van koop-handel A als eigenaar. A draagt halverwege het jaar de onderneming over aan B en meldt dit niet aan de gemeente. Bij de aanvraag voor het volgende jaar door B wordt op de papieren van de KVK geconstateerd dat de onderneming een nieuwe eigenaar heeft. Dit is in strijd met de regels en B krijgt geen standplaatsvergunning. De vergunning komt nu toe aan de eerst-wachtende op de wachtlijst.

Onderneming X heeft een standplaatsvergunning. De onderneming heeft volgens de kamer van koop-handel A als eigenaar. A maakt zijn zoon C mede-eigenaar van de onderneming. Bij de aanvraag van het volgende jaar blijkt uit de gegevens van de KvK dat de onderneming A en C als eigenaren heeft (wellicht ten overvloede: ook commanditaire vennoten zijn eigenaren). Dit is een verandering van de eigendomssamenstelling. De vergunning wordt niet verleend. De eerst-wachtende op de wachtlijst is nu de rechthebbende op de standplaats. Dit houdt in dat A zijn recht op de standplaats dus verliest.

Onderneming X heeft een standplaatsvergunning. De onderneming heeft volgens de kamer van koop-handel A als eigenaar. Gedurende het jaar gaat X failliet. A heeft wel de mogelijkheid en de middelen om de standplaats in persoon in te nemen. A vraagt voor het volgende jaar een standplaatsvergunning aan op zijn eigen naam, dus niet op naam van zijn onderneming. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging van eigendomssamenstelling dus A krijgt de vergunning op zijn eigen naam. Ditzelfde zou kunnen gelden wanneer A bijvoorbeeld zijn onderneming zou willen verkopen maar wel zelf op de standplaats zou willen blijven staan, desnoods met een andere onderneming waarvan hij ook alleen eigenaar is.