

Beleidsregels alternatief personenvervoer

A: Beleidsregels Alternatief Personenvervoer

1. Inleiding

De afgelopen jaren zijn er verschillende aanvragen bij de gemeente Haarlem binnengekomen van ondernemers die willen starten met vervoersmiddelen voor alternatief personenvervoer op de weg. Op het gebied van dit personenvervoer op de weg zijn nu nog geen beleidsregels. In deze beleidsnotitie ligt de nadruk op alternatief personenvervoer, te begrijpen als vervoer van personen op de weg, hetzij via een vaste route, hetzij in een aangewezen zone. Bij dit vervoer betreft de activiteit in hoofdzaak de verstrekking van een vervoersdienst (in de zin van artikel 2, tweede lid, aanhef en onder d, van de Dienstenrichtlijn), het daadwerkelijke vervoer van de ene plaats naar de andere en is het eventueel verschaffen van een aangenaam kader voor het uitvoeren van het personenvervoer van ondergeschikt belang.

Ondanks het voornemen van het gemeentebestuur om zoveel mogelijk over te gaan tot deregulering, is het college van mening dat beleidsregels voor alternatief personenvervoer op de weg noodzakelijk zijn, met het oog op openbare orde, openbare veiligheid en volksgezondheid, bescherming van het milieu en het stedelijk milieu, verkeersveiligheid en continuïteit en kwaliteit in de dienstverlening voor de vergunninghouders en de gebruikers.

Daarbij staat voorop dat Haarlem ook in de toekomst een aangename, bereikbare en veilige bestemming moet blijven voor bezoekers, aangepast aan de maat en kwaliteitsstandaard van Haarlem en in lijn met het uitgangspunt om de balans in de stad te behouden.

Op het gebied van waterrecreatie zijn per 1 januari 2019 beleidsregels in gebruik genomen, zoals opgenomen in de Ambitiekaart Haarlemse Wateren.

Onder alternatief personenvervoer wordt verstaan het met een vergunning van het college als ondernemer met een voertuig tegen betaling personenvervoer aanbieden aan de weg, op bepaalde momenten. Dit kan in een vaste route langs toeristische bezienswaardigheden of in een aangewezen zone. Onder alternatief personenvervoer vallen geen taxi's en openbaar vervoerlijnen, zoals deze in de Wet Personenvervoer 2000 zijn opgenomen. Ook deelfietsen en andere individuele fietsverhuur valt hier niet onder.

In de Algemene plaatselijke verordening gemeente Haarlem wordt, indien de raad haar goedkeuring verleent, onder hoofdstuk 2 afdeling 4 een artikel toegevoegd luidende als volgt:

1. Het is verboden zonder vergunning van het college als ondernemer met een voertuig tegen betaling personenvervoer aan te bieden op of aan de weg.
2. Het verbod geldt niet voor zover in dit artikel geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet personenvervoer.
3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken als het vervoer:
 - a. gevaar oplevert voor de veiligheid van de passagiers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
 - b. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
 - c. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - d. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte of
 - e. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien daarvan.
4. Het college kan in het belang van openbare orde, openbare veiligheid, de volksgezondheid, het woon- en leefklimaat en de bescherming van het milieu nadere regels stellen.

Het beleid zou de uitwerking van artikel 2:8 Personenvervoer van de APV van de gemeente zijn, indien de raad haar goedkeuring geeft (bijlage 3).

2. Resultaten en effecten

2.1 Beoogd resultaat

Alternatief personenvervoer zou kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van Haarlem (en de regio) en de dynamiek in de stad. Daarbij is het van belang dat er duidelijkheid komt over de kaders/spelregels voor alternatief personenvervoer, niet alleen voor de ondernemers, maar ook voor inwoners en gebruikers van de vervoersmiddelen.

De wenselijkheid van het alternatief personenvervoer wordt afgemeten aan de mate waarin een bijdrage wordt geleverd aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen.

2.2 Beleidsdoelen

In het algemeen kunnen de doelstellingen van het beleid worden geformuleerd als te zijn gericht op het voorkomen van overlast voor het verkeer en andere gebruikers van de openbare ruimte door alternatief personenvervoer en het stimuleren van duurzame vormen van personenvervoer voor de korte afstand.

Uitgesplitst zien de beleidsdoelen er als volgt uit:

1. Openbare orde: het voorkomen van mogelijke overlast, zoals die ook in andere gemeenten, waaronder Amsterdam, is opgetreden, doorstroming van het verkeer, geen onevenredig beslag op de openbare ruimte;
2. Volksgezondheid: uitstootvrije vormen van personenvervoer voor de korte afstand;
3. Verkeersveiligheid: veiligheid van passagiers (anders dan al is geregeld in de verkeerswetgeving), doorstroming van het verkeer, geen hinder veroorzaakt voor het woon- werk- of leefklimaat in de (binnen)stad, verlichting parkeerdruk (binnen)stad;
4. Helderheid, continuïteit en kwaliteit in dienstverlening voor vergunninghouders en gebruikers;
5. Bescherming van het milieu en het stedelijk milieu, met inbegrip van stedelijke en rurale ruimtelijke ordening: geen afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte, geen onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, (vervoers)aanbod toegesneden op de maat van Haarlem;
6. Bescherming van het milieu: uitgangspunt is duurzame, emissievrije vormen van personenvervoer, leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de (binnen)stad.

2.3 Economische en maatschappelijke effecten

Op het gebied van alternatief personenvervoer in de (binnen)stad van Haarlem zijn de afgelopen jaren verschillende initiatieven aan de gemeente voorgelegd, waaronder meerdere voorstellen voor Hop on Hop off vervoer, een toeristentreintje en plannen voor fietstaxi's en Tuk Tuk-vervoer.

Deze vormen van alternatief personenvervoer zouden een passend middel kunnen zijn om de aantrekkelijkheid van Haarlem als cultuurstad te ondersteunen en gebieden in de autoluwe binnenstad toegankelijk te houden voor mensen die niet of minder mobiel zijn. Toeristische en culturele hoogtepunten worden door middel van het alternatief personenvervoer makkelijker bereikbaar en duidelijker onder de aandacht gebracht van de bezoekers.

Het waarborgen van de kernwaarden kwaliteit, oorspronkelijkheid en menselijke maat blijft daarbij het belangrijkste uitgangspunt. Dit is in lijn met de Economische Agenda (bbv.nr. 2015/497123) en het samen met partners in de stad en de gemeente door Haarlem Marketing opgestelde meerjarenbeleidsplan.

Het toenemend aantal bezoekers aan Haarlem is goed voor de lokale economie (meer uitgaven en meer werkgelegenheid). De cultureel geïnteresseerde bezoeker geeft daarbij zo'n 2 keer zoveel uit als de gemiddelde gast.

Door duurzaamheid als voorwaarde te nemen, kunnen toeristische vervoermiddelen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit in de (binnen)stad. Het geconcentreerd aanbieden van alternatief personenvervoer kan ervoor zorgen dat er minder verkeersbewegingen nodig zijn in de (binnen)stad om de groeiende stroom bezoekers (ook door herhaalbezoek) op te vangen, waardoor er wellicht minder met eigen vervoer door de stad wordt gereden. Ook kan alternatief personenvervoer bijdragen aan een betere spreiding van bezoekers over de stad.

Alternatief personenvervoer zou daarnaast als aanvulling kunnen fungeren voor de 'last mile' naar de autoluwe binnenstad, vanaf de parkeergarage, vanaf de trein- of het busstation en vanaf de standplek voor touringcars. Hiervan kunnen ook de inwoners van Haarlem gebruik maken. De parkeerdruk in de binnenstad zou kunnen verminderen door het gebruik van (toeristische) vervoermiddelen voor de last mile. De beleidsregels zullen aansturen op kleinschalig, licht en langzaam rijdend vervoer.

3. Uitwerking Beleidsregels alternatief personenvervoer

Rondom beleidsregels voor toeristisch vervoer is slechts op beperkte schaal lokaal beleid ontwikkeld. Enkele steden, zoals Amsterdam en Maastricht, hebben ondertussen al wel beleidsregels voor alternatief personenvervoer opgesteld. Andere gemeenten, zoals Medemblik, worstelen met de aanvragen van ondernemers voor alternatief personenvervoer, waarvoor nog geen of onduidelijke beleidskaders bestaan.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is van plan uitgebreider beleid te ontwikkelen op het gebied van alternatief personenvervoer. Onduidelijk is of en wanneer dat gaat plaatsvinden. Het ongeluk met de Stint zorgt ervoor dat er meer aandacht is voor de veiligheid rondom bijzondere voertuigen.

Om mogelijke overlast van sommige vormen van alternatief personenvervoer, zoals die is opgetreden in bijvoorbeeld Amsterdam, voor te zijn, wil Haarlem niet wachten op mogelijk beleid vanuit het ministerie maar zelf alvast beleid ontwikkelen op het gebied van alternatief personenvervoer. Daarbij zullen ook de beleidsregels van de provincie worden overgenomen ten aanzien van de Wet Personenvervoer (bijlage 4). Deze zijn voornamelijk van toepassing op vervoer per bus, met een vaste halte en een vaste dienstverlening. Dit zou kunnen gelden voor hop-on hop-off vervoer.

Beleidsregels

3.1 Veiligheid

De Regels van de Wegenverkeerswet uit 1994 vormen de basis waaraan alle vervoersmiddelen die in Haarlem de weg opgaan moeten voldoen. De wet regelt de veiligheid en de doorstroming op de weg, en het voorkomen van schade en overlast door het verkeer aan anderen.

Voertuigen dienen daarnaast technisch en op het gebied van veiligheid te voldoen aan de eisen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en dienen ook als zodanig door deze instantie toegelaten te zijn op de openbare weg.

Bij de aanvraag voor een vergunning dient altijd een advies inzake onder meer juridische juistheid en verkeersveiligheid van de verkeersadviseur van de politie en eventueel de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toegevoegd te worden.

Aan de bestuurders van het voertuig worden eisen gesteld op het gebied van vakbekwaamheid en leeftijd.

3.2 Openbare ruimte en woon- en leefklimaat

Haarlem is een aantrekkelijke, rustige en overzichtelijke stad om in te wonen, te werken en te verblijven. De (binnen)stad van Haarlem is compact en kleinschalig. Door haar kleinschaligheid en compactheid komen in en om de binnenstad veel verkeersstromen bij elkaar. Daar tussendoor moeten de voetgangers zich bewegen, die gezien de compactheid van het centrum, goed vertegenwoordigd zijn.

Om de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat van de Haarlemse binnenstad te behouden en verstoring van de openbare orde, verkeershinder, ongelukken en irritaties te voorkomen, zijn groepsfietsen (behoudens tandems) in Haarlem niet gewenst. Groepsfietsen, en in het bijzonder bierfietsen, zorgen in andere gemeenten regelmatig voor geluidsoverlast, baldadigheid en overlast-gevend gedrag, zoals openbare dronkenschap en wildplassen. Dit raakt aan de openbare orde en het woon- en leefklimaat en sluit aan bij de bepalingen in artikel 8 van de APV; rijden onder invloed.

Daarnaast is een groepsfiets een traag en log vervoersmiddel dat voor opstoppingen kan zorgen in het drukke stadscentrum, waar al veel verkeersstromen samenkomen. De NS heeft aangegeven geen voorstander te zijn van groepsfietsen vanwege onveilige situaties die kunnen ontstaan op overwegen. Om redenen van veiligheid en het behoud van de aantrekkelijkheid van de (binnen)stad wil de gemeente Haarlem daarom bierfietsen en andere groepsfietsen niet toestaan in Haarlem.

Ook tours met segways, steps en alle andere bromfietsvoertuigen zullen om deze redenen geen vergunning krijgen in Haarlem. De (binnen)stad van Haarlem is te compact en te kleinschalig voor dit soort georganiseerde tours, waardoor de overlast te groot zou zijn en ongelukken en irritaties op de loer liggen.

Toeristentreintjes zullen in Haarlem geen vergunning krijgen. Een toeristentreintje past niet bij het karakter en de uitstraling van de historische (binnen)stad van Haarlem. Daarnaast is een treintje een samengesteld voertuig, dat door haar massa en lengte moeilijk in te halen zal zijn en kan zorgen voor opstoppingen in het verkeer.

Categorieën voertuigen die wel worden toegestaan, zoals kleinschalig hop on hop off vervoer, fietstaxi's en Tuk Tuk's, zullen zich moeten houden aan de beperkingen die gelden voor de autoluwe binnenstad.

3.3 Milieu

De gemeente Haarlem zet sterk in op duurzaamheid, om zo te kunnen voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Haarlem Klimaatneutraal in 2030. Daar hoort ook bij dat de luchtkwaliteit in de (binnen)stad verbeterd moet worden. Emissieloosheid van toeristisch voertuigen is dan ook het uitgangspunt bij het aanbieden van alternatief personenvervoer. Daarnaast is het een pré als vervoersmiddelen stil zijn. Het geconcentreerd aanbieden van alternatief personenvervoer kan er daarnaast aan bijdragen dat er minder uitstoot van CO₂ zal zijn, omdat er minder mensen met hun eigen auto door de (binnen)stad zullen rijden. Nu komt nog zo'n 52% van de binnenlandse bezoekers aan Haarlem met de auto.

Op beperkte schaal kunnen alternatieve vervoermiddelen tevens bijdragen aan de verbetering van de ketenmobiliteit in Haarlem, waarbij aansluiting kan worden gezocht bij andere vormen van (openbaar) vervoer. Zo zou een fietstaxi voor aanvullend vervoer kunnen zorgen naar een gewenste locatie.

3.4 Verkeerscirculatie

Het alternatief personenvervoer zelf en de route van het vervoer mag geen hinder opleveren voor het overige verkeer en in het bijzonder niet voor het openbaar vervoer. Voertuigen met een te geringe snelheid zouden voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen.

De ondernemer dient bij de aanvraag een voorstel voor een route en een vervoermiddel in. Mocht de route problemen veroorzaken, dan kan dit leiden tot aanpassing van de route. De gemeente zal daarover in gesprek gaan met de ondernemer. De binnenstad dient voor het overige verkeer bereikbaar te zijn en te blijven. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen A gebied; het gebied in de binnenstad waar niet gefietst mag worden en ook geen andere vervoersmiddelen welkom zijn en het B gebied, het gebied waar wel gefietst mag worden en waar sommige vervoersmiddelen welkom zijn.

De begrenzing van de autoluwe binnenstad geldt ook voor toeristische vervoersmiddelen met uitzondering van de vervoersmiddelen die zijn toegestaan, zoals fietstaxi's en vervoersmiddelen die ontheffing hebben gekregen.

Er mag kortstondig worden gehalteerd voor het laten uitstappen van passagiers bij een beperkt aantal (bus)haltes van laag frequent vervoer, maar alleen als het openbaar vervoer niet gehinderd wordt.

Kaartverkoop vindt plaats in of aan het voertuig, dan wel via het internet, hotels en/of via de VVV. Er worden geen vergunningen afgegeven voor het plaatsen van kiosken of mobiele standplaatsen.

De ondernemer moet zelf zorg dragen voor oplaadmogelijkheid en stalling van het vervoermiddel.

Als er geen vervoer wordt aangeboden met het voertuig, dient deze op eigen terrein/gehuurd terrein geparkeerd te zijn.

3.5 Welstand

Voor het behoud van de beeldkwaliteit in de (binnen)stad van Haarlem is het van belang dat de alternatieve vervoersmiddelen passen binnen de sfeer en context van de historische achtergrond van Haarlem. (Schreeuwerige) reclames zijn daarbij niet op hun plaats. Op de voertuigen mag dan ook uitsluitend eigen naamsvermelding en url of de vermelding van de stad Haarlem staan afgedrukt. Het plaatsen van bebording in het kader van de alternatieve vervoersdienst is omgevingsvergunning-vrij. Wel moet daarover overeenstemming worden bereikt met de gemeente (afdeling BBOR). Er zal daarbij sprake zijn van terughoudendheid in het toestaan van bebording, waarbij een vanuit de gemeente voorgeschreven ontwerp en lay out van de bebording gebruikt dient te worden. Daarbinnen is wel herkenbaarheid van het type vervoermiddel mogelijk.

Het uitdelen van folders en flyer en met reclamemateriaal op straat is niet toegestaan in Haarlem.

Door de kleinschalige maat van Haarlem zou het niet op zijn plaats zijn als er grote dubbeldeks hop on hop off bussen door de binnenstad gaan rijden. Kleinschaliger vervoer van maximaal 20 passagiers inclusief de chauffeur past beter in het straatbeeld en bij de maat van Haarlem.

3.6 Geldigheidsduur

Er zal sprake zijn van een pilotperiode van 4 of 5 jaar, afhankelijk van de categorie voertuig. Voor voertuigen die een hogere aanschafwaarde hebben, zoals Hop on Hop off vervoer, zal een langere pilotperiode gelden dan bijvoorbeeld voor een fietstaxi. Om een business case te kunnen opzetten, zal voor fietstaxi's en Tuk Tuk's een vergunningsperiode gelden van 4 jaar en voor een Hop on Hop off vervoer een periode van 5 jaar. Na deze periode wordt een evaluatie gehouden, waarna opnieuw naar de beleidsregels zal worden gekeken.

De vergunning wordt in eerste instantie voor 4 of 5 jaar afgegeven. Om ook andere ondernemers een kans te geven, wordt na de periode van 4 of 5 jaar en een positieve evaluatie opnieuw bekeken welke ondernemers en vervoersmiddelen in aanmerking zouden kunnen komen voor een vergunning. Alle ondernemers zullen opnieuw in de gelegenheid worden gesteld om een aanvraag in te dienen.

3.7 Maximering

Alternatief personenvervoer wordt in beperkte mate toegestaan en moet aangepast zijn aan de maat van Haarlem. Bij hetzelfde type vervoersmiddel zal sprake zijn van een maximering van het aantal vergunningen. Dit om overlast voor bezoekers, bewoners en andere weggebruikers te voorkomen.

Weigeringsgrond

De aanvragen van ondernemers die bij de gemeente binnenkomen, zullen allereerst getoetst worden aan de hand van de beleidsregels. Voldoet de aanvraag niet aan de beleidsregels, dan krijgt de ondernemer geen vergunning.

Daarnaast wordt gekeken naar aanvullende criteria, waarvoor een toetsingskader zal worden opgesteld, dat van tevoren bekend zal zijn. Mochten de aanvragen niet voldoen aan de minimale eisen zoals weergegeven in het toetsingskader, dan krijgt de ondernemer de mogelijkheid om het plan binnen twee weken aan te passen, om te kunnen voldoen aan de minimale vereisten.

Mochten er meerdere aanvragen binnenkomen die voldoen aan de gestelde beleidsregels en aan de minimale eisen zoals opgenomen in het toetsingskader, dan zal op basis van het toetsingskader beoordeeld worden welke ondernemer de meeste punten heeft behaald. Bij meerdere inschrijvingen van hetzelfde soort vervoermiddel die eenzelfde score behalen, zal worden geloot, nadat de inschrijvingstermijn is gesloten. Er zal een vergunning voor bepaalde tijd worden afgegeven.

B: Uitwerking artikelen

1. Begripsomschrijvingen

Begripsomschrijvingen:

College

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem

Verordening

Algemeen bindend voorschrift, vastgesteld door de gemeenteraad, geldig op het grondgebied van de gemeente

Openbaar vervoer (volgens de wet Personenvervoer)

Voor een ieder openstaand vervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig

Taxivervoer (volgens de wet Personenvervoer)

Personenvervoer per auto tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer

Personenvervoer

Het tegen betaling verplaatsen van één of meerdere personen met behulp van een vervoermiddel

Alternatief personenvervoer

Het met een vergunning van het college als ondernemer met een voertuig tegen betaling personenvervoer aan te bieden aan de weg, op bepaalde momenten, niet zijnde openbaar vervoer of taxivervoer volgens de wet Personenvervoer. Dit kan in een vaste route of in een aangewezen zone. Onder alternatief personenvervoer vallen geen taxi's en openbaar vervoerlijnen, zoals deze in de Wet Personenvervoer 2000 zijn opgenomen. Ook deelfietsen en andere individuele fietsverhuur valt hier niet onder.

Groepsfietsen

Een door meerdere personen door trapaandrijving voortbewogen fiets waarop, naast de bestuurder, drie of meer personen tegen betaling gelijktijdig kunnen plaatsnemen.

Bierfiets

Een groepsfiets waarop alcoholhoudende dranken worden verstrekt en/of genuttigd

Emissievrij/Duurzame voertuigen

Elektrische voertuigen of voertuigen die rijden op groen gas of waterstof. Met emissievrij wordt bedoeld lokaal emissievrij/uitstootvrij. Dat betekent geen lokale uitstoot (op straat) van PM_x, NO_x en CO₂ door het voertuig

Vergunning

Een door het college afgegeven besluit waarmee het is toegestaan om met een vervoermiddel alternatief personenvervoer als dienst aan te bieden op de openbare weg in de (binnen)stad van Haarlem

Parkeren

Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen

Halteren

Gedurende korte tijd (maximaal 10 minuten) laten stilstaan om vervoersdiensten aan te bieden. Bijvoorbeeld het in- en uitstappen van passagiers. Hierbij mag het overige verkeer niet gehinderd worden.

Zonering

Zones waarbinnen het is toegestaan diensten van alternatief personenvervoer aan te bieden. De autoluwe binnenstad vormt de belangrijkste zonering.

Vergunninghouder

De natuurlijke- of rechtspersoon aan wie de vergunning is verleend

Enkelvoudige vergunning

Een vergunning of de aanvraag daarvan waarbij de vergunninghouder tevens de enige bestuurder van het voertuig is waarvoor vergunning is verkregen of wordt gevraagd

Meervoudige vergunning

Een vergunning of de aanvraag daarvan waarbij de vergunninghouder derden (handelend onder de naam van de vergunninghouder) de voertuigen waarvoor vergunning is verkregen of wordt gevraagd, laat besturen.

Georganiseerde tour

Een georganiseerde tocht tegen betaling met een vervoermiddel op de weg, langs toeristische en culturele hoogtepunten, onder begeleiding van een (digitale) gids

2. Kenmerken vergunning

1. De vergunning wordt aan natuurlijke of rechtspersonen verleend
2. Er zijn twee typen vergunningen; enkelvoudige (voor één voertuig) en meervoudige (voor meerdere voertuigen).
3. De vergunning is persoonlijk en niet overdraagbaar
4. De vergunning heeft betrekking op één voertuigtype.
5. De vergunning wordt verleend met betrekking tot hop-on hop off vervoer op de weg voor maximaal vijf en met betrekking tot overige categorieën vervoer vier jaar. Wanneer daartoe aanleiding bestaat kan het college besluiten de vergunning toe te kennen voor een periode korter dan de genoemde maximum periode.

3. Voorwaarden, Voorschriften en eisen

Ondernemers van alternatief personenvervoer kunnen uitsluitend in aanmerking komen voor een 4- dan wel 5-jaarlijkse vergunning als zij minimaal voldoen aan de volgende voorschriften:

- a. Ondernemers checken zelf bij de provincie of hun initiatief/onderneming valt onder de Wet Personenvervoer. Verder moeten ondernemers nagaan of ze moeten voldoen aan de taxi-regelgeving.
- b. Bij gebruik van meerdere voertuigen door ondernemers is uniformiteit het uitgangspunt. Ondernemers dienen aan te geven hoeveel voertuigen zij inzetten.
- c. Voertuigen dienen te voldoen aan de eisen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en dienen als zodanig door deze instantie toegelaten te zijn op de openbare weg.
- d. Bij de aanvraag voor een vergunning dient de ondernemer altijd een advies ten aanzien van handhaafbaarheid, juridische juistheid, verkeersveiligheid en aansprakelijkheid voor de wegbeheerder van de verkeersadviseur van de politie en eventueel de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toe te voegen. Ook de doelstellingen van de Wegenverkeerswet 94, artikel 2 dienen te worden nageleefd.
- e. Indien geen vervoer wordt aangeboden met het voertuig dient deze op eigen terrein/gehuurd terrein geparkeerd te zijn.
- f. De (bedrijfs)naam van de vergunninghouder moet duidelijk zichtbaar én leesbaar aan de achter- of voorzijde van het voertuig worden vermeld.
- g. Voor ondernemers met een door trek- of lastdieren getrokken wagen is het verboden om vervoersdiensten aan te bieden aan de openbare weg. Ondernemers met een door trek- of lastdieren getrokken wagen kunnen hun diensten blijven aanbieden in het kader van een specifiek, kortdurend evenement of gebeurtenis, zoals een trouwerij. Indien voor het evenement of gebeurtenis een vergunning/toestemming nodig is, dient deze tevens de voornoemde dienst te omvatten. Voor het voetgangersgebied in de binnenstad buiten de venstertijden om is daarvoor een ontheffing nodig.

Ondernemers moeten zich verder houden aan de welzijnsrichtlijnen voor trek- en lastdieren en te voldoen aan de wet- en regelgeving daaromtrent.

4. Voorwaarden met betrekking tot veiligheid

Bestuurder

- 4.1 Aan de bestuurder worden eisen gesteld op het gebied van vakbekwaamheid. In alle gevallen dient de chauffeur te beschikken over goede en controleerbare rijvaardigheid. Voor het rijden met hop on hop off busvervoer gelden wettelijke regelingen.
- 4.2 De bestuurder, niet tevens zijnde de vergunninghouder, dient een arbeidsrechtelijke verhouding te hebben met de aanbieder.

Aansprakelijkheid en veiligheid en klachten

- 4.3 De vergunninghouder neemt voldoende voorzorgsmaatregelen om er voor te zorgen dat de onder zijn naam handelende bestuurders zich bij het aanbieden van het alternatief personenvervoer gedragen zoals dat van hen verwacht mag worden.
- 4.4 De vergunninghouder is verantwoordelijk en aansprakelijk voor de veiligheid van zijn passagiers tijdens het vervoer en draagt deze aansprakelijkheid niet over aan derden.
- 4.5 De vergunninghouder houdt administratie bij van de data van het periodiek onderhoud en de aan het voertuig gepleegde verrichtingen.
- 4.6 De vergunninghouder dient zich gedurende de looptijd van de vergunning in de hoedanigheid van personenvervoerder een aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (AVB) te sluiten.

- 4.7 Indien met een motorrijtuig (voertuig met kenteken) alternatief personenvervoer wordt aangeboden, dient de vergunninghouder en/of bestuurder zich gedurende de looptijd van de vergunning te verzekeren tegen:
- aansprakelijkheid voor schade aan derden (WA-verzekering) conform het gestelde in de Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen.
 - van schade voor inzittenden (schadeverzekering inzittenden).

5. Voorwaarden met betrekking tot milieu en duurzaamheid

- 5.1 Alle voertuigen dienen bij het ingaan van de vergunningsperiode uitstootvrij/emissievrij te zijn. Voertuigen met benzine/diesel als brandstof zullen geen vergunning krijgen.
- 5.2 Ondernemers dienen zelf zorg te dragen voor oplaadpunten voor hun elektrische vervoermiddel of gebruik te maken van de aanwezige openbare laadpunten. Alleen de voertuigen die net zoals elektrische auto's vallen in de categorie motorvoertuigen van het RDW en voldoen aan de hieraan gestelde eisen, mogen parkeren (en laden) op de openbare laadplekken in Haarlem.

6. Hinder voor woon- of leefklimaat

- 6.1 Vervoersmiddelen voor alternatief personenvervoer mogen geen (verkeers)overlast, versperde (fiets)paden en verstoring van de openbare orde veroorzaken in het drukke stadscentrum en elders in Haarlem. Bierfietsen en andere groepsfietsen krijgen geen vergunning in Haarlem.
- 6.2 Voor het aanbieden van alternatief personenvervoer door middel van verhuur van alle soorten bijzondere bromfietsvoertuigen (w.o. segways, quads en elektrische steps), teneinde daarmee in groepsverband door de stad te rijden, zal geen vergunning worden toegekend, op grond van de drukte en beperkte ruimte in de stad, waardoor verkeersonveilige situaties en irritaties kunnen ontstaan en overlast voor andere weggebruikers.

7. Voorwaarden met betrekking tot verkeerscirculatie

Route

- 7.1 Ondernemers hebben zelf de mogelijkheid om voor hun vervoermiddel een route te ontwerpen in afstemming met de gemeente Haarlem. De route zal bij de aanvraag worden toegevoegd. Ondernemers die niet volgens een vaste route rijden, zoals fietstaxi's en Tuk Tuk's, stemmen de zone waarin zij zich bewegen af met de gemeente. De zone zal bij de aanvraag worden toegevoegd. De beperkingen van de autoluwe binnenstad moeten daarin zijn meegenomen.
- 7.2 De route mag geen hinder opleveren voor het overig verkeer, inclusief het openbaar vervoer. De doorstroming van de soort van alternatief personenvervoer en de intensiteit daarvan kunnen ook fietspaden in de routestructuur worden opgenomen. Dit geldt uiteraard niet voor gemotoriseerd vervoer/auto- en busvervoer.
- 7.4 Fietstaxi's dienen zich te houden aan de beperkingen van de autoluwe binnenstad en de beperkingen van het voetgangersgebied. Het is daarnaast onwenselijk dat fietstaxi's in het voetgangersgebied komen (aan de hand gehouden) tijdens drukke winkeltijden.
- 7.5 Bij evenementen en markten in de (binnen)stad kan aanpassing van de route nodig zijn. Voor zover de evenementen en markten op voorhand bekend zijn, dient daarmee rekening te worden gehouden bij de aanvraag.

Halteren

- 7.6 In- en uitstappen is mogelijk langs het trottoir en vanuit parkeervakken, met uitzondering van het Stationsplein, het Kennemerplein en de Grote Markt.
- 7.7 Kortstondig halteren bij bestaande bushaltes voor laag frequent openbaar vervoer en laad- en losplekken is alleen toegestaan bij de bushalte bij de Koudenhorn ten behoeve van het uitstappen. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden om kortstondig te halteren op de taxistandplaats bij het Wilsonplein en bij de laad- en losplek aan de Kampervest, bij de Turfmarkt.
- 7.8 Het is verboden te halteren binnen 25 meter van bouwlocaties die de vrije verkeersruimte beperken (een deel van het trottoir of de rijweg in beslag nemen).
- 7.9 Het is verboden om met twee of meer voertuigen naast elkaar personenvervoer aan te bieden.
- 7.10 Tijdens het aanbieden van het personenvervoer dient de bestuurder binnen een afstand van twee meter van het voertuig aanwezig te zijn.
- 7.11 Fietstaxi's en Tuk Tuk's dienen bij hun aanvraag een overzicht bij te voegen van mogelijke plaatsen waar zij langduriger kunnen stilstaan in afwachting van het oppikken van passagiers.
- 7.12 Haltes alternatief personenvervoer zijn herkenbaar en de aanduidingen vermelden de maanden, dagen en tijden van halteren. Bij de aanvraag dient een overzicht van frequentie en tijdstippen te

worden toegevoegd. Bij seizoensgebonden vormen van vervoer dienen met de dienst samenhangende objecten te worden verwijderd binnen een maand na afloop van het seizoen.

8. Voorwaarden met betrekking tot welstand

- 8.1 Voor het regelen van haltebordjes/aanduidingen dient de exploitant contact op te nemen met de gemeente Haarlem (afdeling BBOR). De gemeente hanteert een uniforme lay out en maatvoering voor toeristische bewegwijzering, waarbinnen wel een herkenbare verwijzing naar het type vervoermiddel mogelijk is.
- 8.2 Aparte kiosken en mobiele standplaatsen voor kaartverkoop (voor zover nog niet aanwezig) zijn niet toegestaan.
- 8.3 Op de voertuigen mag geen (commerciële) reclame staan afgedrukt (uitsluitend eigen naamsvermelding of vermelding van de stad Haarlem). De verschijningsvorm dient passend te zijn bij Haarlem, in lijn met het uitstallings- en reclamebeleid.
- 8.4 Toeristentreintjes zullen in Haarlem geen vergunning krijgen op grond van het niet passend zijn bij het historische karakter en uitstraling van de (binnen)stad. Door hun lengte en massa kunnen zij daarnaast zorgen voor opstoppingen in het verkeer.

9. Maximering

Voertuigen dienen allereerst te voldoen aan de gestelde beleidsregels.

Vervolgens wordt aan de hand van een toetsingskader met criteria bepaald of de aanvraag voldoet aan de minimale eisen. Er zal vanuit verschillende afdelingen van de gemeente Haarlem een commissie worden ingesteld die de toetsing zal uitvoeren. Daarbij zijn de volgende afdelingen betrokken:

- Team Economie van de afdeling Economie, Cultuur, Duurzaamheid en Wonen
- Team Handhaving van de afdeling Veiligheid en Handhaving
- Team Mobiliteit en Verkeer van de afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Het toetsingskader zal van tevoren bekend zijn. Ondernemers krijgen de mogelijkheid hun voorstel binnen twee weken aan te passen, indien het voorstel niet voldoet aan de minimale eisen.

Indien voor een type voertuig een vergunningenplafond geldt, wordt aan de hand van het toetsingskader een vergelijkende toets uitgevoerd om te bepalen welke ondernemer de meeste punten heeft behaald en in aanmerking komt voor een vergunning.

De selectiecriteria en de richtlijnen voor het beoordelen en toekennen van de punten, worden nader uitgewerkt in het Toetsingskader die het college zal vaststellen.

Het vergunningenplafond per categorie voertuig bedraagt:

Vervoersmiddel	Mogelijk / niet mogelijk	maximering
Hop on Hop off busvervoer, maximaal 20 pp inclusief chauffeur (NB hiervoor is een groot rijbewijs noodzakelijk)	Is mogelijk, maar alleen in de vorm van een minibus.	maximaal 1 vergunning
Fietstaxi's	Is mogelijk	Maximaal 6 fietstaxi's
Elektrische Tuk Tuk (w.o. ook Tuk Tuk limousine)	Is mogelijk	Maximaal 4 Tuk Tuk's
Toeristentrammetje/treintje. Hiervoor is sowieso een ontheffing van de wegbeheerder nodig	Niet mogelijk	
Door trek- of lastdieren getrokken wagen	Niet mogelijk als vervoermiddel in het kader van alternatief personenvervoer dat aangeboden wordt aan de openbare weg. Voor een bijzonder, kortdurend evenement of gebeurtenis, zoals een trouwerij, kan een koets of huifkar haar diensten blijven aanbieden. Indien voor het evenement of gebeurtenis een vergunning / toestemming nodig is, dient deze tevens de voornoemde dienst te omvatten. Een ontheffing is nodig voor het voetgangersgebied in de binnenstad, buiten de venstertijden om.	

Alle soorten bijzondere bromfietsen (w.o. Segways, elektrische steps en quads), waarmee onder begeleiding tours worden aangeboden	Niet mogelijk in tourverband. Past niet in de voetgangerszones en ook het parkeren van de vervoersmiddelen is problematisch.	
Bierfiets/groepsfiets	Niet mogelijk	
Amfibievoertuig	Niet mogelijk	

10. Voorlopige procedure

- 10.1 Een aanvraag dient schriftelijk bij het college van B&W te worden ingediend door de exploitant van het alternatief personenvervoer.
- 10.2 De inschrijfperiode voor de periode 2020-2023 vangt aan één dag na de bekendmaking van dit besluit. De publicatie van dit besluit is opin De aanvraag dient binnen 6 weken na de bekendmaking te worden ingediend. De periode van indienen start op
- 10.3 Initiatiefnemers die eerder vervoersplannen kenbaar hebben gemaakt bij de gemeente worden apart door de gemeente geïnformeerd over de inschrijfmogelijkheid.
- 10.4 Na afloop van de inschrijfperiode worden de aanvragen getoetst aan de beleidsregels en een nog op te stellen toetsingskader. Het toetsingskader zal van tevoren bekend worden gemaakt en toegevoegd worden aan het collegebesluit en de raadsnota.

De vergelijkende toets zal dan bestaan uit drie onderdelen:

- a. In fase A wordt beoordeeld of de aanvraag en daarbij gevoegde bijlagen voldoen aan de indieningsvereisten;
 - b. In fase B wordt aan de hand van de overgelegde gegevens en op basis van criteria die van tevoren bekend zullen zijn (het toetsingskader) een score toegekend. De aanvraag moet in ieder geval voldoen aan de minimale score. De ondernemer krijgt gedurende korte tijd de kans om zijn plan aan te passen, mocht de minimale score niet zijn behaald.
 - c. In fase C wordt afhankelijk van de ruimte die het ingestelde vergunningenplafond biedt en het aantal voertuigen dat per aanvrager maximaal is toegestaan, aan de aanvraag die het hoogste heeft gescoord in fase B een vergunning verleend.
- 10.5 Indien twee of meer aanvragen in fase B gelijk scoren en als gevolg van schaarste niet beide aanvragers voor een vergunning in aanmerking kunnen worden gebracht, zal worden geloot.
 - 10.6 Aanvragen die voldoen aan de minimale eisenscore, maar als gevolg van schaarste niet worden vergund, worden geplaatst op een ranglijst. Bij een vrijgekomen plaats wordt aan de hoogst scorende aanvraag een vergunning verleend voor zover het ingestelde vergunningenplafond hiertoe ruimte biedt.
 - 10.7 Bij de afloop van de vergunningenperiode en een volgende selectieprocedure vervallen alle op de ranglijst geplaatste aanvragen en start een nieuwe aanvraagprocedure.

Bepalend voor het in behandeling nemen van de aanvraag van alternatief personenvervoer is de datum van ontvangst bij de gemeente (registratiestempel gemeente). Komt een aanvraag na afloop van de inschrijfperiode bij de gemeente binnen dan wordt de aanvraag buiten behandeling gelaten.

11. Indieningsvereisten

- 11.a Bij de vergunningaanvraag dient de aanvrager te verklaren dat binnen twee weken nadat de gemeente Haarlem hem bericht heeft de aanvraag alternatief personenvervoer in behandeling te zullen nemen de volgende documenten bij de gemeente zullen zijn ingediend:
 - Rijbewijs bestuurder(s);
 - Indien toepasselijk een kopie van de tussen ondernemer en bestuurder van de voertuigen aangegane overeenkomst(en);
 - Verklaring RDW inzake goedkeuring toelating voertuigcombinatie op de openbare weg;
 - Verklaring omtrent gedrag (VOG) van aanvrager (bij een rechtspersoon de bestuurders van de rechtspersoon) en indien de aanvrager niet de bestuurder is tevens van de bestuurder(s). Indien deze documenten niet binnen de gestelde termijn zijn ingediend, wordt de aanvraag afgewezen en de vergunning toegekend aan de eerstvolgende in rangorde die wel aan de indieningsvereisten voldoet.
- 11.b Bij de vergunningaanvraag dient de aanvrager in ieder geval de volgende bescheiden toe te voegen:
 - Foto's van het voertuig of voertuigen

- Voor elk voertuig kopie voertuiggegevens, zoals vermelding van het aantal zitplaatsen/maximaal aantal te vervoeren personen (met vermelding van het aantal decibel en energiebron).
- Beschrijving van de dienstverlening die geleverd gaat worden.
- Indien toepasselijk routekaart (met eventueel de gewenste halteplaatsen).
- Indien toepasselijk lijst van bezienswaardigheden waar langs de route loopt.
- Indien toepasselijk werkgeversverklaring en beschrijving van de relatie met de bestuurders van de voertuigen die onder de naam van de aanvrager vervoersdiensten zullen aanbieden.
- Businessplan
- Aangeven of initiatief eventueel past bij/voldoet aan taxiregeling en de Wet Personenvervoer

12. Weigeringsgronden

1. De aanvraag wordt geweigerd als:
 - a. Het voertuig waarvoor vergunning wordt gevraagd valt onder de Wet Personenvervoer 2000.
 - b. Het voertuig niet voldoet aan de minimale voorschriften, zoals benoemd in artikel 3, de voorschriften op het gebied van veiligheid, zoals benoemd in artikel 4, de voorwaarden m.b.t. milieu en duurzaamheid zoals benoemd in artikel 5, de voorwaarden m.b.t. hinder en leefklimaat zoals benoemd in artikel 6, de voorwaarden m.b.t. verkeerscirculatie zoals benoemd in artikel 7 en de voorwaarden m.b.t. welstand zoals benoemd in artikel 8.
 - c. De documenten genoemd onder 11.1 niet binnen de termijn van 2 weken door de gemeente zijn ontvangen in verband met de doorlooptijd en aanvraagprocedure.
 - d. De aanvraag naar het oordeel van het college kennelijk bedoeld is om derden handelend onder eigen naam vervoersdiensten te laten aanbieden.
2. De aanvraag kan worden geweigerd als:
 - a. Naar het oordeel van het college de feitelijke toestand niet in overeenstemming is of zal zijn met hetgeen in de aanvraag is vermeld.

13. Kosten

- a. Voor een 4- of 5-jaarlijkse exploitatievergunning zal een onderscheid gemaakt worden tussen (elektrisch) gemotoriseerd en ongemotoriseerd toeristisch vervoer. De hoogte van de leges worden eenmaal per jaar vastgesteld bij de begrotingsbehandeling.

14. Handhaving

De gemeentelijke handhaving richt zich op:

1. Handhaven van legale, vergunde voertuigen, waarbij de nadruk ligt op het voldoen aan wettelijke regels, de vergunningsvoorschriften en het tegengaan van hinder en overlast.
2. Handhaving van illegale niet-vergunde voertuigen, waarbij de nadruk ligt op het tegengaan dat met niet-vergunde voertuigen diensten worden aangeboden.

Afhankelijk van de aard, herhaling en zwaarte van de overtreding richt handhaving zich op het geven van een mondelinge of schriftelijke waarschuwing, het toepassen van last onder dwangsom, last onder bestuursdwang of het tijdelijk of definitief intrekken van de vergunning.

15. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op het moment dat de bepaling in de APV in werking treedt.

C: Tekst artikel 2:8 APV

In de Algemene plaatselijke verordening gemeente Haarlem wordt, indien de raad haar goedkeuring verleent, onder hoofdstuk 2 afdeling 4 een artikel toegevoegd luidende als volgt:

1. Het is verboden zonder vergunning van het college als ondernemer met een voertuig tegen betaling personenvervoer aan te bieden op of aan de weg.
2. Het verbod geldt niet voor zover in dit artikel geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet personenvervoer.
3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken als het vervoer:
 - a. gevaar oplevert voor de veiligheid van de passagiers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
 - b. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
 - c. een nadelige invloed heeft op het milieu;

- d. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte of
 - e. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien daarvan.
4. Het college kan in het belang van openbare orde, openbare veiligheid, de volksgezondheid, het woon- en leefklimaat en de bescherming van het milieu nadere regels stellen.

Het beleid zou de uitwerking van artikel 2:8 Personenvervoer van de APV van de gemeente zijn, indien de raad haar goedkeuring geeft.

Toelichting:

Het artikel biedt een regelingskader voor de fietstaxi en andere vormen van commercieel personenvervoer, zoals de hop on hop off bus en tuk-tuks, dat hoofdzakelijk in het centrumgebied zal worden uitgeoefend.

- *Met de in het eerste lid gebruikte woorden "als ondernemer" wordt expliciet gemaakt dat de vergunningseis geldt voor de exploitant en niet voor de bestuurders, koetsiers of onder welke benaming de voertuigen ook worden bestuurd. De ondernemer kan immers via de vergunning en de bijbehorende voorschriften op de verrichtingen van zijn personeel worden aangesproken.*
- *In het tweede lid wordt de bepaling afgegrensd van de Wet personenvervoer. De regeling in de APV ziet dus niet op taxivervoer per auto of enige andere vorm van betaald personenvervoer waarover bij of krachtens deze wet voorschriften zijn gesteld.*
- *In het derde lid zijn de belangen genoemd die de vergunningplicht beoogt te dienen. In verband hiermee kunnen bijvoorbeeld voorschriften over het te gebruiken soort voertuigen in de vergunning worden opgenomen. Met het vergunningensysteem kan zo nodig een volumebeleid worden gevoerd, waarbij grenzen kunnen worden gesteld aan het aantal vergunningen dat voor een bepaalde vorm van personenvervoer wordt uitgegeven.*
- *Op grond van de aanwijzingsbevoegdheid in het vierde lid kan bijvoorbeeld het innemen van een staanplaats op bepaalde plaatsen worden toegestaan, daar waar dit geen bezwaar zou opleveren in verband met de verkeersveiligheid of het beslag op de openbare ruimte.*

D: Spelregels ontheffing art 29 Wp2000 vervoer van de Provincie

AANVRAAG ONTHEFFING WET PERSONENVERVOER 2000, conform artikel 29

Besluit GS



Beoordeling



Zienswijze concessiehouder (vervoerder)



Aanvraag ontheffing

Inleiding

Om te beginnen gaan we er van uit dat het hier personenvervoer betreft dat op openbaar vervoer lijkt. Personenvervoer dat:

- volgens een vast schema rijdt;
- volgens een schema dat kenbaar is voor iedereen;
- vaste halteplaatsen aandoet;
- voor iedereen openstaand personenvervoer tegen betaling is.

In beginsel is de markt van het openbaar vervoer gereguleerd. Het openbaar vervoer is onderverdeeld in concessies. Bedrijven kunnen middels een procedure van openbare aanbesteding inschrijven op zo'n concessie. Degene met het beste bod heeft in beginsel het exclusieve recht om openbaar vervoer in het concessiegebied uit te voeren. Dit voor zolang de concessie geldt (doorgaans 6 tot 10 jaar).

De Wet Personenvervoer 2000 (Wet) geeft aan dat het verboden is om openbaar vervoer te verrichten zonder een daartoe verleende concessie. Artikel 29 van de Wet geeft echter aan dat de concessieverlener de mogelijkheid heeft om aan een vervoerder een ontheffing te verlenen van het verbod om openbaar vervoer te verrichten, zonder dat het bevoegde orgaan daartoe een concessie heeft verleend. Kortom: in beginsel zijn er mogelijkheden.

De Wet bepaalt vervolgens dat een ontheffing slechts kan worden geweigerd, indien naar het oordeel van de concessieverlener de vervoersvoorziening waarvoor een ontheffing is aangevraagd, een zodanige gelijkenis vertoont met het openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend, dat daarmee een onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van die concessie. Met andere woorden: het aangeboden vervoer mag geen gelijkenis vertonen met reeds bestaand openbaar vervoer, bijvoorbeeld door hier (deels) parallel aan te rijden. Uiteraard zullen wij daarbij ook de zienswijze van vervoerders betrekken. Het aanbod dient dus duidelijk een meerwaarde te hebben ten opzichte van het normale openbaar vervoer. Bij het verlenen van een ontheffing dient voorts sprake te zijn van ongesubsidieerd personenvervoer.

Verder is het goed te vermelden dat de provincie altijd welwillend staan tegenover nieuwe initiatieven van de particuliere markt.

RANDVOORWAARDEN

Meer specifiek stelt de provincie nog een aantal eisen die aan al het openbaar vervoer in de regio wordt gesteld. Zoals daar zouden kunnen zijn:

- a. de voertuigen dienen te voldoen aan de eisen in wet- en regelgeving, die de provincie hanteert voor nieuwe bussen ('Euro- VI' tot 2025, ZE vanaf 2025);
- b. ook dienen, op basis van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, de voertuigen te voldoen aan de eisen van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De eisen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid van Bussen van CROW-publicatie 219c (voor Bussen) resp. eisen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid van Auto's en Buurtbussen van CROW-publicatie 219b (voor Auto's). Deze publicaties zijn te verkrijgen via www.crow.nl;
- c. ook dient te zijn voldaan aan de geldende wet- en regelgeving wat betreft de veiligheid van bussen op de openbare weg;
- d. het vervoer mag op generlei wijze het lokale door het door overige concessiehouders verrichte busvervoer hinderen;
- e. het gebruik van specifieke openbaar vervoerinfrastructuur (busbanen) voor bussen is niet toegestaan, tenzij de voertuigen zijn uitgerust met de voorgeschreven communicatie- en beïnvloedingsapparatuur en de verkeersregelinstallaties voor het gebruik zijn aangepast;
- f. de aanvrager dient, op verzoek van 9292OV, reisinformatie te verstrekken aan deze organisatie.

AANVRAAG

Bij een verzoek tot ontheffing bij de provincie, moeten de volgende bijlagen worden toegevoegd:

1. brief met het verzoek tot ontheffing conform artikel 29 Wp2000 (aanvraag, motivatie, milieubelasting voertuigen, toekomstvisie en eventueel iets over toegankelijkheid van de voertuigen) voor de onderneming x, met de vermelding van de tarieven die u wilt gaan hanteren
 - a. als bijlage de route met een beschrijving van de haltes
 - b. als bijlage de dienstregeling
 - c. als bijlage uittreksel KvK van de onderneming die het vervoer gaat verzorgen
 - d. als bijlage de communautaire vergunning (CV) als het busvervoer is of de ondernemingsvergunning taxi als het onder taxivervoer valt. In beide gevallen dient u of een leidinggevende van de onderneming een ondernemingsdiploma te overleggen om de vergunning te krijgen. Wij hoeven dus niet het diploma te zien maar willen graag een kopie van de vergunning afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport meegezonden zien.

Het ontheffingsbesluit is een besluit dat wordt genomen door GS. De doorlooptijd van een aanvraag is ca. 10 weken. Tegen het besluit van GS kan binnen 6 weken bezwaar worden aangetekend.

Mocht u heel concrete plannen hebben, dan raad ik u aan om contact met ons op te nemen. Wij zouden u in een vroegtijdig stadium kunnen aangeven of u plannen kans van slagen hebben c.q. naar ons idee aan de bovengenoemde criteria zouden kunnen voldoen.