

BELEIDSREGELS AANBIEDEN COMMERCIËLE DIENSTEN OP DE OPENBARE WEG / TOERISTISCH VERVOER

1. Begrippen

Aanbieden commerciële diensten Toeristisch vervoer: het tegen betaling aanbieden van rondritten via een vaste route op de openbare weg door Maastricht.

2. Voorschriften

Exploitanten van toeristisch vervoer kunnen uitsluitend in aanmerking komen voor een 4 jaarlijkse vergunning als zij minimaal voldoen aan deze voorschriften.

De exploitant dient bij zijn aanvraag te voldoen aan de volgende voorschriften:

Route

- Exploitanten hebben zelf de mogelijkheid om per toeristentram/treintje/bus een route te ontwerpen.
- Trammetjes dienen een route in te dienen die de toeristisch bezienswaardigheden aan de westkant van de Maas laten zien. In overleg met gemeente wordt de route nader bepaald.
- De stadsgrens mag niet worden gepasseerd.
- De route van de Bus start in de binnenstad van Maastricht maar dient ook buiten het centrum zijn rondrit te vervolgen (spreiding).
- De route wordt intern onderworpen aan een verkeerstechnische beoordeling en een toets inzake de verkeersveiligheid.
- De route mag geen onnodige en onacceptabele hinder opleveren voor het overige verkeer (denk o.a. aan stadsvervoer van Veolia). De binnenstad dient voor het overige verkeer bereikbaar te zijn.
- Er mag geen congestiegevaar optreden gedurende de rondrit. De doorstroming van het overige verkeer dient gewaarborgd te zijn.
- Centrum/Kernwinkelgebied (voetgangersgebied) is uitgesloten.
- Het volgen van de hoofdwegenstructuur (ring/singels) is uitgesloten, doorkruisen mag.
- De OV-as mag mits het geen problemen oplevert voor de lijndiensten van Veolia.
- Afhankelijk van de soort van toeristisch vervoer en de intensiteit daarvan kunnen ook fiets – en voetpaden in de routestructuur worden opgenomen.
- Veroorzaakt de goedgekeurde route onverwachts problemen dan wordt in overleg een nieuwe route vastgesteld.

Vervoermiddel

- Op de voertuigen mag geen (commerciële) reclame staan afgedrukt (uitsluitend eigen reclamevoering).
- Bij gebruik van meerdere voertuigen door aanbieders is uniformiteit het uitgangspunt.
- Voertuigen dienen technisch 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 van trammetjes en bus genieten milieuvriendelijke (duurzame) voertuigen de voorkeur. Negatieve milieueffecten worden voor beide vervoersmodaliteiten meegewogen in de vergunningverlening. Schoon en Stil krijgt de voorkeur.

Bestuurder/chauffeur

aan de bestuurder worden eisen gesteld op het gebied van de gezondheid en vakbekwaamheid.

Bij de aanvraag dient toegevoegd te worden:

- een kopie van het rijbewijs vereist voor het betreffende voertuig.
- De bestuurder dient een arbeidsrechtelijke verhouding te hebben met de aanbieder.

Halte-standplaatsen

- De halte-standplaats en kaartverkooplocatie voor de exploitanten van paard en wagen is het Onze Lieve Vrouwenplein, ter hoogte van het pleintje voor de Onze Lieve Vrouwe kerk.

- Voor de andere vervoersmiddelen geldt dat de Kesselskade de locatie is waar mensen mogen in- en uitstappen, en waar de rondrit start en eindigt. Uitsluitend op deze locatie vindt de kaartverkoop plaats.

3. Volume

Het aantal te verlenen vergunningen per soort voertuig bedraagt:

VOLUME	
<i>Soort</i>	<i>Aantal</i>
Bus	1
Trammetje	2
Paard en wagen	3
Fiets	5

Voor het trammetje wordt geopteerd voor één aanbieder die beide trammetjes kan organiseren.

4. Criteria

Indien er meerdere inschrijvingen zijn dan het volume toelaat dan zullen alle aanvragen middels een puntensysteem beoordeeld worden. Aan degene met het hoogst aantal behaalde punten zal de vergunning worden verleend.

Uitgangspunt voor het toeristisch vervoer per toeristentrein, tram of bus is dat milieuvriendelijke voertuigen Schoon (uitstoot/lucht) en Stil (geluid) de voorkeur genieten.

De volgende criteria worden hierbij gehanteerd:

- geluidsproductie van het voertuig;
- energiezuinige voertuigen;
- emissies van het voertuig;
- toeristische meerwaarde (gekozen route, frequentie, betrouwbaarheid van de aangeboden dienst)

Aan de exploitant waarvan de aanvraag enerzijds voldoet aan alle voorschriften en anderzijds het hoogste aantal punten voor deze criteria behaalt wordt de vergunning verleend met inachtneming van het volumebeleid.

Het verschil in het aantal toe te kennen punten is daarin gelegen dat er in deze criteria een gradatie is aangebracht. Aan het criterium luchtkwaliteit wordt de meeste prioriteit toegekend. Indien aanvragen een gelijk aantal punten behalen dan wordt wederom aan de aanvraag die de meeste punten heeft gehaald voor de luchtkwaliteit een hogere plaats toegekend.

5. Procedure

- Een aanvraag dient schriftelijk bij het college van B&W te worden ingediend door de exploitant van toeristisch vervoer.
- De inschrijfperiode voor de periode 2012-2015 vangt aan één dag na de bekendmaking van dit besluit. De publicatie van dit besluit is op 24 oktober 2011 in het Gemeenteblad. De aanvraag dient binnen 3 weken na de bekendmaking te worden ingediend. De periode van indienen start op dinsdag 25 oktober 2011 en eindigt op dinsdag 15 november 2011.
- Na de inschrijving worden de aanvragen getoetst aan dit kader. Vervolgens worden aan de beste aanbieders de vergunningen verleend voor de periode 2012 t/m 2015.
- De inschrijving voor de periode 2016 t/m 2019 moet ingediend worden in de periode 1 april 2015 tot 1 mei 2015. Voor elke volgende periode van vier jaar (na 2015) moet een aanvraag ingediend worden het jaar voor afloop van de vergunperiode en wel te weten in de maand april.
- De datum van ontvangst bij de gemeente is van belang (registratiestempel gemeente) voor in behandeling nemen van de aanvraag. Komt een aanvraag na ommekomst van de inschrijfperiode bij de gemeente binnen dan wordt de aanvraag buiten behandeling gelaten.

6. Indieningsvereisten

Bij de vergunningaanvraag dient de aanvrager in ieder geval de volgende bescheiden toe te voegen:

- Foto's van het voertuig.
- Kopie voertuiggegevens (met vermelding van het aantal decibel).
- Routekaart (met eventueel de gewenste halteplaatsen).
- Lijst van bezienswaardigheden waar langs de route loopt.
- Rijbewijs bestuurder(s).
- Werkgeversverklaring.
- Verklaring RDW inzake goedkeuring toelating voertuigcombinatie op de openbare weg

Verder dient deze aanvraag goed gemotiveerd te zijn.

7. Kosten

a. Voor een 4 jaarlijkse exploitatievergunning is een onderscheid gemaakt tussen gemotoriseerd en ongemotoriseerd toeristisch vervoer. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag (per voertuig) inzake Toeristisch Vervoer Maastricht bedragen de leges in 2011:

- gemotoriseerd vervoer: € 516,84
- ongemotoriseerd vervoer: € 319,95

Dit onderscheid ligt in de toepasselijke beoordelingscriteria.

b. Voor de jaarlijks op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 vereiste ontheffingen zullen de volgende legeskosten per ontheffing in rekening worden gebracht (indien van toepassing op soort toeristisch vervoer):

- ontheffing artikel 61b: Het is verboden personen te vervoeren in de open of gesloten laadruimte van een motorvoertuig of bromfiets en in of op een aanhangwagen achter een motorvoertuig of bromfiets.
- ontheffing verkeersverboden (zoals geslotenverklaringen, berijden voetpad/fietspad of parkeerverbod).

Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd en vastgesteld in de tarieventabel behorende bij de Legesverordening fysieke diensten Maastricht, vastgesteld door de gemeenteraad. Te raadplegen op www.overheid.nl onder lokale regelingen.

8. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking 1 dag na de bekendmaking ervan.

Bijlage 1. Criteria toeristisch vervoer 2011 (Milieu-toetsing)

Deze bijlage levert bijdragen voor het uitvoeren van een objectieve milieubeoordeling voor het toeristisch vervoer in Maastricht. Indien er meerdere alternatieven zijn dan zullen deze middels een puntensysteem beoordeeld worden. Aan degene met het hoogst aantal behaalde punten zal een vergunning worden verleend. Uitgangspunt voor het verlenen van vergunningen is Schoon (uitstoot) en Stil (geluid). Hierbij wordt in de milieubeoordeling meegewogen de:

- geluidsproductie van het voertuig;
- energiezuinige voertuigen;
- emissies van het voertuig.

Het verschil in het aantal toe te kennen punten is daarin gelegen dat er in de criteria een gradatie is aangebracht. De verkregen punten worden opgeteld volgens de formule:

$$P_{\text{totaal}} = P_{\text{geluid}} + P_{\text{lucht}}$$

waarbij

$$P_{\text{geluid}} = P_{\text{geluidvoertuig}} + P_{\text{geluidomroep}}$$

en

$$P_{\text{lucht}} = P_{\text{CO}_2} + P_{\text{stof}} + P_{\text{NO}_x}$$

Indien aanvragen een gelijk aantal punten behalen dan wordt de aanvraag die de meeste punten heeft gehaald voor de luchtkwaliteit (P_{lucht}) een hogere plaats toegekend.

Achtereenvolgens worden de diverse criteria en te behalen punten behandeld.

A. Geluid

De geluidsproductie van een toeristisch vervoermiddel bestaat uit 2 onderdelen. Het geluid dat het vervoermiddel zelf maakt (motor, remmen, airco, etc) en het geluid van de omroepinstallatie om de inzittende van informatie te voorzien.

- Omroepinstallatie $P_{\text{geluidomroep}}$

Het aantal punten voor de omroepinstallatie zijn:

Niet hoorbaar (<40 dB(A)) buiten het voertuig	3 punten
Wel hoorbaar (≥40 dB(A)) buiten het voertuig	0 punten

Het aantal punten is te bepalen door op een afstand van 4 m van het stilstaande voertuig (motor etc. uit) bij het maximale geluidniveau van de omroepinstallatie te meten met een geluidniveaumeter (klasse I).

- Vervoermiddel $P_{\text{geluidvoertuig}}$

De te verkrijgen punten voor het voertuig zelf zijn af te leiden uit onderstaande tabel:

Geluidniveau dB(A)	Punten
≥110	0
105-109	1
100-104	2
95-99	3
90-94	4
85-89	5
80-84	6
75-79	7
70-74	8

65-69	9
60-64	10
55-59	11
50-54	12
45-49	13
40-44	14
=<40	15

Het geluidniveau in dB(A) is te bepalen door met een geluidniveaumeter (klasse I) op een afstand van 4 m van het voertuig te meten op 2 soorten wegdektypes nl. asfalt en kinderkopjes/klinkers. Hierbij wordt een volledige passage van het voertuig gemeten en geldt het hoogste gemeten geluidniveau van een passage op de 2 soorten wegdektypes.

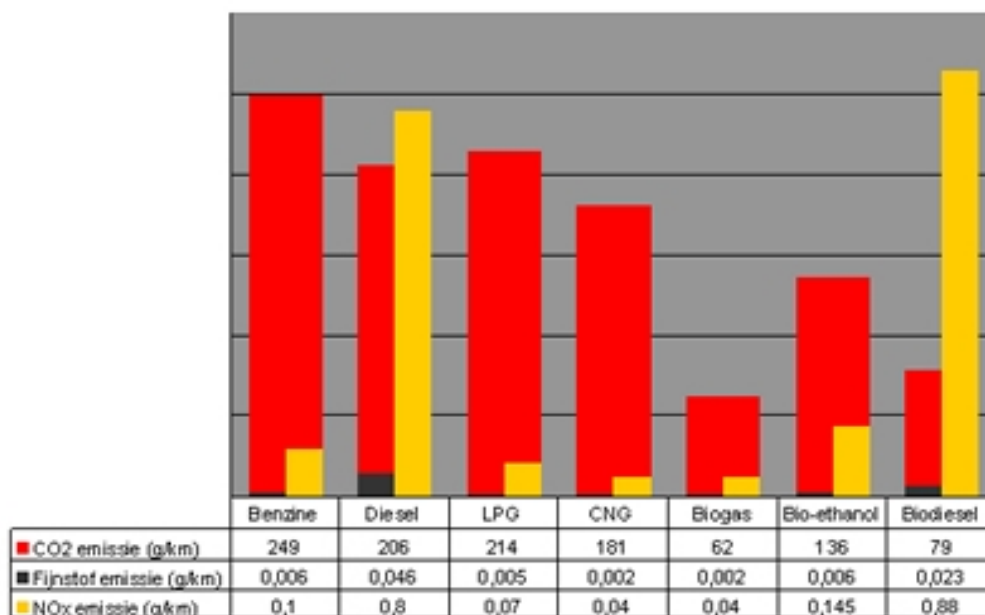
Opmerking:

Indien het vervoermiddel nog moet worden aangeschaft en op voorhand een beoordeling moet worden gemaakt zullen wij een inschatting moeten maken van de geluidniveaus aan de hand van de gegevens van de fabrikant. Nadien worden de gehanteerde geluidniveaus door ons geverifieerd middels de hierboven genoemde geluidmetingen. Dit zou alsnog kunnen betekenen dat de ontheffing wordt ingetrokken.

B. Emissies

Emissie is een ander woord voor de uitstoot van gassen uit de uitlaat van in dit geval voertuigen. De emissie van voertuigen bestaat uit verschillende stoffen. Een aantal daarvan zijn schadelijk voor de volksgezondheid en de natuur. Elke brandstof stoot CO₂, NO_x en PM₁₀ uit. Koolstofdioxide (CO₂) is één van de belangrijkste broeikasgassen en is mede verantwoordelijk voor de verandering van het klimaat. NO_x is de verzamelnaam voor stikstofoxiden zoals NO en NO₂. NO_x draagt bij aan de verzuring van het milieu en luchtvervuiling. Onder de naam fijnstof (PM₁₀) vallen deeltjes die kleiner zijn dan 10 micrometer. Fijnstof (bv roet) is bij inademing schadelijk voor de gezondheid en leidt tot vermindering van longfunctionaliteit.

Brandstof emissies in g/km



Om een objectieve vergelijking te kunnen maken tussen de uitstoot van brandstoffen, is in de bovenstaande tabel gekeken naar de uitstoot over de gehele brandstofketen. Dit houdt in dat alle emissies die worden geproduceerd bij zowel de productie, de distributie als het gebruik van de brandstoffen hierin

wordt meegenomen. Deze manier om een brandstof over de hele keten te vergelijken heet well-to-wheel (van de olieput tot de wielen).

Alle bovenstaande emissieberekeningen zijn gebaseerd op informatie verkregen uit de volgende bronnen:

- TNO, 'Evaluation of the environmental impact of modern passenger cars on Petrol, Diesel, Automotive LPG and CNG', Delft 2003
- VIEWLS project, 'Shift gear to biofuels', Utrecht 2005
- EPA, 'A Comprehensive Analysis of Biodiesel Impacts on Exhaust Emissions', USA 2002
- IPCC
- PBNA, Basiskennis voor technici, Arnhem 1999
- Report 2GAVE04.01, 'Compatibility of pure and blended biofuels with respect to engine performance, durability and emissions', Delft 2004

Helaas zijn er geen gegevens per kilometer te vinden bij het gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen of voertuigen op zonne-energie, hiervoor kan men het onderstaande aannemen gelet op het feit dat ook hier ook gekeken moet worden vanaf de bron tot aan de gebruiker. Dus ook de productie van stroom, batterijen en zonnecellen moet worden meegeteld.

	Elektrisch	Zonne-energie
CO2 emissie (g/km)	60	70
Fijnstof emissie (g/km)	0,007	0,009
NOx emissie (g/km)	0,1	0,1

Nu kan men de volgende punten toekennen per emissie:

CO2 emissie(g/km)	Punten	Fijnstof emissie (g/km)	Punten	NOx emissie (g/km)	Punten
< 50	20	< 0,003	20	< 0,05	20
< 60	19	< 0,006	19	< 0,10	19
< 70	18	< 0,007	18	< 0,15	18
< 80	17	< 0,008	17	< 0,20	17
< 90	16	< 0,009	16	< 0,25	16
< 100	15	< 0,010	15	< 0,30	15
< 110	14	< 0,012	14	< 0,35	14
< 120	13	< 0,015	13	< 0,40	13
< 130	12	< 0,017	12	< 0,45	12
< 140	11	< 0,018	11	< 0,50	11
< 150	10	< 0,020	10	< 0,55	10
< 160	9	< 0,022	9	< 0,60	9
< 170	8	< 0,024	8	< 0,65	8
< 180	7	< 0,025	7	< 0,70	7
< 190	6	< 0,030	6	< 0,75	6
< 200	5	< 0,035	5	< 0,80	5
< 210	4	< 0,040	4	< 0,85	4
< 220	3	< 0,045	3	< 0,90	3
< 230	2	< 0,050	2	< 0,95	2
< 240	1	< 0,055	1	< 1,00	1
≥ 240	0	≥ 0,055	0	≥ 1,00	0

**Bovengenoemde criteria voor de emissies zijn afhankelijk van de stand der techniek (best beschikbare techniek) op dat moment en kunnen dus veranderen. Dit betekent dat de criteria regelmatig moeten worden bijgesteld. Als voorbeeld zal de CO2 emissie flink dalen van elektrische voertuigen indien deze geheel worden opgeladen/gemaakt met "groene stroom" (zonne-energie, windenergie, etc.).

C. Voorbeeld berekeningen:

1. Geheel dicht voertuig op aardgas (CNG), gemeten geluidniveau passage is 61 dB(A)

Voor geluid

$$P_{\text{geluid}} = P_{\text{geluidvoertuig}} + P_{\text{geluidomroep}}$$

$$P_{\text{geluid}} = 10 + 3 = 13 \text{ punten}$$

Voor de emissies

$$P_{\text{lucht}} = P_{\text{CO}_2} + P_{\text{stof}} + P_{\text{NO}_x}$$

$$P_{\text{lucht}} = 6 + 20 + 20 = 46 \text{ punten}$$

Totaal

$$P_{\text{totaal}} = P_{\text{geluid}} + P_{\text{lucht}}$$

$$P_{\text{totaal}} = 13 + 46 = \mathbf{59 \text{ punten}}$$

2. Geheel dicht voertuig op zonne-energie, gemeten geluidniveau passage is 43 dB(A)

Voor geluid

$$P_{\text{geluid}} = P_{\text{geluidvoertuig}} + P_{\text{geluidomroep}}$$

$$P_{\text{geluid}} = 14 + 3 = 17 \text{ punten}$$

Voor de emissies

$$P_{\text{lucht}} = P_{\text{CO}_2} + P_{\text{stof}} + P_{\text{NO}_x}$$

$$P_{\text{lucht}} = 17 + 15 + 18 = 50 \text{ punten}$$

Totaal

$$P_{\text{totaal}} = P_{\text{geluid}} + P_{\text{lucht}}$$

$$P_{\text{totaal}} = 17 + 50 = \mathbf{67 \text{ punten}}$$

Indien beiden vergeleken zouden worden kan geconcludeerd worden dat optie 2 de betere is en ook voor luchtemissie beter scoort.