Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Amsterdam

Nr. 17716
24 januari
2019

Beleidsregels ontheffing artikel 87 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, gemeente Amsterdam

Burgemeester en wethouders van Amsterdam
Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 15 januari 2019 hebben besloten:

In te trekken de 'Beleidsregels ontheffing artikel 87 Reglement verkeersregels en verkeerstekens', vastgesteld 19 december 2017.

1. In te stemmen met de 'Beleidsregels ontheffing artikel 87 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 2019', overeenkomstig bijlage I, met als belangrijkste technische wijzigingen:
   - aanpassing van de omschrijving van de ontheffing voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen (de eRVV ontheffing);
   - toevoeging van de categorie "Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) in het kader van de WMO" aan de bijzondere situaties;
   - het verlenen van een eRVV ontheffing voor een periode van 4 jaar in plaats van de huidige 3 jaar;
   - toevoeging van regels voor wijziging van het kenteken op een uitgegeven ontheffing en verstrekking van een duplicaat bij diefstal, verlies of vermissing van een ontheffing.

De gewijzigde beleidsregels treden in werking op 1 februari 2019.

Beleidsregels ontheffing artikel 87 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 2019

Begripsbepalingen

- aanvrager: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die ontheffing vraagt.
- bewijskaart: een door de gemeente verstrekte kaart die de ontheffinghouder zichtbaar achter de voorruit dient de plaatsen om aan te geven dat voor een voertuig een ontheffing als bedoeld in artikel 87 RVV is verleend.
- busbaan: rijbaan waarop het woord "BUS" of "LIJNBUS" is aangebracht.
- busstrook: door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop het woord "BUS" of "LIJNBUS" is aangebracht.
- dierenambulance: motorvoertuig, ingericht en bestemd om te worden gebruikt voor het vervoer van zieke en gewonde dieren (art. 1l sub 12 RVV).
- lijnbus: motorvoertuig, gebezigd voor het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet Personenvervoer 2000.
- nood- en hulpdiensten: voertuig van de Politie, Brandweer en Ambulancedienst en herkenbaar aan uiterlijke kenmerken of logo.
- ontheffing: de beschikking waarin staat voor welke verkeersregels en verkeerstekens van artikel 87 RVV ontheffing is verleend en de daaraan verbonden voorschriften en/of beperkingen.
- RVV: Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- taxivervoer: vervoer als bedoeld in artikel 1 sub j jo sub h Wet Personenvervoer 2000.
- WIOR vergunning: vergunning op basis van de Verordening Werken in de openbare ruimte.

2. Werkingssfeer

Deze beleidsregels zijn van toepassing op aanvragen om een ontheffing op grond van art. 87 RVV Uitgezonderd van de aanvraag om ontheffing zijn de nood- en hulpdiensten en bedrijven die beschikken over een landelijke vrijstelling van een of meerdere RVV bepalingen.
Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op het verlenen van een ontheffing van art. 81 RVV om medegebruik van de busbaan en busstrook te mogen maken door taxivervoer. Deze ontheffing is geregeld in het gemeentelijk "Beleid voor medegebruik van de lijnbusbaan/ -strook door taxi's".
Deze beleidsregels zijn evenmin van toepassing op het verlenen van ontheffing van bord C22, C6 en C13 in het kader van de milieuzonering Amsterdam. Deze ontheffingen zijn geregeld in het "Gemeentelijk Ontheffingenbeleid Milieuzone Vrachtauto's Amsterdam", het "Gemeentelijk ontheffingenbeleid milieuzone brom- en snorfietsen Amsterdam 2018" en het "Gemeentelijk ontheffingenbeleid bestelauto's, taxi's en autobussen Amsterdam 2018".
Deze beleidsregels zijn evenmin van toepassing op het verlenen van ontheffing van bord C21 in het kader van de 7,5 ton zone. Deze ontheffingen zijn geregeld in het "Ontheffingenbeleid 7,5 ton-zone stadsdeel Centrum 2018".

Deze beleidsregels zijn evenmin van toepassing op het verlenen van ontheffing van bord E10 - ontheffingen ten behoeve van het parkeren in een parkeerschijfzone (blauwe zone).

3. Kaders en voorwaarden

3.1 Categorieën werkzaamheden en activiteiten

Alleen wanneer het voor de uitvoering van werkzaamheden of activiteiten noodzakelijk is dat met het voertuig verkeersregels en -tekens van het RVV moeten worden overtreden, verleent de gemeente ontheffing van artikelen binnen artikel 87 RVV.
Er zijn vijf categorieën van werkzaamheden en activiteiten waarvoor een ontheffing kan worden verleend:

a. bij calamiteiten

De werkzaamheden van de aanvrager hebben een zo spoedeisend karakter dat indien men niet onmiddellijk in de naaste omgeving van de uit te voeren werkzaamheden kan parkeren of rijden onevenredige schade zou kunnen ontstaan (zorgverleners, beveiligingsdiensten, storings- en reparatiediensten).

b. bij directe verbondenheid van het voertuig aan de uit te voeren werkzaamheden

1. In het voertuig waarvoor ontheffing is aangevraagd is apparatuur aangebracht die vast met het voertuig is verbonden en die in de directe omgeving van de uit te voeren werkzaamheden beschikbaar moet zijn.
2. Het voertuig waarvoor ontheffing is aangevraagd is tijdens de uitvoering van de werkzaamheden onder handbereik nodig, waarbij niet kan worden volstaan met het laden en lossen van goederen en waarbij geen parkeerplaats in de nabije omgeving aanwezig is.

c. bij levering zware of ondeelbare goederen of verse, gekoelde of bevroren producten

De afstand die in het kader van de werkzaamheden met materialen moet worden overbrugd, is zodanig dat in redelijkheid niet kan worden verlangd dat dit zonder gebruikmaking van het voertuig plaatsvindt. Het gaat hierbij enerzijds om extreem volumineuze en/of zware goederen waarbij het gebruik van een steekwagen of rolcontainer niet mogelijk is of anderzijds om stadsdistributie waarbij de aanvrager kan aantonen dat bevoorrading niet anders dan met gebruik van de ontheffing kan plaatsvinden.

d. bij bevoorrading en verhuizingen met gebruik van volledig elektrische bestel- en vrachtvoertuigen (eRVV -ontheffing)

Voor volledig elektrische- bestel en vrachtvoertuigen uitsluitend bestemd voor goederenvervoer (inclusief verhuizingen) kan een eRVV-ontheffing worden verleend voor laden en lossen. Hiermee kan op specifiek aangewezen locaties en/of tijden worden geladen en gelost. Dit geldt voor voertuigen:

i. in de N1 (<3,5t) categorie;
ii. in de N2 (3,5 tot 12t) categorie;
iii. in de N3 (>12t) categorie;
iv. die geen voertuigclassificatie N1 hebben, maar wel voldoen aan alle volgende criteria:
   - de auto is volledig vergelijkbaar met een bestelauto;
   - de auto voldoet aan alle eisen voor het gebruik op de openbare weg;
   - de auto is uitsluitend bedoeld voor goederenvervoer;
   - de auto heeft een gesloten laadruimte van minimaal 2 m3 of een open laadruimte met een oppervlakte van minimaal 2 m2

Niet in aanmerking komen (plug-in) hybride bestel- en vrachtvoertuigen.

e. bij bijzondere situaties

Een RVV-ontheffing wordt uitsluitend in de volgende bijzondere situaties verleend:

i. het gebruik van de busbaan en busstrook door de dierenambulance,
ii. het leveren van goederen bij adressen die niet direct gelegen zijn aan een begaanbare weg, bijvoorbeeld gelegen aan het busstation, een fiets- of voetpad, park etc;
iii. het leveren van goederen waarvan in het belang van de openbare orde of veiligheid van personen en goederen niet gewenst is dat ze gebruik maken van nabijgelegen laad- en losvoorzieningen;
iv. zendwagens voor radio en TV;
v. evenementen:
   a. voor het laden en lossen van goederen en materialen die nodig zijn voor het evenement en dat niet kan plaatsvinden binnen de laad- en lostijden;
   b. voor het opbouwen en afbouwen van een evenement waarbij de auto tijdens het opbouwen onder handbereik nodig is voor bijvoorbeeld de opslag van spullen;
   c. voor voertuigen die worden gebruikt als onderdeel van een evenement;

vi. voor een trouwerij of rouwstoet (parkeren bij kerk, moskee, stadskantoor etc);
vii. voor (gerechts)deurwaarders;
viii. voor hoogwaardigheidsbekleders;
ix. voor Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) in het kader van de WMO, uitgevoerd in opdracht van de gemeente Amsterdam.

3.2 Medegebruik busbaan en busstrook
Van het verbod een busbaan/strook structureel te berijden wordt geen ontheffing verleend, tenzij er sprake is van de volgende bijzondere omstandigheden en de aanvrager daarna voldoet aan de daarbij gestelde bekwaamheidseisen voor het busbaan/strookgebruik (CCV-certificaat). Hierbij geldt dat:
- er duidelijk moet worden aangetoond dat de belangen van de aanvrager prevaleren boven de belangen van doorstroming en verkeersveiligheid op de busbaan/strook;
- er een adequaat alternatief ontbreekt, waardoor onevenredig nadeel ontstaat wanneer de busbaan niet structureel gebruikt mag worden;
- ontheffingverlening mag niet leiden tot precedentwerking

3.3 Wegtreintjes
Van het verbod van het vervoer van personen in wegtreintjes wordt geen ontheffing verleend van het verbod op het vervoer van personen in of op een aanhangwagen, als bedoeld in art 61b RVV.
Het beleid neergelegd in de "Beleidsnotitie wegtreintjes in de binnenstad 2005" van stadsdeel Centrum vormt nu een inhoudelijk onderdeel van deze beleidsregels van het college van burgemeester en wethouders (bijlage 2)

4. Doorlopende en incidentele ontheffingen
1. Doorlopende ontheffingen worden verleend voor werkzaamheden en activiteiten van structurele aard en zijn maximaal 2 jaar geldig. De eRVV-ontheffing zoals beschreven in artikel 3.1 lid d. wordt verleend voor een periode van 4 jaar.
2. Incidentele ontheffingen worden verleend voor werkzaamheden en activiteiten die eenmalig en/of van bepaalde duur zijn. De geldigheid van incidentele ontheffingen komt overeen met de duur van de werkzaamheden en/of activiteiten.

5. Aanvraag van de ontheffing
1. Een aanvraag om een ontheffing artikel 87 RVV wordt niet in behandeling genomen wanneer niet wordt voldaan aan de volgende aanvraagvereisten:
   a. naam en adresgegevens van de aanvrager;
   b. kenteken van het voertuig;
   c. indien het kenteken niet op naam van de aanvrager staat: een overeenkomst waaruit blijkt dat het voertuig door de aanvrager gebruikt mag worden;
   d. als van toepassing een Kamer van Koophandel nummer van aanvrager;
   e. een toelichting, waarbij de aanvrager vermeldt en aantoont:
      i. welke werkzaamheden worden uitgevoerd (bijvoorbeeld door het overleggen van een opdrachtbon / contract van uit te voeren werkzaamheden); en
      ii. waarvoor de ontheffing noodzakelijk is (bijvoorbeeld waarom de beschreven activiteiten en/of werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd tijdens de vigerende venstertijden en/of waarom het nodig is om buiten de parkeervakken te parkeren);

   f. de locatie(s) waar de werkzaamheden plaatsvinden en de betreffende periode / het tijdsblok;
   g. indien het een werkzaamheid of activiteit betreft als bedoeld in categorie b. van artikel 3, een foto waaruit blijkt dat in het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd ten behoeve van de uitwerking van de werkzaamheden apparatuur is aangebracht.

2. Naar aanleiding van de aanvraag kan het college van B&W, indien nodig, nadere specifieke vragen stellen of schriftelijke bewijsstukken verlangen.
3. De aanvraag wordt niet in behandeling genomen als de aanvraag onvolledig is, nadat de aanvrager in de gelegenheid is gesteld om de aanvraag binnen een daartoe gestelde termijn aan te vullen.
4. Voor het aanvragen van een ontheffing wordt gebruik gemaakt van een door het college vastgesteld gedigitaliseerd aanvraagformulier.

6. Afwijzing aanvraag
1. De aanvraag wordt afgewezen als niet wordt voldaan aan de voorwaarden genoemd in artikel 3.
2. De aanvrager ontvangt binnen 10 werkdagen na ontvangst van de volledige aanvraag (incl. de leges), schriftelijk en gemotiveerd, bericht over de afwijzing.

7. Verlening ontheffing
1. Aan de aanvrager wordt binnen 5 werkdagen na ontvangst van de leges een ontheffing en een gewaarmerkte bewijskaart toegestuurd.
2. Op de ontheffing staan:
   a. gegevens van de aanvrager;
   b. gegevens van het voertuig;
   c. de werkzaamheden waarvoor de ontheffing is verstrekt;
   d. de artikelen en verkeerstekens waarvoor ontheffing is verleend;

e. indien van toepassing de data waarop de ontheffing van kracht is;
f. de tijdsduur waarvoor de ontheffing geldt (bijvoorbeeld 10 minuten bij het verlenen van bijzondere en kwetsbare koeriersdiensten);
g. de aan de ontheffing verbonden voorschriften en beperkende bepalingen;
h. eventuele nadere aandachtspunten.

3. Op de bewijskaart staan:
a. de naam van de houder ontheffing;
b. het kenteken van het voertuig;
c. de voorschriften waaronder de ontheffing is verleend;
d. van welke bepalingen ontheffing is verleend;
e. de data waarop de ontheffing geldt;
f. de tijdsduur waarvoor de ontheffing geldt;
g. de locatie waarvoor de ontheffing geldt;
h. een telefoonnummer waarop de ontheffinghouder bereikbaar is voor toezichthouders.

8. Ontheffingsvoorschriften

a. De ontheffing mag slechts worden gebruikt ten behoeve van de door de aanvrager omschreven werkzaamheden en/of de te verhelpen calamiteiten die in de ontheffing en bewijskaart zijn opgenomen.
b. De houder mag bij het gebruik van de ontheffing de omgeving en de overige verkeersdeelnemers niet op enigerlei wijze hinderen en/of in gevaar brengen; in een voetgangersgebied of op trottoirs mag slechts stapvoets worden gereden.
c. Als het gebruik van de ontheffing voor de onmiddellijke uitvoering van de werkzaamheden niet strikt noodzakelijk is, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van reguliere beschikbare (betaald) parkeerplaatsen, dan is de ontheffing niet geldig.
d. Als de ontheffing geldig is voor een bepaalde tijdsduur dient ten behoeve van controle een parkeerschijf te worden gebruikt.
e. Een ontheffing kan tijdelijk of permanent ongeldig zijn op bepaalde wegen of weggedeelten of op bepaalde tijdstippen. Het college kan ook gebieden of wegen aanwijzen waar uitgegeven ontheffingen tijdelijk of permanent niet geldig zijn. Indien gewenst kan het college aanvullend besluiten dat eRVV-ontheffingen (zoals beschreven in artikel 3.1) op de aangewezen wegen en weggedeelten wel geldig zijn.
f. Het college kan wegen aanwijzen waarvoor geen ontheffing wordt verleend van de maximaal geldende aslast.
g. De ontheffing wordt afgegeven op voertuigkenteken. Wanneer het niet mogelijk is om een vast kenteken op te geven, dan kan een ontheffing worden afgegeven op wisselend voertuigkenteken.
h. De ontheffing is niet overdraagbaar
i. De ontheffing wordt op eerste vordering van een politieambtenaar of de daartoe bevoegde toezichthouders ter inzage gegeven.
j. Hinder voor het overige verkeer dient tot een minimum beperkt te worden. Op eerste vordering van een politieambtenaar of een toezichthouder dient een voertuig verplaatst te worden.
k. De ontheffinghouder dient zowel de originele ontheffing met de daarbij behorende voorwaarden als de bewijskaart in zijn bezit te hebben (fotokopieën of andere afdrukken zijn niet toegestaan).
l. De bewijskaart en de ontheffing dienen duidelijk zichtbaar te zijn achter de voorruit tijdens de werkzaamheden/handelingen waarvoor de ontheffing is verleend.
m. De ontheffing en bewijskaart blijven eigendom van de gemeente Amsterdam.
n. Van een ontheffing mag alleen gebruik worden gemaakt voor zover dat voor de onmiddellijke uitvoering van de genoemde werkzaamheden noodzakelijk is en de werkzaamheden zonder gebruikmaking van de ontheffing redelijkerwijs niet kunnen worden uitgevoerd.

9. Nadere voorschriften en beperkingen

a. Aan een ontheffing kunnen nadere specifieke voorschriften worden verbonden ten behoeve van de bescherming van de belangen op grond waarvan het verbod waarvan ontheffing is verleend van kracht is.
b. Aan de ontheffing kunnen nadere beperkingen worden gesteld ten aanzien van de geldigheid naar plaats en tijd.

10. Intrekking, wijziging of weigering van de ontheffing

1. Een ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd indien:
- aan de ontheffing verbonden voorschriften en/of beperkingen niet in acht zijn of worden genomen;
- sprake is van oneigenlijk gebruik van de ontheffing;
- ter verkrijging daarvan onjuiste dan wel onvolledige gegevens zijn verstrekt;

- sprake is van een verandering van omstandigheden of inzichten, opgetreden na het verlenen van de ontheffing;
- de ontheffingshouder hierom verzoekt of is overleden.

2. Een ontheffing kan worden geweigerd indien:
   - eerdere ontheffing van de aanvrager in de twee jaren voorafgaand aan de beslissing op de aanvraag, wegens handelen in strijd met de ontheffingsvoorschriften en -beperkingen is ingetrokken.
   - de verwachting bestaat dat er oneigenlijk gebruik zal worden gemaakt van de ontheffing.

3. Bij een wijziging van het voertuig waarvoor de ontheffing is verleend, wordt uitsluitend een nieuwe bewijskaart verstrekt nadat de eerder verstrekte bewijskaart is ingeleverd en voor het nieuwe voertuig een ontheffing is verleend.
4. In geval van diefstal, verlies of vermissing van de bewijskaart wordt uitsluitend een nieuwe bewijskaart verstrekt voor het voertuig waarvoor de ontheffing is verleend.

11. Handhaving

1. Als wordt geconstateerd dat een ontheffinghouder of een ander die van de ontheffing gebruik maakt de voorschriften verbonden aan de ontheffing overtreden, dan kan de ontheffing worden ingetrokken volgens het volgende stappenplan
   a. De ontheffingshouder ontvangt bij de eerste overtreding een schriftelijke waarschuwing dat de ontheffing bij een volgende overtreding kan worden ingetrokken;
   b. Bij een tweede overtreding gedurende de geldigheidsduur wordt de ontheffing gedurende drie maanden ingetrokken.
   c. Bij een derde overtreding gedurende de geldigheidsduur van de ontheffing wordt de ontheffing volledig ingetrokken en kan binnen een periode van 2 jaar na de intrekking geen nieuwe aanvraag worden gedaan.
   d. Bij tijdelijke en incidentele ontheffingen geldt dat bij een tweede overtreding de ontheffing wordt ingetrokken voor de resterende looptijd.

2. Overtreding van de ontheffingsvoorschriften is op basis van de Wegenverkeerswet artikel 150 lid 2 juncto artikel 177a strafbaar gesteld en opgenomen in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

12. Hardheidsclausule

Burgemeester en Wethouders handelen overeenkomstig de beleidsregels, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen.

13. Overgangsrecht

Ontheffingen die zijn afgegeven vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels blijven gedurende de looptijd van de ontheffing van kracht. De bij deze ontheffingen vermelde voorschriften blijven eveneens van kracht.

14. Inwerkingtreding en naam

1. Dit beleid treedt in werking op 1 februari 2019.
2. Dit beleid wordt aangehaald als: *"Beleidsregels ontheffing artikel 87 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 2019".*

Burgemeester en wethouders voornoemd,

Femke Halsema, burgemeester

Peter Teesink, gemeentesecretaris

Artikelsgewijze toelichting

Algemeen

Op 30 oktober 2007 stemde het college van B&W in met het binnen de gemeentelijke organisatie onderbrengen van een aantal niet-kerntaken politie. Op 2 juni 2009 ging het college van B&W akkoord om per 1 juli 2009 het beleid rond het verlenen van RVV 87-ontheffingen onder te brengen bij de Dienst Infrastructuur en Verkeer
Het beleid week niet af van het door de politie daarvoor gehanteerde beleid bij het in behandeling nemen en verlenen van ontheffingen. Ook het handhavingsbeleid bleef gelijk. Onderscheid werd

gemaakt tussen stadsdeelgrensoverschrijdende ontheffingen die door burgemeester en wethouders werden verleend en lokale ontheffingen die door het dagelijks bestuur van de stadsdelen werden verleend. In de in 2016 vastgestelde beleidsregels is dit onderscheid verdwenen en zijn de voorwaarden, de voorschriften en de handhaving ervan verduidelijkt. In voorliggende beleidsregels zijn een aantal artikelen verder aangescherpt en/of verduidelijkt. De grootse wijziging betreft de toevoeging van een speciale eRVV-ontheffing ten behoeve van bevoorrading / verhuizingen met gebruik van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen.

Wettelijk kader
De mogelijkheid om ontheffing te verlenen van een aantal verkeersregels en verkeerstekens is geregeld in artikel 87 van het RVV. Ingevolge art. 149 lid 1 sub d, juncto art. 18 lid 1 sub d van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is dit een bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders. De mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de ontheffing vindt zijn basis in artikel 150 van de Wegenverkeerswet (WVW).

Artikel 2 Werkingssfeer
Nood- en hulpdiensten hoeven in het kader van de uitoefening van hun taken geen ontheffing aan te vragen.
Een ontheffing wordt niet verleend voor het tijdelijk stremmen van de straat. Daarvoor moet een Tijdelijke Verkeersmaatregel (TVM) worden genomen zoals genoemd in artikel 34 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).
Een ontheffing wordt niet verleend en is niet van kracht binnen de grenzen van een aan de openbaarheid onttrokken werkterrein.
Een ontheffing die nodig is voor een specifiek project wegwerkzaamheden kunnen worden aangevraagd bij de aanvraag voor een WIOR vergunning

Artikel 3 Kaders en voorwaarden

3.1 Categorieën werkzaamheden en activiteiten
Sommige werkzaamheden en activiteiten kunnen uitsluitend worden uitgevoerd als verkeerstekens en verkeersregels worden overtreden. De RVV 87-ontheffing geeft de mogelijkheid ontheffing te krijgen van een aantal van deze verkeerstekens en verkeersregels. Om te voorkomen dat het verkeersbeeld wordt verstoord en gevaarlijke situaties ontstaan door een teveel aan voertuigen met een ontheffing, wordt de ontheffing slechts onder stringente voorwaarden verleend. Slechts als het voor de uitvoering van onder artikel 3 genoemde werkzaamheden en activiteiten noodzakelijk is, wordt de ontheffing verleend. Daarbij dient er ook een redelijk verband te bestaan tussen de hoeveelheid aanvragen en de bedrijfsactiviteiten.

a. <u>bij calamiteiten</u>
Naast artsen en verloskundigen komen bijvoorbeeld ook in aanmerking voor ontheffing bij calamiteiten:
- spoedeisende werkzaamheden zoals gas- , water-, riool-, dak- en cv lekkages;
- alarmopvolging in opdracht van beveiligingsbedrijven;
- storings- en reparatiediensten.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet het gaan om het voorkomen van onevenredige schade.

b. <u>bij directe verbondenheid van het voertuig aan de uit te voeren werkzaamheden:</u>
In het voertuig waarvoor ontheffing is aangevraagd is apparatuur aangebracht die aan het voertuig is verbonden en die in de directe omgeving van de uit te voeren werkzaamheden beschikbaar moet zijn. Bijvoorbeeld compressoren, hoogdrukapparatuur, zaagapparatuur, lasapparatuur, watertankinstallaties e.d.Onder andere herinrichtingswerkzaamheden, gladheidbestrijding en koelen van bruggen, inzameling afvalstoffen, beheer objecten in openbare ruimte (verkeersregelinstallaties, openbare verlichting, reclameobjecten), groenvoorzieningen en bestrijden van plaagdieren kunnen in veel gevallen niet worden uitgevoerd zonder dat de auto onder handbereik is.Als ten behoeve van de werkzaamheden gebruik wordt gemaakt van een hoogwerker of bouwlift, dan vallen onder deze categorie ook glazenwassers, schilder -, bouw- en renovatiewerkzaamheden, verhuiswagen etc.

c. <u>bij levering zware ondeelbare goederen of verse, gekoelde of bevroren producten:</u>
De afstand die in het kader van de werkzaamheden moet worden overbrugd, is zodanig dat in redelijkheid niet verlangd kan worden dat dit zonder gebruikmaking van het voertuig plaatsvindt. Voor het verplaatsen van zware materialen en/of goederen is, in redelijkheid, geen alternatief mogelijk dan door gebruik te maken van het voertuig en wanneer goederen, gereedschappen of

materialen niet op een andere wijze of tijden kunnen worden afgeleverd of afgehaald. De Warenwet geeft aan dat verse producten constant gekoeld / bevroren moet worden vervoerd en dat met verswaren niet over straat mag worden gelopen. Aflevering van producten moet dus mogelijk zijn nabij de bestemming.

d. bij bevoorrading en verhuizing met gebruik van volledig elektrische bestel- en vrachtvoertuigen (eRVV-ontheffing):
Amsterdam kiest voor schone lucht. Partijen goederenvervoerders (inclusief verhuizers) die een structurele bijdrage leveren door gebruik te maken van uitstootvrije voertuigen zoals genoemd in artikel 3.1 lid d. kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing voor laden en lossen. De ontheffing voor laden en lossen is zowel aan te vragen voor de gehele stad, als voor één of meerdere (specifieke) locaties. Ontheffingen, anders dan voor laden en lossen, kunnen worden aangevraagd onder de voorwaarden van de overige categorieën, zoals benoemd in 3a, 3b, 3c en 3d. Naast de categorieën N1, N2 en N3 conform de classificatie volgens de internationale voertuigcategorieën worden tevens toegestaan zogeheten Light Electric Vehicles (LEV). In het kader van deze beleidsregels ontheffing artikel 87 wordt hieronder verstaan een auto die volledig vergelijkbaar is met een bestelauto én die voldoet aan alle eisen voor gebruik op de openbare weg én die uitsluitend is bedoeld voor goederenvervoer én die een gesloten laadruimte heeft van minimaal 2 m3 of een open laadruimte met een oppervlakte van minimaal 2 m2. Dit sluit aan bij de subsidieregeling van de gemeente Amsterdam voor elektrische bedrijfswagens. Plug-in hybride voertuigen vallen buiten deze categorie, omdat deze voertuigen niet gegarandeerd uitstootvrij rijden.

e. bij bijzondere situaties
Andere dan de boven genoemde werkzaamheden, die niet zonder ontheffing kunnen worden uitgevoerd of werkzaamheden en activiteiten met een spoedeisend karakter of maatschappelijk relevant doel.

3.2 Medegebruik busbaan en busstrook
Alleen lijnbussen en taxi's mogen structureel gebruik maken van de busbaan/strook.
Wanneer bepaalde onderhouds- of reparatiewerkzaamheden moeten worden uitgevoerd aan de busbaan of aan installaties of objecten die zich aan, op of in de onmiddellijke nabijheid ervan bevinden, waarvoor het noodzakelijk is om ter plekke waar de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd de busbaan/strook te berijden, vormt dat geen structureel gebruik.
Van het verbod een busbaan/strook structureel te berijden wordt géén ontheffing verleend, tenzij er duidelijk sprake is van de in het artikel genoemde bijzondere omstandigheden. Wanneer dat het geval is, dient de aanvrager daarna te voldoen aan de volgende gestelde bekwaamheidseis voor het busbaan/strookgebruik.
De aanvrager dient de opleiding '*Medegebruik verharde lijnbusbanen en lijnbusstroken gemeente Amsterdam*' met succes af te ronden. Deze opleiding bestaat uit een theorie- en een praktijkexamen. Kennis van de verkeersregels, verantwoorde en veilige verkeersdeelname en professioneel rijgedrag zijn belangrijke onderdelen van dit examen. Als bewijs van een succesvolle afronding van de examens krijgt de aanvrager een CCV-certificaat uitgereikt.

Artikel 4 Doorlopende en incidentele ontheffingen
1. Bij doorlopende ontheffingen kan worden gedacht aan: voertuigen die zich bezig houden met het verrichten van herstel- of onderhoudswerkzaamheden en in de onmiddellijke omgeving daarvan aanwezig moeten zijn (wegenbouw, technische installaties, groenvoorzieningen, reclameobjecten etc.), storingsdiensten, waarde transporten, huisartsen, verloskundigen, gemeentelijke diensten, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, en bevoorraders. De gemeente wil het gebruik van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen daar waar mogelijk stimuleren. De eRVV-ontheffing wordt derhalve niet voor een periode van maximaal 2 maar voor een periode van maximaal 4 jaar uitgegeven.

2. Bij incidentele ontheffingen kan worden gedacht aan trouwauto's, verhuisauto's en vervoer gehandicapten, voertuigen i.v.m. bouw, pers, media, of evenement.

Artikel 5 Aanvraag van de ontheffing
Naar aanleiding van de aard van de aanvraag kan de ontheffingverlener nadere specifieke vragen stellen of schriftelijke bewijsstukken verlangen. Dit kan het geval zijn wanneer het, gelet op het kader en de voorwaarden die strekken tot bescherming van het belang waarvoor deze beleidsregels zijn vastgesteld, niet duidelijk is of het voor de uitvoering van werkzaamheden of activiteiten noodzakelijk is dat met het voertuig verkeersregels en tekens van het RVV moeten worden overtreden. Aan de gemeentelijke

diensten die zorgdragen voor het onderhoud en reparatie aan de busbanen en -stroken wordt een algemene ontheffing verleend voor de noodzakelijke werkzaamheden.

Artikel 8 Ontheffingsvoorschriften
b. Dit voorschrift is gebaseerd op artikel 5 van de Wegenverkeerswet (WVW): "*Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd*"
Dit artikel in de WVW bevat de grondnorm voor een veilig en ordelijk verloop van het verkeer op de weg. Het geeft geen precieze regels voor het gedrag in een concrete situatie. Integendeel, het geeft aan dat het gedrag, in welke situatie dan ook, telkens wordt beheerst door de grondnorm dat men zich zodanig dient te gedragen dat geen gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg niet wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
e. Een ontheffing kan tijdelijk of permanent ongeldig zijn op bepaalde wegen of weggedeelten of op bepaalde tijdstippen. Bijvoorbeeld vanwege wegwerkzaamheden of ten gevolge van bestuurlijke besluitvorming.
Het college kan, als aantoonbaar blijkt dat voertuigen met een RVV-ontheffing structurele en zwaarwegende overlast in een gebied veroorzaken (leefbaarheid, doorstroming, veiligheid), besluiten om uitgegeven RVV-ontheffingen permanent of tijdelijk niet geldig te laten zijn in een specifiek gebied. Hierbij kan desgewenst een uitzondering worden gemaakt voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen die een eRVV-ontheffing bezitten. Dit ten behoeve van de gewenste transitie naar meer elektronisch vervoer.
i. De functionaris kan vorderen dat inzage in de ontheffing wordt verschaft. De bestuurder van het voertuig is verplicht de toezichthouder redelijkerwijs alle medewerking te verlenen (5:20 Awb). Weigering van medewerking valt te beschouwen als een strafbaar feit ex. art. 184 Wetboek van strafrecht.

Artikel 11 Handhaving
Lid 2. Naast de bestuursrechtelijke handhaving in lid 1 is ook strafrechtelijke handhaving mogelijk. Overtreding van de ontheffingsvoorschriften is op basis van de Wegenverkeerswet artikel 150 lid 2 juncto artikel 177a strafbaar gesteld.
Deze strafbaarstelling is opgenomen in de bijlage, onder K145 van de Wet administratiefrechtelijke afhandeling verkeersvoorschriften (Wet Mulder).
Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen aan een ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen. Ingevolge art. 150 WVW kan een ontheffing als bedoeld in art 149 WVW worden verleend onder voorschriften en beperkingen. Een voorschrift is een aan de ontheffing verbonden verplichting voor de begunstigde. Van een beperking is sprake wanneer het verlenen van de ontheffing een begrenzing bevat naar tijd, plaats of anderszins. De beperking kan worden gezien als onderdeel van de aan de ontheffing verbonden voorschriften. Dit brengt mee dat overtreding van een aan een ontheffing verbonden beperking tevens overtreding behelst van een voorschrift (art. 150 lid 2 WVW). Behandeling van een overtreding van een beperking dient dan ook op eenzelfde lijn te geschieden als overtreding van een voorschrift.

Artikel 12 Hardheidsclausule
De inhoud van deze bepaling is gelijk aan artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze wettelijke bepaling is ook van toepassing op de beleidsregels als dit niet in de beleidsregels zelf wordt opgenomen. Vanuit het juridisch kader is het daarom niet nodig om deze regel in de beleidsregels op te nemen. Door de tekst van deze wettelijke bepaling in de beleidsregels op te nemen, wil het college aangeven dat er behalve in de in deze bepaling genoemd gevallen, geen uitzonderingen op de beleidsregels worden gemaakt

Bijlage 1

Relevante artikelen en verkeerstekens RVV m.b.t. de artikel 87-ontheffing

In Amsterdam wordt de mogelijkheid geboden om van de volgende artikelen en verkeerstekens binnen de RVV 87-ontheffing te krijgen.
Van artikel 26 mag slechts bij hoge uitzondering ontheffing worden verleend. Het is onwenselijk als ontheffinghouders van gehandicaptenparkeerplaatsen gebruik maken.

Artikel 87
Door het bevoegd gezag kan ontheffing worden verleend van de artikelen 3, eerste lid, 4, 5, eerste en tweede lid, 6, eerste, tweede en derde lid, 8, 10, 23, eerste lid, 24, 25, 26, 42, 43, 46, 53, 61b, alsmede artikel 62 voor zover het betreft de verkeerstekens C1, C2, C4, C6 tot en met C21, C22a, D2, D4 tot en met D7, E1 tot en met E3, F7 en de verkeerstekens genoemd in de artikelen 73, 76, 77, 78, 81.

Artikel 3
1. Bestuurders zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden.

Artikel 4
1. Voetgangers gebruiken het trottoir of het voetpad.
2. Zij gebruiken het fietspad of het fiets/bromfietspad indien trottoir en voetpad ontbreken.
3. Zij gebruiken de berm of de uiterste zijde van de rijbaan, indien ook een fietspad of een fiets/bromfietspad ontbreekt.
4. In afwijking van het eerste en het tweede lid gebruiken personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen, het fietspad, het fiets/bromfietspad, het trottoir of het voetpad. Zij gebruiken de rijbaan indien een fietspad, een fiets/bromfietspad, een trottoir of een voetpad ontbreekt.

Artikel 5
1. Fietsers gebruiken het verplichte fietspad of het fiets/bromfietspad.
2. Zij gebruiken de rijbaan indien een verplicht fietspad of een fiets/bromfietspad ontbreekt.

Artikel 6
1. Bromfietsers gebruiken het fiets/bromfietspad.
2. Zij gebruiken de rijbaan indien een fiets/bromfietspad ontbreekt.
3. Bestuurders van bromfietsen op meer dan twee wielen en bromfietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter, mogen de rijbaan gebruiken.

Artikel 8
1. Ruiters gebruiken het ruiterpad.
2. Zij gebruiken de berm of de rijbaan indien een ruiterpad ontbreekt.

Artikel 10.
1. Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 gebruiken de rijbaan. Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen, mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterpad.
2. Andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig mogen fietsstroken met doorgetrokken strepen niet gebruiken.

Artikel 23
1. De bestuurder mag zijn voertuig niet laten stilstaan:
   a. op een kruispunt of een overweg;
   b. op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook;
   c. op een oversteekplaats of binnen een afstand van vijf meter daarvan;
   d. in een tunnel;
   e. bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering dan wel, ingeval die markering niet is aangebracht, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord;

f. op de rijbaan langs een busstrook en
g. langs een gele doorgetrokken streep.

Artikel 24

1. De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren:
   a. bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan;
   b. voor een inrit of een uitrit;
   c. buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg;
   d. op een parkeergelegenheid:
      1°. voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het bord of op het onderbord aangegeven voertuigcategorie of groep voertuigen;
      2°. op een andere wijze dan op het bord of op het onderbord is aangegeven;
      3°. op dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden;

   e. langs een gele onderbroken streep;
   f. op een gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen;
   g. op een parkeerplaats voor vergunninghouders, aangeduid door verkeersbord E9 van bijlage I, indien voor zijn voertuig geen vergunning tot parkeren op die plaats is verleend.

2. Indien onder de verkeersborden E4 tot en met E8, E12 en E13 van bijlage 1, op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, gelden de uit het bord of onderbord voortvloeiende geboden of verboden slechts gedurende de aangegeven dagen of uren.

3. De bestuurder mag zijn voertuig niet dubbel parkeren.

4. Indien een parkeergelegenheid, aangeduid met een van de verkeersborden E4 tot en met E13 van bijlage 1, is voorzien van parkeervakken, mag slechts in die vakken worden geparkeerd.

Artikel 25

1. Het is verboden in een parkeerschijfzone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.
2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep, is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan, indien het motorvoertuig overeenkomstig het door Onze Minister bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf, waarop het tijdstip staat aangegeven waarop met parkeren is begonnen en de toegestane parkeerduur niet is verstreken.
3. Indien op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, geldt het tweede lid slechts gedurende die dagen of uren.

Artikel 26

Op een gehandicaptenparkeerplaats mag slechts worden geparkeerd:
a. een gehandicaptenvoertuig;
b. een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin een geldige gehandicaptenparkeerkaart duidelijk zichtbaar is aangebracht of
c. indien de gehandicaptenparkeerplaats is gereserveerd voor een bepaald voertuig, dat voertuig.

Artikel 42

1. Het gebruik van de autosnelweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 60 km per uur mag en kan worden gereden.
2. Het gebruik van de autoweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 50 km per uur mag en kan worden gereden.

Artikel 43

1. Het is de bestuurders verboden op een autosnelweg of autoweg hun voertuig te keren of achteruit te rijden.
2. Het is de bestuurders voorts verboden op de rijbaan van een autosnelweg of autoweg hun voertuig te laten stilstaan.

3. Behoudens in noodgevallen is het de weggebruikers verboden op een autosnelweg of autoweg gebruik te maken van de vluchtstrook, de vluchthaven of de berm.
4. Op een autosnelweg is het bestuurders van een samenstel van voertuigen met een totale lengte van meer dan 7 meter en van een vrachtauto verboden op een rijbaan met drie of meer rijstroken enig andere dan de twee meest rechts gelegen rijstroken te gebruiken. Het verbod geldt niet voor het geval zij moeten voorsorteren.

Artikel 46
1. Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.
2. Indien het erf tevens is aangeduid als parkeerschijf-zone, is ten aanzien van het parkeren van voertuigen artikel 25 van toepassing.

Artikel 53
Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden een ander motorvoertuig te slepen, indien de afstand van de achterzijde van het trekkende voertuig tot de voorzijde van het gesleepte voertuig meer dan vijf meter bedraagt.

Artikel 61b
1. 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.
2. Het eerste lid is niet van toepassing:
   a. op het vervoer van personen in de laadruimte van een ambulance of dierenambulance en op het vervoer van rolstoelinzittenden op de daarvoor ingerichte plaatsen in de laadruimte van een voertuig dat blijkens een aantekening op het kentekenbewijs speciaal is uitgerust voor rolstoelvervoer.
   b. op het vervoer van personen in de laadruimte van motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer en van andere door Onze Minister aangewezen hulpverleningsdiensten;
   c. op het vervoer van een persoon op de bestuurderszitplaats in een motorvoertuig of op een bromfiets op meer dan twee wielen die door een ander motorvoertuig of een andere bromfiets op meer dan twee wielen wordt voortgetrokken en op het vervoer van passagiers van het getrokken voertuig als hier bedoeld, voor wie geen zitplaats in het trekkende voertuig als hier bedoeld beschikbaar is;
   d. in het geval het vervoer van personen geschiedt in het kader van een evenement of optocht waarvoor een vergunning op grond van een gemeentelijke verordening is afgegeven.

Artikel 62
Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Artikel 73
Bij rijstrooklichten betekent:
a. groene pijl of maximumsnelheid, aangeduid door bord A3 van bijlage I: de rijstrook mag worden gebruikt;
b. rood kruis: de rijstrook mag niet worden gebruikt;
c. witte pijl: voorwaarschuwing rood kruis;
d. het woord "BUS": de rijstrook mag slechts gebruikt worden door bestuurders van een lijnbus en bestuurders van een autobus;
e. het woord "LIJNBUS": de rijstrook mag slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus.

Artikel 76
Een doorgetrokken streep heeft de volgende betekenis:
a. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, met verkeer in beide richtingen: bestuurders mogen de streep niet naar links overschrijden en zich niet links van de streep bevinden, tenzij aan de rechter zijde van de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;
b. indien de streep zich bevindt tussen rijstroken dan wel op paden, voor verkeer in één richting: bestuurders mogen de streep niet overschrijden, tenzij tussen de bestuurder en de doorgetrokken streep een onderbroken streep is aangebracht;
c. indien de streep zich bevindt tussen naast de spitsstrook gelegen rijstroken en spitsstroken: de bestuurders mogen de doorgetrokken streep overschrijden.

Artikel 77

1. Bestuurders mogen verdrijvingsvlakken en puntstukken niet gebruiken.
2. Het eerste lid is niet van toepassing wanneer bestuurders een spitsstrook volgen die een splitsing of samenvoeging van wegen, rijstroken of rijbanen passeert.

Artikel 78
Bestuurders van een motorvoertuig en bromfietsers die de rijbaan volgen zijn verplicht op een kruispunt de richting te volgen die de voorsorteerstrook waarop zij zich bevinden aangeeft.

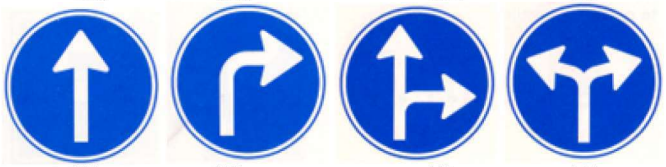
Artikel 81
Busbanen en busstroken waarop het woord "BUS" is aangebracht mogen slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus en bestuurders van een autobus. Busbanen en busstroken waarop het woord "LIJNBUS" is aangebracht mogen slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus.

In bovengenoemde artikelen opgenomen verkeersborden uit Bijlage 1 van het RVV





C19 C20 C21 D2



D4 D5 D6 D7



E1 E2 E3



E4 E5 E6 E7



E8 E9 E10 E11



E12 E13

Bijlage 2

Beleidsnotitie wegtreintjes in de binnenstad 2005

Inleiding
Op 1 mei 2005 is een landelijk verbod ingegaan op het vervoeren van personen in aanhangwagens en laadruimten in motorvoertuigen en bromfietsen. De wetgever biedt daarnaast de wegbeheerder (lees: stadsdeel) de mogelijkheid om bij uitzondering voor wegtreintjes een ontheffing te verlenen op dit verbod.
Een wegtreintje wordt door de Rijksdienst voor het wegverkeer gedefinieerd als "een samenstel van een motorvoertuig en een of meer aanhangwagens, bestemd om passagiers te vervoeren met een snelheid van ten hoogste 25 km/uur." [Toelichting: Veiligheidsaspecten voor voertuigen ten behoeve van het gebruik in een wegtreintje (concept), Rijksdienst voor het Wegverkeer, 2005.]
Mede naar aanleiding van de gesprekken die hebben plaatsgevonden met Eurojourney, de exploitant die in 2004 met de zogenaamde Trolley Express door de binnenstad reed, en nu onder het beschreven verbod valt, is het van belang om een standpunt te bepalen ten aanzien van de nieuwe regelgeving. De veranderde bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur leidt er toe dat het Dagelijks Bestuur een uitspraak moet doen over het al dan niet toestaan van wegtreintjes in het algemeen als extra vervoermiddel in de binnenstad door middel van het afgeven van een ontheffing. Deze beleidsnotitie geeft weer op welke wijze het Dagelijks Bestuur van de bevoegdheid gebruik zal gaan maken.

Regelgeving Wegtreintjes tot 1 mei 2005
Voor 1 mei 2005 was personenvervoer met wegtreintjes wettelijk niet goed geregeld. De regelgeving voorzag niet in een specifiek geldende definitie voor wegtreintjes met een daarbij behorend technische voertuigeisenpakket. Zo gebeurde het dat de wegtreintjes in het kader van de Wet Personenvervoer 2000 kwamen te vallen onder de definitie van een (auto)bus. In deze wet staat beschreven waar het materieel van het personenvervoer aan moet voldoen. Hier werd mede verwezen naar een melding van goedkeuring voor Personenvervoer op het kentekenbewijs van het voertuig. Deze goedkeuring kon alleen afgegeven worden indien het gaat om een bus in de zin van de Wegenverkeerswet 1994. Een wegtreintje is geen bus en kon daar dus nooit aan voldoen. Wegtreintjes vielen daarom als voertuig in combinatie met personenvervoer wettelijk tussen wal en schip.
Door de onduidelijke status van wegtreintjes werden er in de praktijk vaak privaatrechtelijke overeenkomsten gesloten tussen gemeenten en exploitant met een daarbij behorend gedoogbeleid van de handhavende diensten.
Als gekeken wordt naar de formele bevoegdheid van de wegbeheerder ten aanzien van wegtreintjes dan was deze voor 1 mei 2005 zeer beperkt. De vraag of een voertuig tot de weg toegelaten kan worden komt voort uit Rijksregelgeving. De wegbeheerder heeft daarin geen rol. Het stadsdeel heeft namelijk geen bevoegdheid om te bepalen aan welke eisen voertuigen moeten voldoen om wel of niet op de openbare weg te mogen rijden. Met andere woorden: zij kunnen in het algemeen geen voorwaarden of beperkingen aan voertuigen stellen zolang deze voldoen aan vastgestelde, landelijke voertuigeisen. Wel kan de wegbeheerder vanuit een bepaald belang, regimes instellen voor voertuigen. In de binnenstad geldt bijvoorbeeld het verbod voor voertuigen die zwaarder zijn dan 7,5 ton. Een uitzondering op dit verbod vormt de vastgestelde vracht- en touringcarroute. Hier gelden geen beperkingen. Een voertuig dat zwaarder is dan 7,5 ton mag daar rijden. Het stadsdeel kan formeel geen toestemming verlenen om op de vrachtroute te rijden. Ook kan het stadsdeel geen voertuigen weigeren als deze voldoen aan de wettelijke voertuigregelgeving.
Het stadsdeel hoefde zich als wegbeheerder vóór 1 mei 2005 dus alleen uit te laten over het al dan niet faciliteren van Eurojourney of vergelijkbare initiatieven, in de openbare ruimte.
Hierbij gold de landelijke verkeersregelgeving als ook de schaarste van de openbare ruimte, als kaderstellend. Deze regelgeving maakt het slechts mogelijk een halteplaats in te richten door het creëren van een laad- en losplaats die als halteplaats kan fungeren, zoals dit ook in het touringcarbeleid is gedaan.
Wegtreintjes moesten voor 1 mei 2005 worden aangemerkt als een (auto)bus in de zin van de Wet Personenvervoer. Voor touringcarbussen en dus ook voor wegtreintjes gold dan ook in de binnenstad het huidige touringcarbeleid. Dit omdat de bestaande touringcarhaltes en de daarbij behorende verplichte route enerzijds het touringcarverkeer door de binnenstad reguleren en anderzijds de toeristische markt voldoende faciliteert. Er is tot 1 mei 2005 geen aanleiding geweest om af te wijken van de kaders van het touringcarbeleid.

Regelgeving landelijk verbod op personenvervoer in aanhangwagens
De wetgever heeft met een landelijk verbod [Toelichting: Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 198 d.d. 7 april 2005.]op personenvervoer in aanhangers (en laadruimten van motorvoertuigen en bromfietsen) beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit naar aanleiding van een ongeval met dodelijke afloop dat plaatsvond in 2003. Uitgezonderd van deze regeling blijft het personenvervoer in ambulances en gehandicaptenvervoer. Onder voorwaarden is het vervoeren van personen tijdens evenementen en optochten wel toegestaan.

De wetgever heeft met deze regeling ervoor gekozen om wegtreintjes uit te gaan zonderen van de Wet Personenvervoer omdat "het personenvervoer uit het oogpunt van marktordening van commerciële vervoersactiviteiten dermate kleinschalig is, dat het niet zinvol is om dit onder de regulerende werking van deze wet te doen vallen" [Toelichting: Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 198, toelichting aanpassing Besluit Personenvervoer, d.d. 7 april 2005.]De wetgever biedt daarom de mogelijkheid aan de wegbeheerder om de vaak reeds gedoogde wegtreintjes te reguleren door de wegbeheerder de bevoegdheid te geven tot het verstrekken van een ontheffing op het landelijke verbod. Het verbod op personenvervoer in aanhangwagens is ingesteld op grond van artikel 61b van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Voor wegtreintjes kan ontheffing worden verleend op grond van artikel 87 van het RVV 1990. Voor het geval dat de wegbeheerder overweegt een ontheffing te verlenen heeft de Rijksdienst voor het Wegverkeer richtlijnen opgesteld, waaraan het voertuig waarop de aanvraag betrekking heeft, kan worden getoetst. Deze richtlijnen zijn op veiligheidsaspecten gebaseerd.
Wegtreintjes rijden beperkt in ons land rond en worden gebruikt voor toeristisch-recreatief personenvervoer. Er is vaak sprake van een seizoensgebonden activiteit die op eigen terrein (bijvoorbeeld recreatieparken) en/of op de openbare weg kan plaatsvinden. Wegtreintjes worden over het algemeen ingezet als vervoersmiddel naar toeristische attracties. Ook worden wegtreintjes verhuurd om gezelschappen éénmalig of tijdelijk tijdens festiviteiten te vervoeren.
Voorbeelden van wegtreintjes die op de openbare weg rondrijden zijn te vinden in Harderwijk en Nijmegen. In Harderwijk rijdt al jaren Boulevardexpress met drie wegtreintjes als aanvullend voor- en natransport van parkeerterreinen (gelegen aan de provinciale weg) en treinstation richting Dolfinarium en terug. Per wegtreintje kunnen 50 personen worden vervoerd. In de rustige uren heeft Boulevardexpress toestemming van de gemeente Harderwijk om in het voetgangersgebied van het centrum toeristen te vervoeren. In Nijmegen bieden sinds kort drie wegtreintjes, rijdend op zonne-energie, vervoer naar het nabij gelegen natuur- en recreatiegebied de Ooijpolder en de Duffelt. Dit natuurgebied ligt buiten Nijmegen.
De Boulevardexpress in Harderwijk (afbeelding ontbreekt in het ARR, red)
De solar road train in Nijmegen (afbeelding ontbreekt in het ARR, red)

Wegtreintjes als nieuw voertuig in de binnenstad van Amsterdam?
Voordat het stadsdeel Amsterdam-Centrum is ingesteld in 2002, is het College van Burgemeester en Wethouders altijd zeer terughoudend geweest in het omarmen van nieuwe initiatieven met voertuigen. Het oogmerk van de aanbieder is vaak om een product aan te bieden dat van commerciële aard is. Het stadsdeel wordt echter geconfronteerd met een ruimteclaim die onherroepelijk ten koste gaat van het algemeen gebruik van de openbare ruimte. Het Dagelijks Bestuur heeft dan ook tot taak om, daar waar mogelijk, te sturen op gewenste en ongewenste ontwikkelingen in het commercieel gebruik van de openbare ruimte.
Het Dagelijks Bestuur vindt dat het wensbeeld voor het stadsdeel moet zijn dat er tot op zekere hoogte ruimte geboden moet worden aan nieuwe initiatieven. Het mogelijk maken van het exploiteren van de Fietstaxi (en Motortaxi) is een duidelijk voorbeeld hoe het Dagelijks Bestuur zijn best heeft gedaan om de juiste voorwaarden te creëren voor dit initiatief. Voordat er besloten is om een proef in de binnenstad met de Fietstaxi toe te staan, voldeed de ondernemer van de Fietstaxi aan een aantal, voor het bestuur belangrijke, basiskenmerken. De Fietstaxi behoort tot de categorie Fiets en behoort daarbij tot de voertuigcategorie die het Dagelijks Bestuur wil stimuleren. In de Nota Verkeer en Parkeren (1999) staat over nieuwe vormen van vervoer dat "initiatieven gericht op de fiets passen in het voornemen om de mobilititeitsgroei niet bij de auto, maar bij het OV, fiets of voetganger terecht te laten komen". In de Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009 die in 2005 door de stadsdeelraad is vastgesteld wordt dit beleidsuitgangspunt nogmaals onderstreept. Daarnaast is de Fietstaxi een vervoersmiddel dat door iedereen gebruikt kan worden en dus een betekenis kan hebben in de verbetering van de ketenmobiliteit om aansluiting te vinden bij andere vormen van vervoer. Wat ook
een belangrijk pluspunt was dat de Fietstaxi als nieuw vervoersmiddel de kenmerken heeft die bij de maat en de uitstraling van de binnenstad passen; klein in omvang, vernieuwend, milieuvriendelijk en voor iedereen te gebruiken. Vanuit deze basisvoorwaarden werd de ondernemer van de Fietstaxi toegestaan om invulling te geven aan een proef van een jaar.
De fietstaxi scoorde na een proefperiode doorslaggevend positief op de vooraf vastgestelde evaluatiecriteria. Zo werd de Fietstaxi door iedereen gebruikt, dus ook door binnenstadsbewoners/bedrijven zelf. Het voordeel van de Fietstaxi is ook dat er geen extra faciliteiten nodig zijn in de openbare ruimte. Wel was het belangrijk het aantal Fietstaxi's te limiteren om een te grote extra druk op de openbare ruimte te voorkomen. Er werden daarnaast geen overtuigende negatieve gevolgen geconstateerd ten aanzien van de verkeersveiligheid en doorstroming, alhoewel dit wel zaken zijn die in de toekomst belangrijke aandachtspunten blijven. De Fietstaxi werd in 2004 na een evaluatie-onderzoek definitief, echter wel gelimiteerd en onder voorwaarden, toegestaan in de binnenstad.
Ten aanzien van wegtreintjes moet het Dagelijks Bestuur nu, gelet op de wetswijziging van 1 mei 2005, een vergelijkbare principiële keuze maken of dit type voertuig in de binnenstad wenselijk is. Het verschil is wel dat het Dagelijks Bestuur nu ook de bijbehorende bevoegdheden heeft om de vraag te stellen

welke meerwaarde wegtreintjes in het algemeen zou kunnen opleveren als nieuw en extra vervoermiddel in de binnenstad van Amsterdam.

Wegtreintje als voertuig om mobiliteit te vergroten
In vergelijking met de Fietstaxi gaat het bij wegtreintjes om een type voertuig dat behoort tot de categorie gemotoriseerd verkeer. Wegtreintjes passen in die zin niet binnen de beleidskaders waarbij er sprake zal zijn van een versterking van de mobiliteit van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Wegtreintjes met een milieuvriendelijke aandrijving zouden de overweging waard kunnen zijn, ware het niet dat de wenselijkheid van dit type voertuig ook bekeken moet worden als toeristisch vervoermiddel en de gevolgen voor de openbare ruimte en het verkeer in de binnenstad.

Wegtreintje als toeristisch vervoersmiddel
Het is duidelijk dat wegtreintjes in de binnenstad alleen gebruikt zullen worden voor toeristisch personenvervoer en niet bedoeld zijn voor bewoners en bedrijven in de binnenstad. Dit in tegenstelling tot de Fietstaxi. De binnenstad moet leven en bruisen en bezoekers en toeristen zijn zeer welkom om dit te beleven. Er mag echter niet het gevoel ontstaan dat de binnenstad een soort Efteling wordt waarbij de stad zijn allure als woon- en werkstad verliest. Het uitgangspunt is dat de bezoekers en toeristen zich moeten aanpassen aan de stad en niet andersom. Teveel in het oog springende, puur alleen op toerisme gerichte activiteiten wekken vaak wrevel op bij diegene die in de binnenstad wonen en werken. Daarbij komt het gegeven dat wegtreintjes qua uitstraling sterk de associatie oproepen van pretparken, omdat dit type voertuig daar immers vaak wordt ingezet. Daardoor passen wegtreintjes niet in het beeld van een oorspronkelijke, historische binnenstad, het Beschermd Stadsgezicht en de binnenstad als toeristisch product.
Het huidige aanbod voor toeristen om de binnenstad te ontdekken is al zeer divers en groot in aantal. Het blijft bijzonder om te herkennen dat het aanbod zich ook echt heeft aangepast aan de maat en kenmerken van de binnenstad. Alles is op loopafstand, er is veel water beschikbaar en de stad is zeer geschikt voor fietsers. Dit is ook terug te zien in het aanbod van toeristische wandelingen, fietsverhuur- en tochten en natuurlijk de rondvaartboten. Er rijden daarnaast al meer dan 10 jaar koetsen die toeristen rondritten door de binnenstad aanbieden. Ook worden er vanaf de touringcarhaltes rondritten door Amsterdam aangeboden met touringcars en rijden daarbij over (een deel van) de bestaande touringcarroute. Deze rondritten zijn echter niet primair gericht op de binnenstad. Daarnaast heeft een toerist de mogelijkheid om gebruik te maken van de Opstapper. Ondanks het feit dat het weinig bekendheid geniet bij toeristen, biedt dit voertuig een ideale manier om de binnenstad te verkennen of naar de plaats van bestemming te komen. Concluderend kent de binnenstad een uitgebreide toeristische infrastructuur die past bij de maat van de binnenstad. Er bestaat geen dringende behoefte om dit aan te laten vullen door het mogelijk maken van toeristisch vervoer met wegtreintjes.

Wegtreintje en de claim op de openbare ruimte
Het stadsdeelbestuur in zijn hoedanigheid als wegbeheerder er op te letten dat de openbare ruimte optimaal wordt gebruikt en een openbaar karakter behouden blijft. Er wordt veelvuldig een beroep gedaan op het stadsdeel om de openbare ruimte beschikbaar te stellen voor uiteenlopende activiteiten. Eenmaal toegekende claims kunnen niet zo makkelijk meer herroepen worden. Het faciliteren van commercieel gebruik van de openbare ruimte dient zeer zorgvuldig gewogen te worden.

Terughoudendheid is op zijn plaats. Met betrekking tot het toeristische vervoersaanbod worden enkele bestaande groepen aanbieders maar beperkt gefaciliteerd.
Zo hebben de koetsen een plaats op de Dam en kunnen Fietstaxi's halteren in voetgangersgebied waarbij wel op beeldbepalende plekken beperkingen zijn opgelegd. Er zijn echter geen extra voorzieningen gerealiseerd in de openbare ruimte in de vorm van de aanleg van (herkenbare) haltes. Aan het vervoer te water is voor commerciële partijen reeds jaren een volumebeleid van kracht. Waar duidelijk wel faciliteiten voor zijn getroffen zijn de touringcars. In het kader van de regulering en beperking van het touringcarverkeer in de binnenstad is er in de jaren negentig voor gekozen om aparte touringcarhaltes in te richten langs de vracht- en touringcarroute. Deze voor touringcars gereserveerde laad- en losplaatsen voorzien in een behoefte en worden ook veelvuldig gebruikt. De halteplaatsen zijn voor algemeen gebruik en zijn alleen bedoeld voor het direct in- en uitladen van passagiers.
Indien het Dagelijks Bestuur een ontheffing verleent aan wegtreintjes dient het Dagelijks Bestuur het beslag op de openbare ruimte goed in de gaten te houden. In die zin ligt het in de lijn der verwachting dat er met betrekking tot wegtreintjes een extra claim op de openbare ruimte zal bijkomen in de vorm van extra haltes en extra faciliteiten om de halteplaatsen herkenbaar op te laten vallen. De claim op de openbare ruimte door wegtreintjes zal in dat geval niet meer kunnen worden vergeleken met touringcars, omdat de wegtrein een aparte categorie is geworden waarvoor de wegbeheerder ontheffing kan verlenen. Op dit moment bestaat niet de wens om de bestaande faciliteiten (touringcarhaltes) uit te breiden, omdat daar naar het inzicht van het Dagelijks Bestuur geen fysieke (en politieke) ruimte voor is. Dit betekent dat het niet wenselijk is om de commerciële ruimteclaim van wegtreintjes in te vullen.

Het Dagelijks Bestuur biedt met de bestaande touringcarhaltes en route de mogelijkheid om rondritten aan te bieden in de binnenstad, mits men voldoet aan de wettelijke eisen die aan het voertuig en aanverwante zaken gesteld worden.

Het standpunt van politie over wegtreintjes in de binnenstad
De politie is gevraagd om een algemeen standpunt te geven inzake wegtreintjes in de binnenstad. Zij hebben op 5 september 2005 schriftelijk gereageerd met betrekking tot verkeersveiligheid en handhaving. Door de verwachtte minimale totale lengte van 12 tot 15 meter en de beperkte snelheid van 25 km/uur verwacht de politie dat dit op het Hoofnet Auto zal leiden tot irritatie en ongewenst inhaalgedrag. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid vindt de politie dit niet wenselijk. Gezien de afmetingen geldt dit ook voor wegtreintjes op de grachten.
De politie legt geen verklaring af over de gevolgen voor de doorstroming, maar legt de beoordeling daarvan bij de wegbeheerder. Op het Hoofdnet Auto zal de geringe snelheid gevolgen hebben voor de doorstroming. Buiten het hoofdnet is dat theoretisch niet aan de orde. Wel dient te worden overwogen dat een wegtreintje gelijkgeschakeld zou moeten worden met een vrachtwagen boven de 7,5 ton en een wegtreintje dan alleen de wegen te laten berijden die ook voor vrachtvervoer boven de 7,5 ton en touringcars gelden. Dit is echter niet gewenst omdat dit gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid en doorstroming in de binnenstad.

Inspraak
Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum heeft de beleidsnotitie wegtreintjes in de binnenstad 2005 op 27 september 2005 vrijgegeven voor inspraak. Naar aanleiding hiervan heeft de heer Van der Wal van de onderneming Eurojourney BV op 6 november 2005 en op 9 november 2005 schriftelijk gereageerd. Uit de inspraakreacties komt naar voren dat de heer Van der Wal de inhoud en conclusies van de voor inspraak vrijgegeven beleidsnotitie afkeurt. Hierbij speelt een rol dat de heer Van der Wal in aanmerking wenst te komen voor een ontheffing van het verbod op vervoer van personen met een wegtreintje. Daardoor heeft de heer Van der Wal belang bij beleid dat de afgifte van de ontheffing voor het toeristenvervoer per wegtrein mogelijk maakt. Dit belang is ontstaan door het verbod op personenvervoer in een aanhangwagen dat door de Rijksoverheid per 1 mei 2005 is ingesteld en de bevoegdheid die door de Rijksoverheid hierbij gelijktijdig is gegeven aan het Dagelijks Bestuur om voor wegtreintjes een ontheffing van dit verbod te verlenen. Gelet op de wetswijziging van 1 mei 2005 kan personenvervoer in een wegtreintje niet zonder meer aan de orde zijn. Hierdoor is het noodzakelijk geworden dat door het Dagelijks Bestuur een standpunt wordt ingenomen over de algemene vraag of er voor wegtreintjes in stadsdeel Amsterdam-Centrum een ontheffing zal worden verleend.
In deze beleidsnotitie geeft het Dagelijks Bestuur weer hoe er invulling zal worden gegeven aan de algemene bevoegdheid om voor wegtreintjes ontheffing te verlenen. Het beleid is dus niet alleen van toepassing op de Trolley Express van Eurojourney. Elke aanvraag om ontheffing van het verbod op personenvervoer in een wegtrein zal op grond van het beleid in deze notitie worden beoordeeld. In beginsel is het Dagelijks Bestuur, op grond van de in deze beleidsnotitie genoemde overwegingen, tot het oordeel gekomen dat geen ontheffing zal worden verleend van het landelijke verbod op personenvervoer in een wegtreintje. De inspraakreactie van Eurrojourney heeft het Dagelijks Bestuur geen aanleiding gegeven om dit standpunt aan te passen of te wijzigen. De mogelijkheden die de heer Van der Wal beschrijft voor wegtreintjes (sightseeing systeem, pendelvervoer, alternatief vervoer bij het uitvallen van openbaar vervoersdiensten) kunnen ook worden ingevuld door gebruik te maken van andere vervoersmiddelen, zoals touringcar of mini-bus, waarvoor de landelijke wetgever geen verbod heeft ingesteld. Daarnaast wordt er door het Dagelijks Bestuur wel degelijk een ruimteclaim gezien op het moment dat er expliciet voor een bepaalde service ontheffingen af worden gegeven. Het Dagelijks Bestuur is verder van oordeel dat het politiestandpunt van 5 september 2005 serieus dient te worden gewogen. Daarnaast denkt het Dagelijks Bestuur dat stadsdeel Amsterdam-Centrum al veel mogelijkheden biedt voor toeristenvervoer.

Conclusies
De exploitatie van de wegtreintjes richt zich puur op de toeristische sector. Hierdoor bestaat er geen directe meerwaarde voor de bewoners en bedrijven van de binnenstad. Er zijn inmiddels voldoende (vervoers)voorzieningen voor toeristen gerealiseerd in de openbare ruimte. Het is niet wenselijk om meer ruimte voor een extra type voertuig zoals wegtreintjes te reserveren dan nu in het algemeen beschikbaar is voor exclusief toeristenvervoer. Een belangrijke andere overweging om wegtreintjes niet in aanmerking te laten komen voor een ontheffing is het tegengaan van een verdere vercommercialisering van de openbare ruimte.
Zwaar meegewogen dient te worden dat de Politie negatief op de wegtreintjes als voertuig in de binnenstad adviseert.
Het Dagelijks Bestuur heeft per 1 mei 2005 de bevoegdheid gekregen om voor wegtreintjes een ontheffing te verlenen voor het verbod op vervoer van personen in aanhangwagens. Gelet op de overwegingen in deze beleidsnotitie en de conclusies zal door het Dagelijks Bestuur als volgt invulling worden gegeven aan deze bevoegdheid:

Gemeente Amsterdam

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum verleent voor vervoer van personen in wegtreintjes geen ontheffing van het verbod op het vervoer van personen in of op een aanhangwagen, als bedoeld in artikel 61b RVV.