

MODELBEPALINGEN DEELMOBILITEIT

Tweede versie



Gemaakt door koplopers,
beschikbaar voor iedereen.

OVER DIT PROJECT

Begin 2024 is de eerste versie van de Modelbepalingen deelmobiliteit opgeleverd. Deze gestandaardiseerde bepalingen hebben het makkelijker gemaakt voor gemeenten om de groei van deelfervoer en gebruikers te bedienen en beleid sneller vorm te geven. Ze bieden duidelijkheid aan marktpartijen. Bij publicatie was er al de wens om een aantal onderwerpen toe te voegen en overbodige regels te schrappen. Inmiddels hebben we geleerd van de toepassing in de praktijk door aanbieders en gemeenten. Deze feedback is verwerkt en doorontwikkeld in deze tweede versie. Ook is de samenwerking met de VNG versterkt. Er is nu een model APV bepaling over deelmobiliteit beschikbaar. Dit vormt nu de basis van alle nadere bepalingen in dit document.

Met deze versie bieden we een breder kader voor het stimuleren en reguleren van deelfervoer. Vergunnen is nadrukkelijk niet de enige optie. Hoofdstuk 2 is gewijd aan de mogelijkheden die er zijn om als gemeente aan de slag te gaan en welke instrumenten daarbij gebruikt kunnen worden. Verder geven we aan hoe bewonersinitiatieven kunnen worden ontlast van vergunningen. Ook is er gewerkt aan de vereenvoudiging van de open vergunningen, voor zowel deelauto's als voor twee- en toekomstig driewielers. Met het toevoegen van schaarse vergunningen voor tweewielers en driewielers wordt een uniforme standaard geboden in de wijze waarop je deze vergunningen kan verdelen.

Verder is aangesloten bij een aantal andere lopende projecten van het programma Natuurlijk!-Deelmobiliteit, zoals rondom bewonersinitiatieven en particulier autodelen via een platform. En een verwijzing naar het te ontwikkelen Nederlands Profiel Datadelen is in deze versie reeds opgenomen.

Ook deze tweede versie staat niet stil. We leren wederom van de toepassing en ervaringen bij gemeenten en aanbieders. Werk je bij een gemeente? Laat het ons weten hoe dit product jouw werk gemakkelijker heeft gemaakt.

TOTSTANDKOMING

Deze versie is tot stand gekomen door intensieve samenwerking van vertegenwoordigers van gemeenten en vervoerregio's en aanbieders van deelfervoer. En juridisch verwerkt tot dit document. Ik roep alle gemeenten die een vergunning voor deelfervoer overwegen gebruikt te maken van deze nationale standaard.



MAARTEN VAN BIEZEN

Programmadirecteur Natuurlijk!Deelmobiliteit





INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. DEELMOBILITEIT: REGULEREN OF NIET?

2.1 TUSSEN AMBITIE EN OVERLAST

2.2 GRONDSLAG VOOR EEN VERGUNNINGENSTELSEL: DRIE MOGELIJKHEDEN

3. DE VNG MODEL APV-BEPALING DEELMOBILITEIT

4. WEGWIJS IN DE MODEL NADERE REGELS

5. MODEL NADERE REGELS DEELMOBILITEIT

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

6. VARIANT: OPEN VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN DEEL(BAK)FIETS EN OF DEELSCOOTERS

HOOFDSTUK 4 ONTHEFFING

HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

7. VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN

HOOFDSTUK 4 DE VERDELINGSPROCEDURE

HOOFDSTUK 5 ONTHEFFING

HOOFDSTUK 6 SLOTBEPALINGEN

8. VARIANT: OPEN VERGUNNING VOOR DEELAUTO'S

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN

HOOFDSTUK 4 ONTHEFFING

HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

9. TOELICHTING

9.1 TOELICHTING: OPEN VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

9.2 TOELICHTING: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

9.3 TOELICHTING: OPEN VERGUNNING VOOR DEELAUTO'S

10. WAT IS NIET OPGENOMEN

1. INLEIDING

Begin 2024 is de eerste versie van de Modelbepalingen deelmobiliteit uitgekomen. Al bij publicatie was er de wens om een aantal onderwerpen toe te voegen. De eerste versie van de Modelbepalingen is door gemeenten en aanbieders in de praktijk toegepast, en daarvan is geleerd. De feedback op het eerste gebruik en gewenste uitbreidingen zijn nu samen in deze doorontwikkeling samengebracht in versie twee van de Modelbepalingen Deelmobiliteit.

Bij deze doorontwikkeling is intensief samengewerkt met de VNG, met een kernteam van diverse gemeenten en met vertegenwoordigers van aanbieders van deelmobiliteit. De gemeenten en ook de aanbieders hebben input gegeven, hun ervaringen met ons gedeeld en hebben meegelezen op het voorliggende document.

De VNG heeft een model APV-bepaling over deelmobiliteit met een bijbehorende Implementatie handleiding opgesteld. Dat is de basis geworden, het uitgangspunt van alle nadere bepalingen in dit document.

Tegelijkertijd heeft de VNG ook een nieuwe modelbepaling voor de parkeerverordening opgesteld eveneens met een implementatie handleiding. Iedere gemeente kan beschikken over deze modelbepaling plus bijbehorende toelichting. Waar nodig wordt in dit document naar modelbepalingen van de VNG verwezen.

Door de samenwerking met de VNG sluiten de model APV-bepaling deelmobiliteit en model parkeerverordening van VNG zo goed mogelijk aan op de nadere regels in dit document.

HULPMIDDEL ÉN HARMONISATIE

Met deze Modelbepalingen Deelmobiliteit is een hulpmiddel beschikbaar om snel tot goed doordachte bepalingen voor deelmobiliteit te komen. Dat is prettig, want bespaart tijd voor gemeenten. Daarnaast leidt het tot verdere harmonisatie van gemeentelijke regelgeving voor wat betreft regulering van deelmobiliteit. Aanbieders van deelmobiliteit hebben op deze manier te maken met minder verschillende regels van gemeenten, wat hen tijd bespaart.

Gemeenten kunnen baat hebben bij het model, doordat de bepalingen reeds zijn geformuleerd. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande gemeentelijke regelgeving.

OPBOUW DOCUMENT

Hoofdstuk 2 geeft een kort overzicht van hoe deelmobiliteit gereguleerd kan worden, welke instrumenten daarvoor zijn. Dat kan een vergunning zijn, maar dit is niet noodzakelijk voor het mogelijk maken van deelvervoer in een gemeente. Hoofdstuk 3 zoomt in op VNG model APV-bepaling deelmobiliteit, en welke vergunningstelsels mogelijk zijn binnen die model APV. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de model nadere regels die daarna zijn beschreven.

Hoofdstukken 5 tot en met 8 zijn de model nadere regels voor de verschillende vergunningsvormen. Hoofdstuk 9 is een artikelsgewijze toelichting op deze regels, en in Hoofdstuk 10 zijn artikelen opgenomen die niet zijn opgenomen in het model, en waarom niet.

2. DEELMOBILITEIT: REGULEREN OF NIET?

Als gemeenten te maken krijgen met georganiseerd aanbod van deelmobiliteit op hun grondgebied, kan de beleidsmatige wens ontstaan om dit in goede banen te leiden. Of en hoe een gemeente dat organiseert, hangt af van een aantal factoren. Dit hoofdstuk benoemt de overwegingen en de mogelijkheden om deelmobiliteit te reguleren.

TUSSEN AMBITIE EN OVERLAST

Er wordt vaak vanuit twee gezichtspunten naar deelmobiliteit gekeken. Enerzijds leeft de overtuiging dat deelmobiliteit bijdraagt aan de mobiliteitstransitie, aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente, en ook aan inclusiviteit. Deze positieve eigenschappen sluiten doorgaans goed aan bij de ambities van gemeenten. Marktpartijen en overheden kunnen op dit terrein dan ook effectief samenwerken.

Anderzijds bestaat de zorg dat deelmobiliteit juist leidt tot een grotere belasting van de openbare ruimte. Het aantal voertuigen op straat neemt toe, wat nieuwe problemen met zich meebrengt — bijvoorbeeld wanneer voertuigen niet worden gehuurd, verkeerd worden achtergelaten, of geconcentreerd raken op één locatie. Gemeenten willen deze overlast voorkomen of in elk geval beperken.

Neem deze twee gezichtspunten beide mee bij de uitwerking hoe een en ander te reguleren. Voordat een gemeente een keuze maakt uit het beschikbare instrumentarium, moeten eerst een aantal vragen worden beantwoord:

WELKE CATEGORIE DEELVOERTUIGEN WIL DE GEMEENTE REGULEREN?

De bijdrage van deelvoertuigen aan gemeentelijke ambities en de impact op de openbare ruimte verschilt per type deelmobiliteit. Dit vraagt om een gerichte aanpak en maatwerk in regelgeving. Beoordeel daarom per voertuigtype of en hoe regulering gewenst is.

WELKE GEVOLG BIJ NIEUW BELEID VOOR LOPENDE VERGUNNINGEN VOOR DEELVOERTUIGEN?

Als de gemeente al beleid heeft ontwikkeld voor één categorie (bijvoorbeeld deelauto's) hoeft de vergunningverlening daarvan niet te worden stilgelegd bij het opstarten van beleid voor nieuwe deelvoertuigen (bijvoorbeeld deelfietsen). De gemeente zal voor plaatsing van elke categorie deelvoertuig in de openbare ruimte immers afzonderlijke afwegingen maken omdat de effecten in de openbare ruimte verschillen per categorie deelvervoersmiddel. Als er voor bestaande deelvoertuigen nieuw beleid wordt vastgesteld, moet de gemeente voor lopende vergunningen altijd overgangsrecht regelen.

HOE WIL DE GEMEENTE DEELMOBILITEIT REGULEREN?

In het schema op de volgende pagina is een overzicht gegeven van de instrumenten die voor regulering van deelvervoer kunnen worden ingezet. De gemeente kan bijvoorbeeld kiezen voor de optie vergunning, contract, subsidie of concessie. De inhoud van de regels binnen zo'n instrument kan per instrument en per categorie deelvoertuig verschillen. Zo kan gemeente per categorie deelvoertuig de juiste positie innemen tussen ambitie en overlast.

INSTRUMENTEN VAN EEN GEMEENTE VOOR HET REGULEREN VAN DEELMOBILITEIT

Niets regelen	Aanbieders van deelmobiliteit kunnen vrijelijk starten met het aanbieden van deelvoertuigen in de gemeente. Dat wil zeggen deelvoertuigen aanbieden aan derden tegen betaling, in de openbare ruimte. Alle geldende landelijke wetgeving, bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet 1994 en lokale wetgeving voor onder meer parkeren, is voor die deelvoertuigen van toepassing. Deze aanpak kan prima werken in een kleinere gemeente waar nog geen of weinig deelvervoer wordt aangeboden.
Contractuele afspraak	Met een contractuele afspraak kan een gemeente afspraken vastleggen met een aanbieder van deelmobiliteit. Deze vorm wordt vaak ingezet voor een kortere periode, bijvoorbeeld om kennis te maken met deelmobiliteit binnen de gemeente en om ervaring op te doen. In dit geval is er geen sprake van een vergunning, en zijn publiekrechtelijke handhavingsinstrumenten niet van toepassing. De landelijke verkeerswetgeving en bestaande gemeentelijke regels, bijvoorbeeld rond parkeren, blijven wél van kracht. Voor de langere termijn is deze aanpak doorgaans minder geschikt.
Vergunning via de parkeerverordening	De parkeerverordening kan dienen als basis om deelauto's te reguleren. De gemeente geeft hiervoor parkeervergunningen uit. Deze verordening is gericht op het beheren van schaarse parkeer ruimte, het verbeteren van bereikbaarheid en doorstroming en het beschermen van de leefbaarheid in de gemeente. Een parkeervergunning kan eventueel worden gecombineerd met een vergunning op basis van de APV. Zie paragraaf 2.2 ad 2 voor meer uitleg.
Vergunning via de Omgevingswet	De Omgevingswet biedt gemeenten de kans om deelmobiliteit te reguleren. Dit kan door beleidsdoelen op te nemen in de omgevingsvisie, concrete regels en locaties vast te leggen in het omgevingsplan, en aanvullende uitwerkingen te doen via programma's. Op deze manier kunnen gemeenten bepalen waar en hoe deelmobiliteit is toegestaan, voorwaarden stellen aan aanbieders en via een vergunningenstelsel sturen op kwaliteit, spreiding en het gebruik van de openbare ruimte. Zie paragraaf 2.2 ad 3 voor meer uitleg.
Open vergunning via de APV	Via een verbodsbepaling in de APV kan het aanbod van deelmobiliteit geregeld worden met open vergunningen en bijbehorende voorwaarden. Alleen aanbieders met een vergunning – en dus gebonden aan die voorwaarden – mogen voertuigen tegen betaling aan anderen aanbieden. De landelijke wetgeving blijft daarbij gewoon van kracht. Zie hoofdstuk 3 en verder voor meer uitleg en model nadere regels.
Schaarse vergunning via de APV	Via een verbodsbepaling in de APV kan het aanbod van deelmobiliteit geregeld worden met schaarse vergunningen en bijbehorende voorwaarden. Een verdelingsmechanisme bepaalt welke aanbieders zo'n vergunning krijgen. Alleen aanbieders met een vergunning – en dus gebonden aan die voorwaarden – mogen voertuigen tegen betaling aan anderen aanbieden. De landelijke wetgeving blijft ook in dit geval volledig van kracht. Zie hoofdstuk 3 en verder voor meer uitleg en model nadere regels.
Subsidie	Met een subsidie kan een aanbieder gestimuleerd worden om op een bepaalde manier te werken of een specifieke dienst aan te bieden. Dit kan met of zonder een bijbehorende vergunning.
Concessie	Met een concessie maakt de gemeente contractuele afspraken met een aanbieder over waar en hoe deelmobiliteit wordt ingezet. Het gaat om een publieke opdracht waarbij de aanbieder het exclusieve recht krijgt om een bepaalde dienst of infrastructuur te exploiteren. De concessiehouder verdient aan de vergoedingen die gebruikers betalen, maar de gemeente kan ook financieel bijdragen. De aanbieder draagt meestal zelf het risico en moet de dienst rendabel uitvoeren.

In dit document worden de mogelijkheden van regulering met een vergunningenstelsel op basis van de APV uitgewerkt. Om het onderscheid met de vergunning op basis van de Omgevingswet of Parkeerverordening goed te begrijpen, volgt hierna wel een introductie op de andere vergunningsgronden. De andere instrumenten worden in dit document niet nader toegelicht.

GRONDSLAG VOOR EEN VERGUNNINGENSTELSEL: DRIE MOGELIJKHEDEN

Gemeenten die deelmobiliteit willen reguleren met een vergunningenstelsel, zullen daar een grondslag voor moeten hebben of maken. Zonder grondslag (een verbod behoudens vergunning van het college) kan de gemeente geen vergunning vragen als voorwaarde voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte.

Er zijn drie mogelijkheden voor een grondslag:

1. De APV (Algemene Plaatselijke Verordening)
2. De Parkeerverordening (alleen voor deelauto's)
3. Het Omgevingsplan

AD 1. DEELMOBILITEIT IN DE APV

De APV kan grondslag zijn voor een vergunning voor alle vormen van deelmobiliteit. De APV ziet toe op een aantal overkoepelende belangen, zoals het waarborgen van de openbare orde en veiligheid, het beschermen van leefbaarheid en gezondheid en het regelen van lokale belangen.

Als de gemeente deelmobiliteit wil reguleren via de APV, zal in de APV een verbod op het aanbieden van deelmobiliteit zonder dat daarvoor door het college een vergunning is verleend, moeten worden opgenomen. Daarnaast zal de APV de grondslag (bevoegdheid) moeten bieden dat het college nadere regels kan vaststellen over het aanbieden van deelmobiliteit. Zonder deze grondslag kan het college daarover geen nadere regels stellen.

De VNG heeft een modelbepaling deelmobiliteit voor de APV gemaakt. Zie voor meer informatie hierover het volgende hoofdstuk.

AD 2. DEELAUTO'S IN DE PARKEERVERORDENING

Voor deelauto's kan de grondslag voor het reguleren ook in de parkeerverordening (of parkeerbelastingverordening¹) liggen. De parkeerverordening ziet toe op het reguleren van schaarse parkeerruimte, het bevorderen van bereikbaarheid en doorstroming en het beschermen van de leefbaarheid en bereikbaarheid van een gemeente, aan de hand van betaald parkeren (fiscaliteit). De bevoegdheid hiertoe voor een gemeente vloeit voort uit wettelijke bevoegdheden² die gemeenten hebben.

De parkeervergunning is een fiscale vergunning en de parkeerverordening ziet alleen toe op motorrijtuigen. Gemeenten kunnen met de parkeerverordening het aantal en de locatie van deelauto's reguleren, en alleen in het door de verordening gereguleerd gebied (veelal alleen waar betaald parkeren geldt). Andere deelvoertuigen zoals de (e)fiets of de deelscooter kunnen niet in de parkeerverordening worden ondergebracht.

Binnen de parkeerverordening is het mogelijk een vergunning voor een vaste plek te realiseren, een zonevergunning (auto of auto's hebben vergunning om te parkeren in een wijk of zone) of een stadsbrede vergunning.

Voor alle parkeervergunningen voor deelvoertuigen is het slim de vergunning niet op kenteken te verlenen, maar de Flexibele Parkeermachtiging van SHPV³ te gebruiken om voertuig en vergunning te beheren. Neem in de vergunning wel op: het (maximaal) aantal voertuigen en kenmerken (uitstootvrij of niet, en alleen RDW-voertuig type 2 of niet).

De VNG heeft een modelbepaling gemaakt voor de parkeerverordening. De geconsolideerde teksten van de VNG Model Verordeningen (met de bijbehorende toelichtingen) zijn voor gemeenten te raadplegen via Kennisbank Decentrale Regelgeving (www.decentraleregelgeving.nl). De VNG Model Verordeningen (zonder de toelichtingen) staan ook in Modellen Decentrale Regelgeving (<https://puc.overheid.nl/mdr/>).

¹ De parkeerverordening regelt de algemene regels voor parkeren in een gemeente, zoals welke wegen betaald zijn, welke parkeerplaatsen er zijn, en welke vergunningen er worden uitgegeven. De parkeerbelastingverordening daarentegen regelt de hoogte van de belasting (parkeergeld) die voor parkeren betaald moet worden. Soms zijn die 2 verordeningen samengevoegd.

² De juridische basis voor de parkeerverordening ligt onder andere in de Gemeentewet (artikel 149 en 225), de Wegenverkeerswet (artikel 2 en 18) en de Wet Mulder.

³ SHPV is het Service Huis Parkeer- en Verblijfsrechten, een coöperatie van gemeenten die onder andere 'mobiel straatparkeren' mogelijk maakt.

DEELAUTO REGULEREN VIA APV OF PARKEERVERORDENING?

Om de deelauto goed te reguleren en in te passen in de regelgeving van de gemeente, helpt de volgende indeling:

Aanvullende voorwaarden bij de Parkeerverordening

Uitleg	Commercieel autodelen	Niet commercieel of besloten groep
APV	Commerciële initiatieven voor autodelen die toegankelijk zijn voor iedere gebruiker die zich aanmeldt (en aan de basisvoorwaarden voldoet).	Niet commerciële vormen van autodelen of met een besloten groep, zoals bewoners-initiatieven en particulier autodelen via een platform.

Wel parkeerverordening	Gemeente kan met de parkeer-vergunning aantal en zonering van commerciële deelauto's reguleren. Ook extra eisen kunnen worden gesteld via de parkeerverordening. Om te voorkomen dat twee vergunningen nodig zijn, kan de gemeente een Samenloopbepaling opnemen (zie hoofdstuk 3). Meer informatie onder Aanvullende voorwaarden en Vaste parkeerplek.	Er is geen vergunning onder de APV nodig, er moet wel een vergunning binnen de parkeerverordening geregeld worden. Zie voor verdere informatie hieronder onder Bewonersinitiatieven, onder Vaste parkeerplek en onder Zone overschrijdende vergunning.
Geen parkeerverordening	Gemeente moet via een vergunning onder de APV commerciële deelauto's mogelijk maken en reguleren. Extra eisen kunnen worden gesteld via deze vergunning. De modelbepalingen in dit document tonen mogelijke extra voorwaarden en wat daarbij komt kijken. Over commercieel aanbod vanaf een vaste plek, zie onder Vaste parkeerplek.	Er hoeft niet vergund te worden. Zie voor verdere informatie hieronder onder Bewonersinitiatieven, onder Vaste parkeerplek en onder Zone overschrijdende vergunning.

Bij de parkeerverordening en of parkeerbelastingverordening kan de gemeente nadere regels of uitvoeringsbesluiten opstellen. Voor deelauto-aanbieders kunnen daarin aanvullende eisen worden opgenomen. Indien de parkeerverordening die ruimte biedt, kunnen ook nadere regels of uitvoeringsbesluiten opstellen. Voor deelauto-aanbieders kunnen daarin aanvullende eisen worden opgenomen. Indien de parkeerverordening die ruimte biedt, kunnen ook nadere regels worden opgesteld die los staan van parkeren en bijvoorbeeld zaken regelen die een gemeente wel wil regelen maar los staan van 'parkeren' (zoals bijvoorbeeld uitstootvrij). Dit betekent één vergunning voor aanbieders van deelauto's.

VNG is (echter) voorstander van het uitsluitend stellen van aanvullende eisen in de parkeerverordening en nadere regels bij de parkeerverordening die betrekking hebben op parkeren. Exploitatie-eisen (zoals uitstootvrij) kunnen dan via een vergunning onder de APV. Dit is ook relevant als het gebied waarvoor de parkeervergunning geldt anders is als het gebied waarvoor de exploitatie-eisen moeten gelden; dan kun je die niet regelen via de parkeerverordening. Deze aanpak leidt tot twee vergunningen (voor deelauto's).

Het advies is daarom, vanwege de regeldruk van twee vergunningen, indien er een parkeer-verordening is om aanvullende voorwaarden te regelen via de parkeerverordening. Let op:

1. Daartoe moet in de Parkeerverordening zelf wel de grondslag daarvoor zijn opgenomen;
2. De deelauto moet niet onder de APV vallen (bijvoorbeeld via de Samenloopbepaling).

Bewonersinitiatieven en particulier autodelen via een platform

Bewonersinitiatieven voor het delen van een auto⁴ zijn vormen van kleinschalige deelmobiliteit die ontstaan vanuit de buurt of gemeenschap zelf. Bewoners kopen, leasen of reserveren samen één of meerdere auto's en maken onderling afspraken over het gebruik, onderhoud, kostenverdeling en reservering. Deze initiatieven kunnen formeel worden georganiseerd via een coöperatie of stichting, of informeel plaatsvinden tussen burens.

Individuele eigenaren van auto's of bewonersinitiatieven kunnen de gedeelde auto's (ook) aanbieden via een digitaal platform. Het platform zorgt voor zaken als reservering, betaling, verzekering en soms ook sleutelbeheer.

Zolang deze vormen van gedeelde mobiliteit geen commercieel karakter hebben of uitsluitend de voertuigen aanbieden aan een besloten groep van personen, vallen ze niet onder de verbodsbepaling in de APV⁵. Volgens de modelbepaling hoeft er dan dus niet met een vergunning onder de APV te worden gewerkt. Indien een parkeerverordening geldt in de gemeente, is er wel een parkeervergunning voor de gedeelde auto noodzakelijk. Ook kan het zinnig zijn zo'n auto een vaste parkeerplaats te geven, voor gebruiksgemak en zichtbaarheid. Zie hieronder de paragraaf "Vaste parkeerplek voor deelauto".

Parkeervergunning voor bewonersinitiatieven

Voor bewonersinitiatieven is een bewonersvergunning minder geschikt, omdat daarmee de gedeelde auto aan één bewoner is gekoppeld. Als die het initiatief verlaat, is ook de vergunning

onbruikbaar voor gedeeld gebruik van een voertuig. Voor dit doel kan daarom beter een deelauto-vergunning worden verstrekt

(daartoe moet de bewonersgroep wel een rechtspersoon zijn).

Het komt voor dat huishoudens samen een auto delen, maar in verschillende parkeerzones wonen. Voor hen is het nodig de auto te kunnen parkeren op de deelnemende adressen. Het is daarom aan te bevelen voor dit soort initiatieven een parkeervergunning uit te geven die toelaat dat in meerdere zones kan worden geparkeerd.

⁴ Er ontstaan ook steeds vaker bewonersinitiatieven voor 2/3 wielers, bijvoorbeeld burens die een bakfiets delen. Daarvoor geldt in principe hetzelfde als voor de gedeelde auto, met dat verschil dat geen parkeervergunning nodig is (bij een auto soms wel)

⁵ Uitgaande van de Modelbepalingen APV deelmobiliteit van VNG en de definities die daar worden gehanteerd

Vaste parkeerplek voor deelauto

Bij een parkeervergunning voor een vaste plek is het aan te bevelen een ruimer gebied dan die ene parkeerplek te vergunnen, zodat als die plek bezet is, tijdelijk niet beschikbaar of als de auto geladen moet worden, in de buurt kan worden geparkeerd. Daarbij wordt één parkeerplek gereserveerd voor de deelauto. Daartoe moet een verkeersbesluit⁶ of aanwijzingsbesluit⁷ genomen worden. Dit staat los van de vergunningsvorm.

Bij de plek komt een verkeersbord, eventueel met onderbord. In aanvulling op het verkeersbord, dat op basis van de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald, werkt Natuurlijk! Deelmobiliteit aan een standaard voor het duiden van deelmobiliteit in de openbare ruimte, onder andere via bebording. De zogenaamde Mijksenaar standaard is daarbij uitgangspunt (<https://natuurlijkdeelmobiliteit.nl/product/handboek-identiteit-deelvervoerhubs/>).

Met betrekking tot elektrificatie van het deelauto wagenpark kan de gemeente kiezen voor een plek mét een laadpaal exclusief voor de deelauto of voor een plek zonder laadpaal, waarbij de deelauto indien elektrisch gebruik moet maken van openbare laadinfra in de buurt of onderweg. Soms heeft de aanbieder van de deelauto de voorkeur voor een eigen laadpaal, maar gemeente kan ook zelf een laadpaal laten plaatsen (via de contract/concessiehouder). Elke variant heeft voor- en nadelen⁸. Nadeel van de laadpaal van de aanbieder is dat die dan alleen door dat merk deelauto gebruikt kan worden. Dat is ook een voordeel want het kan foutparkeren voorkomen, en voorzien in slim en bi-directioneel laden. En ander voordeel is dat de aanbieder die paal zelf regelt. Als gemeente niet wil dat de aanbieder laadpalen zelf regelt en wel elektrische voertuigen wil, zal er (in de buurt) voldoende laadinfrastructuur moeten zijn en ook de parkeervergunning daar geldig moeten zijn. Zie ook artikel 3.5 lid 5 van de variant voor deelauto's.

AD 3. DEELMOBILITEIT IN HET OMGEVINGSPLAN

De Omgevingswet biedt gemeenten een krachtig instrumentarium om deelmobiliteit effectief te reguleren. De wet verplicht een aantal instrumenten, waaronder de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.

De Omgevingsvisie stelt de strategische langetermijnvisie van de gemeente vast. Hierin kan de gemeente:

- Deelname aan duurzame mobiliteit expliciet benoemen als speerpunt.
- Doelstellingen formuleren zoals minder eigen autobezit of meer ruimte voor voetgangers en fietsen.
- Kaders opstellen over waar en hoe deelmobiliteit past in de ruimtelijke ontwikkeling.

Het Omgevingsplan vervangt bestemmingsplannen en is hét instrument om bindende regels op te stellen, o.a. voor:

- Locaties: Waar deelmobiliteit mag worden aangeboden (bijv. hubs, stations, wijken).
- Ruimtelijke inpassing: Aantal plekken, vormgeving en gebruik van openbare ruimte.
- Gedragseisen: Regels voor aanbieders over parkeren, onderhoud, beschikbaarheid, spreiding.
- Vergunningsplicht of meldplicht: Voor aanbieders van deelmobiliteit.

Bijvoorbeeld: in een woonwijk kan het omgevingsplan voorschrijven dat er max. 10 deelscooters mogen staan, met gebruiksregels zoals niet parkeren op trottoirs.

De keuze voor een vergunningplicht in het Omgevingsplan heeft gevolgen voor de mogelijkheden een schaars vergunningstelsel toe te passen. Zie voor meer informatie en achtergrond hierover paragraaf 2.3 van de VNG Handreiking Schaarse vergunningen (<https://vng.nl/publicaties/handreiking-schaarse-vergunningen>). Ook heeft het opnemen van een vergunningplicht in het omgevingsplan gevolgen voor het kunnen aanvragen van een zogenaamde buitenplanse omgevingsactiviteit (BOA)⁹.

DEZE PUBLICATIE

Dit document werkt de vergunning onder de APV uit; alle andere vergunningsvormen of vormen om deelmobiliteit te reguleren, worden hier niet verder behandeld.

⁹ Een buitenplanse omgevingsactiviteit (BOA) is een activiteit die niet past binnen het omgevingsplan van een gemeente, maar die toch kan worden toegestaan met een aparte vergunning op grond van de Omgevingswet.

3. DE VNG MODEL APV-BEPALING DEELMOBILITEIT

Deze modelbepalingen, in dit document, gaan uit van het reguleren van deelmobiliteit onder de APV. Het volledige model bestaat daarbij uit twee delen:

1. De model APV: daarvoor wordt aangesloten op de model APV deelmobiliteit van VNG;
2. De model nadere regels: die staan in dit document.

De VNG heeft recent een nieuwe versie van de model APV deelmobiliteit opgesteld alsmede een implementatie-handleiding. De geconsolideerde teksten van de VNG Model Verordeningen (met de bijbehorende toelichtingen) zijn voor gemeenten te raadplegen via Kennisbank Decentrale Regelgeving en portaal MDR | VNG <https://vng.nl/artikelen/vng-modellen-in-databank-kder-en-portaal-mdr> en is voor iedere gemeente tegen betaling via een abonnement beschikbaar. Over het algemeen zal de juridische afdeling hiermee bekend zijn.

De VNG publiceert de wijzigingen ook via ledenbrieven met nieuwsbericht zie: website Modelverordeningen | VNG <https://vng.nl/brieven/nieuwe-model-parkeerverordening-en-modelbepalingen-deelmobiliteit-apv>.

Een gemeente die deelmobiliteit wil reguleren in de APV, kan van deze modelbepaling gebruik maken. De nadere regels in dit document sluiten aan op de nieuwe modelbepaling deelmobiliteit van de VNG.

GRONDSLAG IN DE APV EN IN WELK HOOFDSTUK?

De vergunningplicht in de VNG model-APV deelmobiliteit richt zich op het kunnen sturen op onder andere het type voertuigen en het locatiegebruik. De belangen die deze regels dienen, gaan over het beperken van overlast en hinder door de voertuigen in de openbare ruimte. Er is hierbij verdedigbare samenhang met de openbare orde en dus de APV. Daarnaast richt de vergunningplicht zich ook op het voorkomen van extra druk op de openbare ruimte.

De APV maakt reguleren mogelijk door aanbod van deelmobiliteit te verbieden, tenzij onder voorwaarden vergunning is verleend. Een verbod behoudens vergunning en de bevoegdheid om nadere regels te stellen, kan op twee plaatsen in de APV worden ondergebracht. Dat kan in hoofdstuk 2 of hoofdstuk 5. Het staat gemeenten vrij deze keuze te maken.

Hoofdstuk 2 van de APV betreft bepalingen over openbare orde en veiligheid, volksgezondheid en milieu. Deelmobiliteit kan worden gezien als een vorm van dienstverlening, die de openbare orde raakt en die ook invloed heeft op het milieu. Dat kan een argument zijn voor plaatsing van een verbod behoudens vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen op commerciële basis in de openbare ruimte in Hoofdstuk 2. Als een gemeente overgaat tot regeling in Hoofdstuk 2, is een aanvulling nodig in Hoofdstuk 5 (Afdeling Parkeerexcessen) van de APV, waarmee wordt aangegeven dat voertuigen die geplaatst worden met een vergunning voor deelvervoer, niet vallen onder de afdeling Parkeerexcessen.

In Hoofdstuk 5 van de APV worden "Andere onderwerpen die behoren tot de huishouding van een gemeente" geregeld. Dit betreft een gevarieerd aantal 'restonderwerpen' die onder meer gaan over 'parkeeroverlast' van voertuigen. Een verbod behoudens een vergunning voor het aanbieden deelvoertuigen op commerciële basis in de openbare ruimte kan daarom ook in dit hoofdstuk worden ondergebracht.

De VNG plaatst de bepaling in afdeling 2 van hoofdstuk 2 van de Model-APV. De keuze voor opname in Hoofdstuk 2 of 5 heeft geen invloed op de formulering van de verbodsbepaling. Wel moet worden gelet op de juiste verwijzingen.

WELKE (DEEL)VOERTUIGEN VALLEN ONDER HET VERBOD IN DE MODELBEPALING DEELMOBILITEIT VAN DE VNG?

De VNG modelbepaling deelmobiliteit geeft aan dat "het verboden is zonder vergunning van het college bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook voertuigen op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar te stellen voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen." In de huidige praktijk strekt het verbod zich uit tot de volgende voertuigen: (elektrische) (bak)fietsen, (elektrische) scooters (snorfietsen of bromfietsen), en het is mogelijk om ook (elektrische) auto's in het verbod mee te nemen, waarvan de definities in de nadere regels zijn opgenomen.

Het verbod behoudens vergunning in de VNG model APV-bepaling deelmobiliteit richt zich op bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook aanbieden van deelfervoer. In de definitie van deelfervoer zijn bepaalde vormen van delen uitgesloten van de vergunningplicht. Het betreft aanbieders met een niet commercieel karakter, zoals particuliere verhuur, peer to peer netwerken, onderling (auto)delen en coöperatief (auto)delen. Alle activiteiten die vallen onder het verbod in de APV, kunnen via de nadere regels weer worden toegestaan via vergunningverlening.

In de VNG model APV wordt het begrip voertuig gebruikt. Voor dat begrip is aansluiting gezocht bij de in de geldende wegenverkeerswetgeving gebruikte definitie, te weten de definitie die is opgenomen artikel 1 van het Reglement voor verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

GRONDSLAG IN DE APV EN IN WELK HOOFDSTUK?

Naast de vergunningplicht, zullen gemeenten het proces van aanvraag, vergunningverlening en de inhoudelijke vergunningsvoorwaarden die zij daarbij willen hanteren, moeten regelen. Deze regels zijn niet opgenomen in de APV, maar kunnen gemeenten vastleggen in zogenaamde nadere regels. Gemeenten moeten de officiële nadere regels publiceren in het eigen Gemeenteblad of op Overheid.nl (Wet elektronische publicaties, Wep). De modelbepalingen deelmobiliteit die hieronder worden beschreven, vormen een model voorbeeldinvulling van die nadere regels.

ONTHEFFING VANWEGE EXPERIMENT

Mocht een gemeente een experiment met deelfervoer willen kunnen doen, dan moet zij daarvoor een rechtsgrond regelen. De VNG model APV kent Hoofdstuk 1 een algemene bepaling voor ontheffing van verbodshandelingen zonder vergunning, die op verschillende plaatsen en onderwerpen in de APV zijn opgenomen. Ontheffing van de vergunningsplicht voor deelfervoer valt daar ook onder. Er kunnen aan de ontheffing van het vergunningsverbod, in de nadere regels nog nadere voorwaarden en voorschriften worden gebonden, waarmee bijvoorbeeld het type voertuig, de omvang en de lengte het experiment worden bepaald.

TOEPASSING VAN DIENSTENRICHTLIJN¹⁰

De vraag is of het aanbieden van deelvervoer op de openbare weg kwalificeert als een dienst in de zin van de Dienstenrichtlijn (en daarmee ook onder de Dienstenwet valt), of dat het hiervan is uitgezonderd. Op grond van artikel 2, tweede lid, onderdeel d, van de Dienstenrichtlijn is de richtlijn mogelijk niet van toepassing op diensten op het gebied van deelvervoer¹¹. In dit document wordt ervan uitgegaan dat de Dienstenrichtlijn van toepassing is.

Voor de model-APV-bepaling deelmobiliteit van de VNG is aangenomen dat de vergunningverlening voor deelvervoer wel onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn valt. In de rechtspraak is echter nog geen definitieve duidelijkheid gegeven over de vraag of het aanbieden van deelvervoer onder de vervoersexceptie valt, of dat de Dienstenrichtlijn hierop daadwerkelijk van toepassing is.

Uitgaande van het standpunt dat de Dienstenrichtlijn van toepassing is én dat sprake is van een autonoom vergunningstelsel, hebben gemeenten beleidsvrijheid om te bepalen of de Lex silencio positivo (LSP) van toepassing is. In de modelbepaling is ervoor gekozen om de LSP buiten toepassing te verklaren.

LSP betekent dat als een bestuursorgaan niet binnen de wettelijke termijn beslist op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing, de vergunning automatisch wordt verleend. Het uitgangspunt is: *Geen antwoord = toestemming*.

SAMENLOOPBEPALING APV EN PARKEERVERORDENING

Via een samenloopbepaling kan worden geregeld dat het APV verbod voor deelauto's niet van toepassing is als de gemeente een parkeervergunning heeft verleend op grond van de parkeerverordening. Die kan worden ingezet in geval gemeente zowel een parkeerverordening als een APV heeft, en een commerciële aanbieder van deelauto's niet wil verplichten óók een APV-vergunning te verkrijgen. Deze optionele bepaling stelt dat de vergunningsplicht niet geldt voor aanbieders die al beschikken over een parkeervergunning.

Hieronder een voorbeeldbepaling in verband met samenloop, toe te voegen aan de VNG modelbepaling deelmobiliteit (Artikel 2:13) van de model APV:

Lid n

Het verbod in het eerste lid, is niet van toepassing op motorvoertuigen waarvoor het college een [Een parkeervergunning] als bedoeld in [parkeerverordening] heeft verleend.

¹⁰ De Dienstenrichtlijn is Europese wetgeving die bedoeld is om de interne markt voor diensten binnen de Europese Unie (EU) beter te laten functioneren. De Dienstenwet is de Nederlandse vertaling en implementatie van de Europese Dienstenrichtlijn in nationale wetgeving.

¹¹ Deelvervoer valt mogelijk wel onder de Dienstenrichtlijn omdat er geen sprake is van klassiek vervoer met een vervoerder (bijvoorbeeld bus of trein) die verantwoordelijk is voor het vervoer. Bij deelvervoer rijdt de gebruiker zelf en is sprake van een economische dienst.

GRONDSLAG VOOR DELEN VAN DATA

De huidige model APV-bepaling deelmobiliteit van VNG biedt nog geen grondslag voor het opvragen en verwerken van gebruiksdata van vergunningshouders (daar wordt nog aan gewerkt). Indien gemeente de bepalingen in de nadere regels uit dit model omtrent het delen van data wil toepassen, is die grondslag/bevoegdheid wel nodig. Aangegeven moet worden voor welke doelen het college persoonsgegevens kan verwerken. De tekst in het kader hieronder kan daarvoor worden gebruikt.

In artikel X gaat het om de doelen ontwikkelen en evalueren en eventueel bijstellen van het gemeentelijke beleid en in artikel Ya om de controle op de naleving van de verstrekte vergunningen. De doelen verschillen, daarom zijn verschillende grondslagen nodig. Zie voor verdere uitleg de toelichting bij de artikelen over data.

Artikel X

1. Het college van burgemeester en wethouders ontwikkelt en evalueert het gemeentelijk (deel) mobiliteitsbeleid. Het college is bevoegd hierbij persoonsgegevens te verwerken van gebruikers van voertuigen voor deelmobiliteit.
2. Het college van burgemeester en wethouders stelt binnen het kader van deze verordening nadere regels over de wijze waarop de ontwikkeling en evaluatie van het gemeentelijk deelmobiliteitsbeleid plaatsvindt, waaronder in elk geval regels over de in het eerste lid bedoelde persoonsgegevens.

Artikel Y

1. Het college van burgemeester en wethouders is belast met het toezicht op de naleving van vergunningen. Het college is bevoegd hierbij persoonsgegevens te verwerken van gebruikers van voertuigen voor deelmobiliteit.
2. Burgemeester en wethouders stellen binnen het kader van deze verordening nadere regels over het toezicht op de naleving van vergunningen, waaronder in elk geval regels over verwerking van de in het eerste lid bedoelde persoonsgegevens.

In de model nadere regels wordt verwezen naar het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit. Dit profiel is een standaard voor het delen van data bij deelmobiliteit. De standaard is beschikbaar via het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

OPEN OF SCHAARS VERGUNNINGENSTELSEL IN DE APV?

Binnen het vergunningenstelsel van de APV kan worden gekozen voor een open of een schaars stelsel. Gezien de nog jonge en snel veranderende markt voor deelmobiliteit, ligt een open vergunningenstelsel op dit moment meer voor de hand dan een schaars stelsel. Een schaars systeem is vooral passend in gebieden waar veel aanbieders tegelijkertijd actief willen zijn. In de praktijk blijkt echter dat met name in perifere gebieden — en zelfs in relatief grote steden buiten de Randstad — het voor aanbieders lastig is om een rendabele bedrijfsvoering op te zetten.

Bovendien kan een schaars vergunningenstelsel een extra drempel vormen voor toetreding van aanbieders, wat de aantrekkelijkheid van de gemeente voor deelmobiliteitsdiensten kan verminderen. Daarbij komt dat een schaars stelsel van gemeenten aanzienlijk meer vraagt in de voorbereiding én bij de handhaving.

Voor een zorgvuldige afweging tussen beide stelsels is een goed marktonderzoek essentieel. Daarmee krijgt de gemeente inzicht in het aantal geïnteresseerde aanbieders en in hoeverre de markt mogelijk overbelast raakt. Als dat risico beperkt is, verdient een open vergunningenstelsel de voorkeur.

Hieronder worden beide stelsels nader toegelicht. In de model APV-bepaling deelmobiliteit van de VNG zijn beide varianten uitgewerkt en voorzien van een toelichting.

OPEN VERGUNNING

Bij een open vergunning kan worden gekozen voor verlening voor onbepaalde of bepaalde tijd. Indien wordt gekozen voor een vergunning voor bepaalde tijd, dient dit goed gemotiveerd te worden. De vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen betreft het bijzondere gebruik van de openbare weg, waarbij het niet wenselijk is dat het reguliere gebruik van de weg daardoor onevenredig wordt beperkt.

Om die reden kan ook een open vergunning van tijdelijke aard zijn. Tijdelijkheid biedt gemeenten de mogelijkheid om het gebruik van de openbare ruimte veilig en doelmatig te laten verlopen en te waarborgen dat het algemene belang van de openbare bestemming van de weg niet ondergeschikt raakt aan de verleende vergunning. Na afloop van de vergunningsperiode kan opnieuw worden beoordeeld of het aanbieden van deelvervoer nog steeds gewenst en passend is binnen de gemeente. Bij de bepaling van de lengte van de tijdelijke vergunning moet de terugverdientijd voor de aanbieder in acht worden genomen.

SCHAARSE VERGUNNING

De keuze voor een schaars vergunningstelsel dient zorgvuldig en onderbouwd te worden gemaakt. Een schaarse vergunning mag in beginsel slechts voor bepaalde tijd worden verleend. Verlening voor onbepaalde tijd zou de vergunninghouder namelijk een onevenredig voordeel geven, doordat toetreding voor nieuwe aanbieders in de praktijk vrijwel onmogelijk wordt.

De gemeente moet kunnen motiveren dat er daadwerkelijk sprake is van schaarste, op grond waarvan het in het algemeen belang noodzakelijk is om het aantal vergunningen te beperken. Die schaarste kan voortkomen uit beleidsmatige overwegingen, zoals het beperken van overlast of het behouden van leefbaarheid in de openbare ruimte, of uit feitelijke omstandigheden, zoals het ontbreken van voldoende fysieke ruimte.

Binnen een schaars stelsel zijn de regels voor deelmobiliteit doorgaans complexer. Er moet een verdelingsprocedure worden gevolgd, waarbij eisen gelden ten aanzien van transparantie en objectieve, duidelijke selectiecriteria.

Wanneer een schaarse vergunning wordt verleend, is het van belang dat de looptijd voldoende ruimte biedt voor een rendabele exploitatie. De geldigheidsduur moet aansluiten bij de terugverdientijd van investeringen. Een automatische verlenging is niet toegestaan. Als uit de praktijk of op basis van marktonderzoek blijkt dat slechts weinig aanbieders belangstelling hebben voor het aanbieden van deelvervoer in de gemeente, is het instellen van een schaars vergunningstelsel niet proportioneel en moeilijk uitlegbaar. In dat geval schiet het stelsel zijn doel voorbij. Bovendien is de vereiste verdelingsprocedure arbeidsintensief voor zowel gemeenten als marktpartijen. Grote gemeenten die ervaring hebben opgedaan met schaarse stelsels, geven aan dat deze verdelingsprocedure arbeidsintensief is voor de gemeente en ook voor de aanbieders. De benodigde tijdsinvestering kan een overweging zijn, een eenvoudiger systematiek te gebruiken. Wel geeft een verdelingsprocedure meer mogelijkheden om te sturen op kwaliteit van het te vergunnen deelvervoer.

Een werkbaar alternatief is het verstrekken van een open vergunning voor bepaalde tijd. De motivering hiervoor kan worden gevonden in de te beschermen belangen. Deelvoertuigen in de openbare ruimte zijn een vorm van privégebruik en dit gebruik mag het algemeen gebruik van de openbare ruimte niet onevenredig verstoren. Door vergunningen tijdelijk te verlenen, kan de gemeente het effect van deelmobiliteit op de openbare ruimte monitoren en bijsturen indien nodig.

VERVOLG

Dit document werkt verder de nadere regels onder de model-APV-bepaling deelmobiliteit van VNG uit.

4. WEGWIJS IN DE MODEL NADERE REGELS

De model nadere regels deelmobiliteit in het volgende deel van deze publicatie zijn dus nadere regels binnen een vergunning onder de APV, specifiek toegespitst op de VNG model APV Deelmobiliteit. Deze nadere regels passen op de verschillende vormen van deelmobiliteit en vergunningsvormen. Daarom een korte uitleg hoe de model nadere regels in dit document zijn opgebouwd.

UITGANGSPUNTEN

Bij het opstellen van de nadere regels zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Er wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd, om doelmatig te zijn, ondernemers ruimte te bieden en werklust te beperken;
2. Bestaande wettelijke bepalingen worden alleen herhaald in de nadere regels als dat iets toevoegt;
3. Marktwerking wordt gerespecteerd: wat de markt vanzelf regelt, hoeft niet aanvullend te worden vastgelegd;
4. Nadere regels worden alleen gesteld als deze ook daadwerkelijk handhaafbaar zijn.

Deze benadering voorkomt overbodige regelgeving en onnodige administratieve lasten. Dit sluit aan bij belangrijke lessen uit de praktijk met eerdere gemeentelijke vergunningstelsels

VARIANTEN VAN DE MODEL NADERE REGELS

Er is een duidelijk onderscheid te maken in regels voor de verschillende vormen van deelmobiliteit. In deze versie zijn de nadere regels geformuleerd opgedeeld in drie varianten, en onderverdeeld naar:

- Open vergunningsvoorwaarden voor twee- en driewielers
- Schaarre vergunningsvoorwaarden voor twee- en driewielers.
- Open vergunningsvoorwaarden voor deelauto's.

Met behulp van kleurcodering worden de regels voor specifieke vormen van deelmobiliteit herkenbaar gemaakt.

De open vergunning voor tweewielers en driewielers is gemarkeerd in lichtblauw.

De schaarse vergunning voor tweewielers en driewielers is gemarkeerd in lichtgeel.

De open vergunning voor deelauto's is gemarkeerd in lichtgroen.

Hieronder de opbouw van de model nadere regels in een tabel.

Intitulé Bevat een introductietekst waarmee de nadere regels voor deelmobiliteit opent		
Hoofdstuk 1 Bevat de definities voor zover deze niet in de APV staan vermeld		
<u>Variant</u> <u>Open vergunning</u> <u>2 en 3 wielers</u>	<u>Variant</u> <u>Schaarse vergunning</u> <u>2 en 3 wielers</u>	<u>Variant</u> <u>Open vergunning</u> <u>Deelauto</u>
Hoofdstuk 2 Beschrijft de aanvraagprocedure	Hoofdstuk 2 Beschrijft de aanvraagprocedure	Hoofdstuk 2 Beschrijft de aanvraagprocedure
Hoofdstuk 3 Beschrijft de basis vergunningsvoorwaarden	Hoofdstuk 3 Beschrijft de basis vergunningsvoorwaarden	Hoofdstuk 3 Beschrijft de basis vergunningsvoorwaarden
	Hoofdstuk 4 Beschrijft de verdelingsprocedure	
Hoofdstuk 4 Ontheffing Beschrijft de experimenteerbepaling	Hoofdstuk 5 Ontheffing Beschrijft de experimenteerbepaling	Hoofdstuk 4 Ontheffing Beschrijft de experimenteerbepaling
Hoofdstuk 5 Slotbepaling Beschrijft inwerkingtreding en evaluatie	Hoofdstuk 6 Slotbepaling Beschrijft inwerkingtreding en evaluatie	Hoofdstuk 5 Slotbepaling Beschrijft inwerkingtreding en evaluatie

Er zijn 3 varianten. De Intitule en Hoofdstuk 1 zijn voor elke variant gelijk. Hoofdstukken 2 en 3 komen in elke variant voor, elk toegespitst op een specifieke vorm van deelmobiliteit. Ook de laatste twee hoofdstukken komen in alle varianten voor en zijn volledig identiek. Artikelen die tekstueel exact gelijk zijn binnen varianten, worden aangeduid met een in de kantlijn. Dit kan gelden voor alle drie de varianten of slechts twee van de drie. Deze aanduiding is vooral van belang voor het onderhoud van de regels en bij een eventuele samenvoeging van varianten.

Let op: er is géén model schaarse vergunning voor deelauto's opgenomen, omdat die variant niet nodig lijkt.

TOELICHTING

Tot slot is een artikelsgewijze toelichting gegeven.

WAT STAAT ER NIET IN?

Aan het slot van dit document is een overzicht gegeven van bepalingen die bewust niet zijn opgenomen in het model met de argumenten waarom die niet zijn opgenomen.

5. MODEL NADERE REGELS DEELMOBILITEIT

VARIANTEN VAN DE MODEL NADERE REGELS

Nadere regels deelvoertuigen gemeente

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente

Gelet op Hoofdstuk 2 of 5 van de Algemeen Plaatselijke Verordening

Overwegende dat het college op grond van

- Artikel [] APV vergunning kan verlenen voor het commercieel aanbieden van deelvoertuigen op openbare plaatsen
- Artikel [] APV bevoegd is nadere regels te stellen ten aanzien van het bepaalde in afdeling/hoofdstuk

Besluit vast te stellen de nadere regels deelmobiliteit gemeente20..

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 1 DEFINITIES

In deze nadere regels wordt verstaan onder:

aanvrager:	aanbieder van deelvoertuigen, die een vergunning wenst voor het georganiseerd aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte;
besloten kring van personen:	coöperatieve deelvormen waarbij een besloten groep bewoners één of meerdere voertuigen onderling deelt of particuliere deelvormen waarbij bewoners hun privévoertuigen delen met derden;
college:	college van burgemeester en wethouder van de gemeente [];
deelvoertuig:	voertuig dat bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar wordt gesteld voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen;
deelauto:	motorvoertuig zoals bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, welke wordt aangeboden als deelvoertuig;
deelbakfiets:	motorrijtuig op twee of drie wielen, dat met spierkracht via pedalen wordt aangedreven of dat is uitgerust met elektrische trapondersteuning tot een maximumsnelheid van 25 km/h met een bak voorop waarin mensen of goederen vervoerd kunnen worden welke wordt aangeboden als deelvoertuig;
deelfiets:	vervoermiddel met twee wielen, dat met spierkracht via pedalen wordt aangedreven of dat is uitgerust met elektrische trapondersteuning tot een maximumsnelheid van 25 km/h, niet zijnde een deelbakfiets, welke wordt aangeboden als deelvoertuig;

deelscooter:	motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/u of 25 km/u (ook wel bromfiets of snorfiets genoemd), al dan niet uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, welke wordt aangeboden als deelvoertuig;
vergunning:	vergunning als bedoeld in artikel x van de verordening;
vergunninghouder:	de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan wie of aan welke op basis van diens aanvraag vergunning wordt verleend;
verordening:	<citeertitel van> Algemeen Plaatselijke Verordening;
voertuig:	hetgeen hieronder wordt verstaan in artikel XX van de verordening;
voertuigcategorie:	indeling naar eenzelfde soort deelvoertuigen.

6. VARIANT: OPEN VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

ARTIKEL 2.1 DEELVOERTUIGEN

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor deel-e-bakfiets, deelfiets, deelscooter.
(De gemeente dient te kiezen welke voertuigen zij wil reguleren)

ARTIKEL 2.2 AANVRAAGVEREISTEN (TOELATINGSVOORWAAR- DEN) EN INDIENINGSPROCEDURE (ALGEMENE BASISBEPALING)

1. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van een uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat.
2. De aanvrager maakt gebruik van het door het college vastgestelde (digitale of schriftelijke) aanvraagformulier. Het aanvraagformulier is bijgevoegd in bijlage ...
3. Het digitale of schriftelijke aanvraagformulier is volledig ingevuld en vergezeld van documenten die betrekking hebben op lid 1.
4. De aanvraag is ingediend binnen het door het college opengesteld tijdvak.
5. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
6. Aanvragen die niet voldoen aan de indieningsvereisten genoemd in het eerste en vierde lid, worden buiten behandeling gesteld.

ARTIKEL 2.3 BESLISTERMIJN

1. Het college beslist binnen acht weken na de uiterste indieningstermijn van het opengesteld tijdvak voor de aanvraag.
2. De beslissing kan eenmaal voor ten hoogste acht weken worden verdaagd.
3. Van het besluit in het tweede lid doet het college voor het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk mededeling aan de aanvrager.

ARTIKEL 2.4 WEIGERINGS- EN INTREKKINGSGRONDEN

In aanvulling op de weigeringsgronden, genoemd in artikel 1.8 en artikel 2.13, vijfde lid van de verordening, kan het college een vergunning weigeren of intrekken indien:

- a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen dan bedoeld in artikel 2.1;
- b. in strijd wordt gehandeld met de aanvraagvereisten;
- c. In strijd wordt gehandeld met de vergunningsvoorwaarden genoemd in Hoofdstuk 3.

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN DEEL(BAK)FIETS EN OF DEELSCOOTERS

ARTIKEL 3.1 PLAFOND PER VERGUNNINGEN

De gemeente kan kiezen of zij een plafond wil instellen per vergunning zoals hieronder in de tabel aangegeven. Een plafond per vergunning, maakt de vergunning niet schaars, omdat het totale aantal af te geven vergunningen door de gemeente niet wordt beperkt. Ook moet de gemeente kiezen of zij de vergunningsduur wil beperken.

1. Het college verleent uitsluitende vergunningen voor de volgende voertuigcategorieën:
 - a. Deelfietsen
 - b. Deelbakfietsen
 - c. Deelscooter.
2. Een vergunning wordt verstrekt voor ten hoogste XX deel(bak)fietsen en of scooters.
3. Er wordt één vergunning per aanvrager verstrekt.

Vergunningsduur (optioneel)

4. Het college verleent de vergunning voor de periode van ten hoogste X jaar.
De vergunningsduur kan worden verlengd met eenzelfde periode.

ARTIKEL 3.2 VOORWAARDEN KWALITEIT VOOR DEEL(BAK)FIETS EN DEELSCOOTER

1. De deel(bak)fietsen en of deelscooters waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde voorwaarden.
2. De deel(bak)fietsen en of deelscooters zijn visueel herkenbaar als deelvoertuig met een merkaanduiding van de aanbieder (dan wel platform) en een contactmogelijkheid.
3. Reclame-uitingen op deel(bak)fietsen en of deelscooters mogen het functioneel gebruik van die voertuigen niet belemmeren.
4. Deel(bak)fietsen en of deelscooters in de openbare ruimte die niet meer als zodanig in gebruik zijn bij de vergunninghouder moeten zijn ontdaan van de visuele en virtuele kenmerken als deelvoertuig. Dit betreft in ieder geval de merkaanduiding, de identificatienummers en de contactgegevens.
5. De banden van de deelfietsen mogen een maximale breedte hebben van 50 mm zodat de deelfietsen kunnen worden geparkeerd in de voorhanden zijnde fietsparkeervoorzieningen. *(Optioneel)*
6. De deelscooters zijn zero emissie. *(Optioneel)*

	Voertuigcategorie (aan te vullen)	Maximaal aantal deelvoertuigen per vergunning (= optie)	Vergunningsduur (=optie)
A	Deelfiets	n.t.b.	n.t.b.
B	Deelbakfiets	n.t.b.	n.t.b.
C	Deelscooter	n.t.b.	n.t.b.

ARTIKEL 3.3 VOORWAARDEN BESCHIKBAARHEID DEEL(BAK) FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

1. De vergunninghouder stelt de deel(bak)fietsen en of deelscooters dag en nacht OF tenminste van 7.00u tot 23.00 u (*keuze maken*), beschikbaar aan gebruikers, met uitzondering van bijzondere dagen.
2. Het deelvoertuig dat zich bevindt op of aan de weg, dient tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen tenminste 85% van de tijd geschikt te zijn voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van één jaar, waarbij in gebruik zijn wordt meegeteld als zijnde beschikbare tijd.
3. Het college stelt bijzondere dagen en of tijden (*keuze maken*) vast waarop de deel(bak)fietsen en of deelscooters niet of beperkt beschikbaar hoeft te zijn.
4. De vergunninghouder dient in de winterperiode tenminste 50% van het in de zomerperiode geplaatste aantal deel(bak)fietsen en of deelscooters (kiezen welke deelvoertuigen) beschikbaar te hebben.
5. De zomerperiode vangt aan op 1 maart, de winterperiode op 1 november.
6. De vergunninghouder kan in bijzondere omstandigheden na overleg met het college tijdelijk afwijken van het eerste lid.

ARTIKEL 3.4 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLARE DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS EN HERVERDELING

1. De vergunninghouder verwijdert binnen 5 werkdagen niet gebruiksklare deel(bak)fietsen en of deelscooters die anderszins niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg.
2. In geval van clustering van meerdere deel(bak)fietsen en of deelscooters, die in grote mate blijft afwijken van de klantvraag en of die overlast veroorzaken, verdeelt de vergunninghouder de deelvoertuigen binnen 48 uur.

ARTIKEL 3.5 PARKEREN

1. De vergunninghouder corrigeert of verplaatst conform de tabel aangegeven uur norm, 90% van gevaarlijk, hinderlijk of onjuist geparkeerde deelvoertuigen alsmede deelvoertuigen die op foutieve wijze worden opgeladen bij de openbare infrastructuur.

Voertuigcategorie	Gevaarlijk geparkeerd	Hinderlijk geparkeerd	Onjuist geparkeerd
Deel(bak)fiets	onmiddellijk	12	24
Deelscooter	onmiddellijk	12	24

2. Als op grond van artikel X van de verordening wegen en wegvakken zijn aangewezen als stallingszones, stelt het college informatie hierover beschikbaar in bijlage ... bij deze nadere regels OF via een MDS-feed (*keuze maken*).
3. De vergunninghouder biedt de deelfiets en of deelscooters enkel aan vanaf de daarvoor aangewezen stallingszones.
4. De vergunninghouder wijst een gebruiker van een deel(bak)fiets en of deelscooter voor aanvang van dat gebruik op specifiek voor dat voertuig in de gemeente geldende parkeerregels en parkeerinstructies, zoals bedoeld in het eerste lid.
5. De vergunninghouder beschikt over een controlemechanisme die er bij klanten op stuurt dat een deel(bak)fiets en of deelscooter op de juiste manier wordt gestald. (*Optioneel*)
6. De vergunninghouder zorgt ervoor dat het door de gemeente bepaalde maximaal aantal deelvoertuigen per stallingszone niet wordt overschreden. (*Optioneel*)
7. Het college is bevoegd om te allen tijde de stallingszones van de vergunninghouders aan te passen en informeert de vergunninghouders tenminste 10 dagen voor de inwerkingtreding van het voorgenomen wijzigingsbesluit. (*Optioneel*)

ARTIKEL 3.6 VERWIJDERING BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. De vergunninghouder dient bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen één maand zijn in de gemeente aanwezige deelvoertuigen te verwijderen.
2. Van beëindiging van de bedrijfsactiviteiten van de vergunninghouder is sprake als:
 - a. De vergunninghouder zijn activiteiten binnen de gemeente beëindigt. In dat geval brengt de vergunninghouder de gemeente daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte;
 - b. De vergunninghouder geen noemenswaardige activiteiten meer laat zien;
 - c. De vergunninghouder in surseance van betaling verkeert dan wel failliet is verklaard. De vergunning wordt in dat geval geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van schriftelijke kennisname door de gemeente;
 - d. De gemeente de vergunning intrekt; of
 - e. De vergunningstermijn is verlopen.
3. Indien de vergunninghouder de deelvoertuigen niet adequaat verwijdert, kan het college overgaan tot verwijdering en de daarmee gemoeide kosten in rekening brengen bij de vergunninghouder, alsmede kosten van noodzakelijke herstel van de openbare ruimte in originele staat.

ARTIKEL 3.7 COMMUNICATIE EN KLACHTENPROCEDURE

1. De vergunninghouder biedt één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt voor de gemeente, die bevoegd is namens de vergunninghouder afspraken te maken en die telefonisch en per e-mail bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 u.
2. De vergunninghouder biedt een vast telefoonnummer dat specifiek is bestemd voor medewerkers Handhaving van de gemeente en dat bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 uur.
3. De vergunninghouder is voor klanten 24 uur online bereikbaar en telefonisch bereikbaar op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u. Buiten kantooruren is communicatie in de Engelse taal toegestaan.
4. De vergunninghouder behandelt en registreert klachten over overlast in openbare ruimte en rapporteert hierover aan het college alsmede de wijze van afhandeling in een door de gemeente aangeleverd format.

ARTIKEL 3.8 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN

1. De vergunninghouder informeert de gebruiker, voorafgaand aan het gebruik van het deelvoertuig, volledig en transparant in de Nederlandse taal (taalniveau B1) en of in de Engelse taal over de van toepassing zijnde gebruiksvoorwaarden waarbij in ieder geval worden genoemd, de hoogte van de waarborgsom, het eigen risico bij schade aan het deelvoertuig dan wel bij diefstal daarvan, de geldende parkeerregels voor het deelvoertuig, het gevolg van fout parkeren daarvan, en te hard rijden daarmee.
2. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de verhuur aan een gebruiker die wettelijk bevoegd is voor het gebruik van zijn deelvoertuigen.

ARTIKEL 3.9 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

1. De vergunninghouder doet mee aan de periodieke, landelijke enquête onder gebruikers van de deelmobiliteit, en levert indien van toepassing aan de uitvoerend onderzoekspartij de relevante ruwe, geanonimiseerde enquêteresultaten.
2. De vergunninghouder dient gegevens over haar deelvoertuigen in de gemeente, geautomatiseerd aan te leveren aan de gemeente of aan een door de gemeente aangewezen derde partij, op basis van het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit.

ARTIKEL 3.10 REGIONAAL DEELVERVOER (OPTIONEEL)

1. De vergunninghouder staat toe dat voertuigen buiten gemeentegrenzen, in andere servicegebieden worden achtergelaten, en dat deelvoertuigen die gehuurd zijn van dezelfde vergunninghouder buiten gemeentegrenzen binnen het servicegebied van de gemeente kunnen worden achtergelaten. Deze regel is niet van toepassing op deelvoertuigen die altijd terug naar een eigen verhuurplek of verhuurzone moeten voordat de huur kan worden beëindigd.
2. Als de vergunninghouder in buurgemeenten van de gemeente waarmee uitwisseling van deelvoertuigen is overeengekomen aanbod plaatst, mag het aanbod van vergunde voertuigen in de gemeente per maand met maximaal 20% overschreden of onderschreden worden.

HOOFDSTUK 4 ONTHEFFING

ARTIKEL 4.1 EXPERIMENTEN

1. Het college kan overeenkomstig artikel ... van de verordening ontheffing verlenen voor een experiment met deelmobiliteit.
2. Het college kan aan de ontheffing voorschriften of beperkingen verbinden die betrekking hebben op artikel ... van de verordening.
3. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van X jaar en X deelvoertuigen.
4. Het college informeert de gemeenteraad over het aangaan van een experiment.

HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 5.1 INWERKINGTREDING

Deze nadere regels treden in werking op

(OF)

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

ARTIKEL 5.2 EVALUATIE

Deze nadere regels worden geëvalueerd in...

ARTIKEL 5.3 CITEERTITEL

Deze regeling wordt aangehaald als: nadere regels deelmobiliteit gemeente .. 20...

7. VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

ARTIKEL 2.1 DEELVOERTUIGEN

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor deel-e-bakfiets, deelfiets, deelscooter.
(De gemeente dient te kiezen welke voertuigen zij wil reguleren)

ARTIKEL 2.2 AANVRAAGVEREISTEN (TOELATINGSVOORWAARDEN) EN INDIENINGSPROCEDURE (ALGEMENE BASISBEPALING)

1. Het college maakt minimaal drie weken van te voren op www.officielebekendmakingen.nl OF www.gemeenteX.nl *(keuze maken)* bekend dat aanvragen voor een vergunning voor een bepaalde voertuigcategorie kunnen worden ingediend.
2. De aanvraag wordt ingediend via een daartoe door het college vastgesteld aanvraagformulier in de periode die begint drie weken na de dag van de bekendmaking als bedoeld in het eerste lid en eindigt vijf weken na de dag van deze bekendmaking. Het (digitale) aanvraagformulier is in Bijlage X opgenomen.
3. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van een
 - a. Uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of van een gelijkwaardigregister in een EU-lidstaat;
 - b. Gebruikersplan;
 - c. Zorgplichtplan; en
 - d. Duurzaamheidsplan.
4. Het digitale of schriftelijke aanvraagformulier is volledig ingevuld en vergezeld van documenten die betrekking hebben op lid 1 a t/m d.
5. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
6. Aanvragen die niet voldoen aan de indieningsvereisten genoemd in het eerste lid, worden buiten behandeling gesteld.

ARTIKEL 2.1 DEELVOERTUIGEN

1. Het college beslist binnen acht weken na afloop van de termijn genoemd in artikel 2.2 tweede lid.
2. De beslissing kan eenmaal voor ten hoogste acht weken worden verdaagd.
3. Van het besluit in het tweede lid doet het college voor het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk mededeling aan de aanvrager.

ARTIKEL 2.4 WEIGERINGS- EN INTREKKINGSGRONDEN

In aanvulling op de weigeringsgronden genoemd in artikel 1.8 en artikel 2.13, zevende lid onder b van de verordening, kan het college een vergunning weigeren of intrekken indien:

- a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen dan bedoeld in artikel 2.1;
- b. In strijd wordt gehandeld met de aanvraagvereisten;
- c. In strijd wordt gehandeld met de vergunningsvoorwaarden genoemd in Hoofdstuk 3.

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVORWAARDEN

ARTIKEL 3.1 VERGUNNINGEN

1. Het college verleent uitsluitend vergunningen voor de volgende voertuigcategorieën:
 - a. Deelfietsen
 - b. Deelbakfietsen
 - c. Deelscooter.

ARTIKEL 3.2 VERGUNNINGENPLAFOND DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

Variant 1: Maximeren aantal te verlenen vergunningen

1. Het college verleent X vergunningen voor deel(bak)fietsen.
2. Het college verleent X vergunningen voor deelscooters
3. De vergunning wordt verstrekt voor de periode van ten hoogste X jaar.
4. De vergunningsduur kan worden verlengd met eenzelfde periode

De gemeente kan naast een vergunningenplafond ook het aantal deelvoertuigen per vergunning maximeren. De vergunning blijft in deze situatie schaars, want het aantal af te geven vergunningen blijft beperkt.

Variant 2:

Deelvoertuigcategorie	Maximumaantal vergunningen (totaal)	Maximumaantal voertuigen per vergunning	Looptijd vergunning
Deelfiets	n.t.b	n.t.b	4 jaar
Deelbakfiets	n.t.b	n.t.b	4 jaar
Deelscooter	n.t.b	n.t.b	4 jaar

Voertuigenplafond voor de hele gemeente

Een gemeente kan ook een schaars stelsel instellen door te een voertuigenplafond vast te stellen voor de hele gemeente in plaats van een vergunningenplafond. De gemeente gebruikt deze bepaling alleen als zij het totale aantal deel(bak)fietsen en of deelscooters in de gemeente wil maximeren. Door een dergelijk maximum te bepalen, wordt het aantal af te geven vergunningen indirect beperkt en dus schaars. Bij een voertuigenplafond voor de hele gemeente, moet ook worden bepaald welk deel van het totaal aantal deelvoertuigen ten hoogste per aanbieder kan worden vergund, om voorkomen dat slechts één aanbieder een vergunning kan aanvragen voor het totaal toegestane aantal deelvoertuigen in de gemeente.

1. Het college stelt een voertuigplafond vast voor ten hoogste YY deel(bak)fietsen en of YY deelscooters.
2. Het college verleent vergunning voor ten hoogste X % (bijvoorbeeld 50) van het voertuigenplafond OF X aantal deel(bak)fietsen en of deelscooters per vergunning aan één aanbieder.
3. Het aantal vergunde deelvoertuigen kan nooit meer zijn dan het voertuigplafond genoemd in het eerste lid.

De gemeente moet bij het instellen van een schaarse vergunning een keuze maken tussen de twee voorgestelde varianten van voorbeeldbepalingen bij artikel 3.2.

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

ARTIKEL 3.3 UITROL

De vergunninghouder is in staat om vanaf het moment van gunning tenminste 50% van het aan hem vergunde aantal deel(bak)fietsen en of deelscooters te exploiteren binnen 3 maanden en 90% te exploiteren binnen 6 maanden.

ARTIKEL 3.4 EFFICIËNT GEBRUIK DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS (VIA DASHBOARD) OPTIONEEL

De vergunninghouder draagt zorg voor efficiënt gebruik van de op of aan de weg geplaatste deel(bak)fietsen en of deelscooters overeenkomstig de volgende normen:

1. maximaal 20% van het totale aantal deelvoertuigen dat de vergunninghouder op dat moment op of aan de weg aanbiedt, langer dan 72 uur ongebruikt op één locatie staat;
2. maximaal 5% van het totale aantal deelvoertuigen dat de vergunninghouder op dat moment op of aan de weg aanbiedt, langer dan 168 uur ongebruikt op één locatie staat;
3. geen enkel deelvoertuig langer dan 336 uur (14 dagen) ongebruikt op één locatie staat.

ARTIKEL 3.5 VOORWAARDEN KWALITEIT VOOR DEEL(BAK)FIETS EN DEELSCOOTER

1. De deel(bak)fietsen en of deelscooters waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde voorwaarden.
2. De deel(bak)fietsen en of deelscooters zijn visueel herkenbaar als deelvoertuig met een merkaanduiding van de aanbieder (dan wel platform) en een contactmogelijkheid.
3. Reclame-uitingen op deel(bak)fietsen en of deelscooters mogen het functioneel gebruik van die voertuigen niet belemmeren.
4. Deel(bak)fietsen en of deelscooters in de openbare ruimte die niet meer als zodanig in gebruik zijn bij de vergunninghouder moeten zijn ontdaan van de visuele en virtuele kenmerken als deelvoertuig. Dit betreft in ieder geval de merkaanduiding, de identificatienummers en de contactgegevens.
5. De banden van de deelfietsen mogen een maximale breedte hebben van 50 mm zodat de deelfietsen kunnen worden geparkeerd in de voorhanden zijnde fietsparkeervoorzieningen. *(Optioneel)*
6. De deelscooters zijn zero emissie. *(Optioneel)*

ARTIKEL 3.6 VOORWAARDEN BESCHIKBAARHEID DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

1. De vergunninghouder stelt de deel(bak)fietsen en of deelscooters dag en nacht OF tenminste van 7.00u tot 23.00 u *(keuze maken)*, beschikbaar aan gebruikers, met uitzondering van bijzondere dagen.
2. Het deelvoertuig dat zich bevindt op of aan de weg, dient tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen tenminste 85% van de tijd geschikt te zijn voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van één jaar, waarbij in gebruik zijn wordt meegeteld als zijnde beschikbare tijd.
3. Het college stelt bijzondere dagen en of tijden *(keuze maken)* vast waarop de deel(bak)fietsen en of deelscooters niet of beperkt beschikbaar hoeft te zijn.
4. De vergunninghouder dient in de winterperiode tenminste 50% van het in de zomerperiode geplaatste aantal deel(bak)fietsen en of deelscooters (kiezen welke deelvoertuigen) beschikbaar te hebben.
5. De zomerperiode vangt aan op 1 maart, de winterperiode op 1 november.
6. De vergunninghouder kan in bijzondere omstandigheden na overleg met het college tijdelijk afwijken van het eerste lid.

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

ARTIKEL 3.7 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLARE DEEL(BAK)FIETS EN OF DEELSCOOTERS EN HERVERDELING

1. De vergunninghouder verwijdert binnen 5 werkdagen niet gebruiksklare deel(bak)fietsen en of deelscooters die anderszins niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg.
2. In geval van clustering van meerdere deel(bak)fietsen en of deelscooters, die in grote mate blijft afwijken van de klantvraag en of die overlast veroorzaken, verdeelt de vergunninghouder de deelvoertuigen binnen 48 uur.

ARTIKEL 3.8 PARKEREN

1. De vergunninghouder corrigeert of verplaatst conform de tabel aangegeven uur norm, 90% van gevaarlijk, hinderlijk of onjuist geparkeerde deelvoertuigen alsmede deelvoertuigen die op foutieve wijze worden opgeladen bij de openbare infrastructuur.

Voertuigcategorie	Gevaarlijk geparkeerd	Hinderlijk geparkeerd	Onjuist geparkeerd
Deel(bak)fiets	onmiddellijk	12	24
Deelscooter	onmiddellijk	12	24

1. Als op grond van artikel X van de verordening wegen en wegvakken zijn aangewezen als stallingszones, stelt het college informatie hierover beschikbaar in bijlage ... bij deze nadere regels OF via een MDS-feed (*keuze maken*).
2. De vergunninghouder biedt de deelfiets en of deelscooters enkel aan vanaf de daarvoor aangewezen stallingszones.
3. De vergunninghouder wijst een gebruiker van een deel(bak)fiets en of deelscooter voor aanvang van dat gebruik op specifiek voor dat voertuig in de gemeente geldende parkeerregels en parkeerinstructies, zoals bedoeld in het eerste lid.
4. De vergunninghouder beschikt over een controlemechanisme die er bij klanten op stuurt dat een deel(bak)fiets en of deelscooter op de juiste manier wordt gestald. (*Optioneel*)
5. De vergunninghouder zorgt ervoor dat het door de gemeente bepaalde maximaal aantal deelvoertuigen per stallingszone niet wordt overschreden. (*Optioneel*)
6. Het college is bevoegd om te allen tijde de stallingszones van de vergunninghouders aan te passen en informeert de vergunninghouders tenminste 10 dagen voor de inwerkingtreding van het voorgenomen wijzigingsbesluit. (*Optioneel*)

ARTIKEL 3.9 VERWIJDERING BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. De vergunninghouder dient bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen één maand zijn in de gemeente aanwezige deelvoertuigen te verwijderen.
2. Van beëindiging van de bedrijfsactiviteiten van de vergunninghouder is sprake als:
 - a. De vergunninghouder zijn activiteiten binnen de gemeente beëindigt. In dat geval brengt de vergunninghouder de gemeente daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte;
 - b. De vergunninghouder geen noemenswaardige activiteiten meer laat zien;
 - c. De vergunninghouder in surseance van betaling verkeert dan wel failliet is verklaard. De vergunning wordt in dat geval geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van schriftelijke kennisname door de gemeente;
 - d. De gemeente de vergunning intrekt;
 - e. De vergunningstermijn is verlopen.
3. Indien de vergunninghouder de deelvoertuigen niet adequaat verwijdert, kan het college overgaan tot verwijdering en de daarmee gemoeide kosten in rekening brengen bij de vergunninghouder, alsmede kosten van noodzakelijke herstel van de openbare ruimte in originele staat.

ARTIKEL 3.10 COMMUNICATIE EN KLACHTENPROCEDURE

1. De vergunninghouder biedt één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt voor de gemeente, die bevoegd is namens de vergunninghouder afspraken te maken en die telefonisch en per e-mail bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 u.
2. De vergunninghouder biedt een vast telefoonnummer dat specifiek is bestemd voor medewerkers Handhaving van de gemeente en dat bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 uur.
3. De vergunninghouder is voor klanten 24 uur online bereikbaar en telefonisch bereikbaar op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u. Buiten kantooruren is communicatie in de Engelse taal toegestaan.
4. De vergunninghouder behandelt en registreert klachten en rapporteert het aantal en type klachten aan het college alsmede de wijze van afhandeling in een door de gemeente aangeleverd format.

ARTIKEL 3.11 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN

1. De vergunninghouder informeert de gebruiker, voorafgaand aan het gebruik van het deelvoertuig, volledig en transparant in de Nederlandse taal (taalniveau B1) en of in de Engelse taal over de van toepassing zijnde gebruiksvoorwaarden waarbij in ieder geval worden genoemd, de hoogte van de waarborgsom, het eigen risico bij schade aan het deelvoertuig dan wel bij diefstal daarvan, de geldende parkeerregels voor het deelvoertuig, het gevolg van fout parkeren daarvan, en te hard rijden daarmee.
2. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de verhuur aan een gebruiker die wettelijk bevoegd is voor het gebruik van zijn deelvoertuigen.

ARTIKEL 3.12 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

1. De vergunninghouder doet mee aan de periodieke, landelijke enquête onder gebruikers van de deelmobiliteit, en levert indien van toepassing aan de uitvoerend onderzoekspartij de relevante ruwe, geanonimiseerde enquêteresultaten.
2. De vergunninghouder dient gegevens over haar deelvoertuigen in de gemeente, geautomatiseerd aan te leveren aan de gemeente of aan een door de gemeente aangewezen derde partij, op basis van het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit.

ARTIKEL 3.13 REGIONAAL DEELVERVOER (OPTIONEEL)

1. De vergunninghouder staat toe dat voertuigen buiten gemeentegrenzen, in andere servicegebieden worden achtergelaten, en dat deelvoertuigen die gehuurd zijn van dezelfde vergunninghouder buiten gemeentegrenzen binnen het servicegebied van de gemeente kunnen worden achtergelaten. Deze regel is niet van toepassing op deelvoertuigen die altijd terug naar een eigen verhuurplek of verhuurzone moeten voordat de huur kan worden beëindigd.
2. Als de vergunninghouder in buurgemeenten van de gemeente waarmee uitwisseling van deelvoertuigen is overeengekomen aanbod plaatst, mag het aanbod van vergunde voertuigen in de gemeente per maand met maximaal 20% overschreden of onderschreden worden.

HOOFDSTUK 4 DE VERDELINGSPROCEDURE

ARTIKEL 4.1 VERDELINGSPROCEDURE SCHAARSE VERGUNNINGEN DEEL(BAK)FIETSEN, EN OF DEELSCOOTERS

Variant 1: Vergelijkende toets

1. Het college voert een vergelijkende toets uit voor aanvragen voor deel(bak)fietsen, en of deelscooters, indien er meer aanvragen zijn ingediend die voldoen aan de aanvraagvereisten (Hoofdstuk 2) en vergunningsvoorwaarden (Hoofdstuk 3) dan het vergunningenplafond dan wel het voertuigenplafond genoemd in artikel 3.2 toelaat.

(Gemeente moet een keuze maken, zie artikel 3.2)

2. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria volgens de systematiek die is beschreven in artikel 4.2.
3. Aan de aanvragen wordt een rangnummer toegekend op volgorde van de hoogte van het aantal punten dat bij de vergelijkende toets aan de aanvragen is toegekend.
4. Per type deelvoertuig worden de vergunningen verleend aan de aanvragers met het hoogste aantal punten.
5. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben, wordt met loting bepaald welke aanvraag een hogere positie in de rangschikking krijgt.
6. De loting vindt in het openbaar plaats door een van de leden van de beoordelingscommissie bedoeld in het achtste lid.
7. De ingelote aanvragers aan wie volgens de rangorde nog geen vergunning kan worden verstrekt, worden op een wachtlijst geplaatst.
8. De in dit artikel bedoelde vergelijkende toets wordt uitgevoerd door een beoordelingscommissie bestaande uit een oneven aantal van tenminste drie door of namens het college aangewezen personen, van wie er één als voorzitter wordt aangewezen.
9. De beoordelingscommissie maakt een proces-verbaal van de puntentoekenning waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekenning.
10. In de beslissing op de aanvraag ontvangt iedere aanvrager informatie over het toegekende aantal punten op de verschillende onderdelen.

Lid 11 alleen als de gemeente met een voertuigenplafond werkt.

11. Indien na toedeling van de vergunningen een deel van het beschikbare voertuigenplafond resteert, wordt dat toegedeeld aan de eerstvolgende in de rangorde dan wel kan het college bij het ontbreken daarvan een nieuw aanvraagtijdvak openstellen.

OF Variant 2: Loting

1. Na sluiting van de indieningstermijn en de beoordeling van de aanvraagvereisten, wordt de rangorde van de aanvragen die correct en volledig zijn (=voldoen aan de aanvraagvereisten uit artikel XX) aan de hand van openbare loting door de notaris.
2. De aanvragers die na loting over het hoogste rangnummer beschikken, ontvangen een vergunning tot dat het vergunningenplafond dan wel het voertuigenplafond is bereikt.

Gemeente moet een keuze maken, zie artikel 3.2

3. De overige ingelote aanvragers worden op een wachtlijst geplaatst en aan hen wordt nog geen vergunning verleend.

Lid 4 alleen als de gemeente werkt met variant 2 van artikel 3.2

4. Indien na de verdeling een deel van het voertuigenplafond resteert, wordt dat toege-deeld aan de eerstvolgende in de rangorde dan wel kan het college bij het ontbreken daarvan voor het overgebleven aantal deelvoertuigen een nieuw aanvraagtijdvak openstellen.

ARTIKEL 4.2 DE VERGELIJKENDE TOETS

Aanvrager dient een Gebruiksplan, een Zorgplichtplan en een MVO-plan in, conform de doelstelling die hieronder is beschreven. De antwoorden in de ingediende plannen worden beoordeeld aan de hand van de vier C's, waarbij per toetsingscriterium van een plan een wegingsfactor is toegekend.

Tabel 1 Toetsingscriteria- en wegingsfactor

Definitie	
Compleet:	Alle criteria zijn inhoudelijk uitgewerkt
Correct:	De uitwerking is verifieerbaar en SMART geformuleerd.
Consistent:	De uitwerking heeft een duidelijke samenhang, is onderling niet tegenstrijdig en sluit aan op de vraag.
Convincing (overtuigend):	De uitwerking dat de aanpak leidt tot het bereiken van de doelstelling is zeer overtuigend en betrouwbaar voor de beoordelingscommissie.
Wegingsfactor:	Het gewicht dat aan het toetsingscriterium is gekoppeld.

De gemeente moet een wegingsfactor kiezen per criterium. Afhankelijk van de zwaarte van het criterium wordt een hoger dan wel lager getal gekozen.

Tabel 2 Beschrijving puntentabel

Aantal punten	Definitie	Beschrijving
0	Niet genoemd	Toetsingscriterium niet beschreven
1	Onvoldoende	Toetsingscriterium voldoet aan één van de 4 C's
2	Voldoende	Toetsingscriterium voldoet aan twee van de 4 C's
3	Ruim voldoende	Toetsingscriterium voldoet aan 3 van de 4 C's
4	Goed	Toetsingscriterium voldoet aan alle 4 C's

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

GEBRUIKSPLAN

Het gebruiksplan geeft inzicht hoe de aanvrager zoveel mogelijk passend gebruik biedt voor de doelgroep(en) van deelmobiliteit. De term deelvoertuig heeft in deze tabel betrekking op deel(bak)fietsen en of deelscooters.

	Toetsingscriteria	Wegings factor	Compleet	Correct	consistent	Convincing
A	De aanvrager beschrijft de marketing en communicatieacties bij de start en gedurende de vergunningsperiode om gebruikers in het algemeen en specifiek gebruikers buiten het centrumgebied te werven, en acties om lage inkomensgroepen te bereiken.					
B	De aanvrager beschrijft de marketing en communicatieacties bij de start en gedurende de vergunningsperiode om werkgevers, onderwijsinstellingen te werven.					
C	De aanvrager beschrijft de marketing en communicatieacties bij groot-schalige evenementen gedurende de vergunningsperiode om gebruikers te informeren over de beschikbaarheid van deelvoertuigen tijdens evenementen.					
D	De aanvrager beschrijft welke maatregelen er genomen worden rondom evenementen, zoals het strategisch plaatsen van voertuigen, speciale tarieven of reserveringsmogelijkheden, zodat zijn dienst een aantrekkelijke en toegankelijke vervoersoptie vormt.					
E	De aanvrager beschrijft of de deelvoertuigen ook in de regio kunnen worden (achtergelaten en) aangeboden, en op welke maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat het aantal voertuigen van de aanvrager binnen het vergunningsgebied op enig moment boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt.					
F	De aanvrager beschrijft de aanpak om via wederverkopers (zoals MaaS-platforms) een groter publiek te bereiken en meer reismogelijkheden (combinatie- of ketenreizen) te faciliteren.					
G	De aanvrager beschrijft de aanpak om invulling te geven aan specifiek gemeentelijk beleid, te weten ...					

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

ZORGPLICHTPLAN

Het zorgplichtplan biedt inzicht hoe de aanvrager verantwoordelijkheid neemt voor de klant en/of de bewoner van gemeente en hen zo goed mogelijk helpt en begeleidt.

	Toetsingscriteria	Wegings factor	Compleet	Correct	consistent	Convincing
A	De aanvrager beschrijft op welke manier de berijder van het deelvoertuig wordt gestimuleerd helm en rijderhelm te dragen, nuchter te rijden en zich aan de verkeersregels te houden					
B	De aanvrager beschrijft op welke manier berijder wordt gestimuleerd om niet foutief te parkeren, waaronder zichtbaarheid van parkeerplekken in de app, informeren over de parkeerrichtlijnen					
C	De aanvrager beschrijft op welke manier wordt gezorgd voor het voorkomen van belemmering van doorstroming door overtollig geparkeerde deelvoertuigen, het voorkomen van hinder aan woon- en leefklimaat van omwonenden en het voorkomen van een onevenredig beslag op de openbare ruimte door geparkeerde deelvoertuigen.					
D	De aanvrager beschrijft op welke manier met klachten van berijders én bewoners wordt omgegaan: hoe kunnen bewoners en berijders klachten indienen, hoe gaat aanvrager zorgvuldig met die klachten om, hoe voorziet aanvrager in een snelle afhandelsnelheid, hoe is de status en voortgang van klachten inzichtelijk voor het management van aanvrager en voor de klant/bewoner zelf.					
E	De aanvrager beschrijft op welke manier met noodgevallen gemeld door bewoners of berijders wordt omgegaan.					
F						

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN (MVO)-PLAN

Dit plan beschrijft hoe de aanvrager met zijn onderneming het maatschappelijk verantwoord ondernemen maximaliseert.

	Toetsingscriteria	Wegings factor	Compleet	Correct	consistent	Convincing
A	De aanvrager beschrijft hoe de dienst een positieve bijdrage zal leveren aan leefbaarheid en duurzaamheid bijvoorbeeld door circulair te werk te gaan, een emissievrije of klimaat neutrale organisatie, productie, gebruik, transport en afdanking te hebben. De aanvrager beschrijft zijn grondstof-gebruik volgens de R-ladder (rvo.nl/r-ladder).					

HOOFDSTUK 5 ONTHEFFING

ARTIKEL 5.1 EXPERIMENTEN

1. Het college kan overeenkomstig artikel ... van de verordening ontheffing verlenen voor een experiment met deelmobiliteit.
2. Het college kan aan de ontheffing voorschriften of beperkingen verbinden die betrekking hebben op artikel ... van de verordening.
3. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van X jaar en X deelvoertuigen.
4. Het college informeert de gemeenteraad over het aangaan van een experiment.

HOOFDSTUK 6 SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 6.1 INWERKINGTREDING

Deze nadere regels treden in werking op

(OF)

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

ARTIKEL 6.2 EVALUATIE

Deze nadere regels worden geëvalueerd in...

ARTIKEL 6.3 CITEERTITEL

Deze regeling wordt aangehaald als: nadere regels deelmobiliteit gemeente ..20...

8. VARIANT: OPEN VERGUNNING VOOR DEELAUTO'S

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

ARTIKEL 2.1 VERGUNNINGEN

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor deelauto's.

ARTIKEL 2.2 AANVRAAGVEREISTEN (TOELATINGSVOORWAARDEN) EN INDIENINGSPROCEDURE (ALGEMENE BASISBEPALING)

1. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van een uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat.
2. De aanvrager maakt gebruik van het door het college vastgestelde (digitale of schriftelijke) aanvraagformulier. Het aanvraagformulier is bijgevoegd in bijlage ...
3. Het digitale of schriftelijke aanvraagformulier is volledig ingevuld en vergezeld van documenten die betrekking hebben op lid 1.
4. De aanvraag is ingediend binnen de door het college vastgestelde tijdvak.
5. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
6. Aanvragen die niet voldoen aan de indieningsvereisten genoemd in het eerste lid, worden buiten behandeling gesteld.

ARTIKEL 2.3 BESLISTERMIJN

1. Het college beslist binnen acht weken na de uiterste indieningstermijn van de aanvraag
2. De beslissing kan eenmaal voor ten hoogste acht weken worden verdaagd.
3. Van het besluit in het tweede lid doet het college voor het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk mededeling aan de aanvrager.

ARTIKEL 2.4 WEIGERINGS- EN INTREKKINGSGRONDEN

In aanvulling op de weigeringsgronden genoemd in artikel 1.8 en artikel 2.13 vijfde lid van de verordening, kan het college een vergunning weigeren of intrekken indien:

- a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen dan bedoeld in artikel 2.1;
- b. in strijd wordt gehandeld met de aanvraagvereisten;
- c. In strijd wordt gehandeld met de vergunningsvoorwaarden genoemd in Hoofdstuk 3

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVORWAARDEN

ARTIKEL 3.1 VERGUNNING EN VOERTUIGENPLAFOND

De gemeente kan kiezen of zij een voertuigenplafond wil instellen per vergunning zoals hieronder in de tabel aangegeven. Een plafond deelauto's per vergunning, maakt de vergunning niet schaars, omdat het aantal af te geven vergunningen niet wordt beperkt. Ook moet de gemeente kiezen of zij de vergunningsduur wil beperken.

1. Een vergunning wordt verstrekt voor ten hoogste XX deelauto's, zoals afgebakend in onderstaande tabel.

Vergunningsduur (optioneel)

2. Het college verleent de vergunning voor de periode van ten hoogste X jaar. De vergunningsduur kan worden verlengd met eenzelfde periode.

	Voertuigcategorie (aan te vullen)	Maximaal aantal deelvoertuigen per vergunning (= optie)	Vergunningsduur (=optie)
A	Deelauto's vaste standplaats	n.t.b.	n.t.b.
B	Deelauto's zone	n.t.b.	n.t.b.
C	Deelauto's free floating	n.t.b.	n.t.b.

ARTIKEL 3.2 VOORWAARDEN KWALITEIT DEELAUTO'S

1. De deelauto's waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde voorwaarden.
2. De deelauto's zijn visueel herkenbaar met een merkaanduiding van de aanbieder (dan wel platform) en een contactmogelijkheid.
3. Reclame-uitingen op deelauto's mogen het functioneel gebruik daarvan niet belemmeren.
4. Deelauto's zijn zero-emissie voertuigen. *(optioneel)*
5. Deelauto's in de openbare ruimte die niet meer als zodanig in gebruik zijn bij de vergunninghouder moeten zijn ontdaan van de visuele en virtuele kenmerken als deelauto. Dit betreft in ieder geval de merkaanduiding, de identificatienummers, de contactgegevens.

ARTIKEL 3.3 BESCHIKBAARHEID DEELAUTO'S

De deelauto die zich bevindt op of aan de weg, dient tussen 07:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen tenminste 85% van de tijd beschikbaar te zijn voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van één jaar, waarbij in gebruik zijn wordt meegeteld als zijnde beschikbare tijd.

ARTIKEL 3.4 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLAAR DEELAUTO'S

De vergunninghouder verwijdt of repareert ter plekke 90% van de niet gebruiksklare deelauto's binnen 5 werkdagen.

ARTIKEL 3.5 AANWIJZEN WEGEN- EN WEGVAKKEN EN PARKEREN VAN DEELAUTO'S VASTE STANDPLAATS OF ZONE (OPTIONEEL)

1. Als op grond van artikel X van de verordening wegen en wegvakken zijn aangewezen als stallingszones, stelt het college informatie hierover beschikbaar in een Bijlage... bij deze nadere regels OF via een MDS-feed (*keuze maken*).
2. Het college is bevoegd de aangewezen wegen en wegvakken (zones) te wijzigen en informeert de vergunninghouder tenminste 10 dagen voor de inwerkingtreding van het voorgenomen wijzigingsbesluit.
3. *Standplaats gebonden*
De vergunninghouder van standplaatsdeelauto's draagt zorg dat zijn deelvoertuigen worden geparkeerd op parkeerplaatsen die daarvoor met het bord E9 zijn gereserveerd. (*Bord E9 is gebaseerd op het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, = parkeren voor vergunninghouders*)
4. *Zones*
De vergunninghouder zorgt dat de door hem aangeboden deelauto's parkeren binnen de door het college aangewezen wegen en wegvakken (zones) als bedoeld in het eerste lid.
Laadpunt standplaats gebonden
5. Indien de vergunninghouder overeenkomstig artikel 3.2 vierde lid zero-emissie deelauto's aanbiedt, draagt het college zorg voor een laadpunt of voor laadinfrastructuur in de nabije omgeving van de aangewezen parkeerplaats.

ARTIKEL 3.6 VERWIJDERING DEELAUTO'S BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. De vergunninghouder dient bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen één maand zijn in de gemeente aanwezige deelauto's te verwijderen.
2. Van beëindiging van de bedrijfsactiviteiten van de vergunninghouder is sprake als:
 - a. De vergunninghouder zijn activiteiten binnen de gemeente beëindigt. In dat geval brengt de vergunninghouder de gemeente daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte.
 - b. De vergunninghouder geen noemenswaardige activiteiten meer laat zien
 - c. De vergunninghouder in surseance van betaling verkeert dan wel failliet is verklaard. De vergunning wordt in dat geval geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van schriftelijke kennisname door de gemeente;
 - d. De gemeente de vergunning intrekt; of
 - e. De vergunningstermijn is verlopen.
3. Indien de vergunninghouder de deelauto's niet adequaat verwijderd, kan het college overgaan tot verwijdering en de daarmee gemoeide kosten in rekening brengen bij de vergunninghouder, alsmede kosten van noodzakelijke herstel van de openbare ruimte in originele staat.

ARTIKEL 3.7 COMMUNICATIE

1. De vergunninghouder biedt één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt voor de gemeente, die bevoegd is namens de vergunninghouder afspraken te maken en die telefonisch en per e-mail bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 u.
2. De vergunninghouder is voor klanten 24 uur online bereikbaar en telefonisch bereikbaar op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u. Buiten kantooruren is communicatie in de Engelse taal toegestaan.

ARTIKEL 3.7 COMMUNICATIE

1. De vergunninghouder informeert de gebruiker, voorafgaand aan het gebruik van de deelauto, volledig en transparant in de Nederlandse taal (taalniveau B1) en of in de Engelse taal over de van toepassing zijnde gebruiksvoorwaarden waarbij in ieder geval worden genoemd, de hoogte van de waarborgsom, het eigen risico bij schade aan het deelvoertuig dan wel bij diefstal daarvan, de geldende parkeerregels voor het deelvoertuig, het gevolg van fout parkeren daarvan, en te hard rijden daarmee.
2. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de verhuur aan een gebruiker die wettelijk bevoegd is voor het gebruik van zijn deelauto's.

ARTIKEL 3.9 DATAVERKEER GEBRUIK DEELAUTO'S VOOR EVALUATIE EN MONITORING

1. De vergunninghouder doet mee aan de periodieke, landelijke enquête onder gebruikers van de deelmobiliteit, en levert indien van toepassing aan de uitvoerend onderzoekspartij de relevante ruwe, geanonimiseerde enquêteresultaten.
2. De vergunninghouder dient gegevens over haar deelvoertuigen in de gemeente, geautomatiseerd aan te leveren aan de gemeente of aan een door de gemeente aangewezen derde partij, op basis van het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit.

ARTIKEL 3.10 REGIONAAL DEELVERVOER (OPTIONEEL)

1. De vergunninghouder staat toe dat voertuigen buiten gemeentegrenzen, in andere servicegebieden worden achtergelaten, en dat deelauto's die gehuurd zijn van dezelfde vergunninghouder buiten gemeentegrenzen binnen het servicegebied van de gemeente kunnen worden achtergelaten. Deze regel is niet van toepassing op deelauto's die altijd terug naar een eigen verhuurplek of verhuurzone moeten voordat de huur kan worden beëindigd.
2. Als de vergunninghouder in buurgemeenten van de gemeente waarmee uitwisseling van deelauto's is overeengekomen aanbod plaatst, mag het aanbod van vergunde voertuigen in de gemeente per maand met maximaal 20% overschreden of onderschreden worden.

HOOFDSTUK 4 ONTHEFFING

ARTIKEL 4.1 EXPERIMENTEN

1. Het college kan overeenkomstig artikel ... van de verordening ontheffing verlenen voor een experiment met deelmobiliteit.
2. Het college kan aan de ontheffing voorschriften of beperkingen verbinden die betrekking hebben op artikel ... van de verordening.
3. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van X jaar en X deelvoertuigen.
4. Het college informeert de gemeenteraad over het aangaan van een experiment.

HOOFDSTUK 5 SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 5.1 INWERKINGTREDING

Deze nadere regels treden in werking op.....

(OF)

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

ARTIKEL 5.2 EVALUATIE

Deze nadere regels worden geëvalueerd in...

ARTIKEL 5.3 CITEERTITEL

Deze regeling wordt aangehaald als: nadere regels deelmobiliteit gemeente ..20...

9. TOELICHTING

In deze toelichting worden de artikelen van alle varianten van de modelbepalingen nader toegelicht. De kleurcodering en volgorde van de drie varianten zijn in deze toelichting hetzelfde als in het deel van de bepalingen. In het onderdeel schaarse vergunning voor 2 en 3 wielers wordt, in het geval een artikel tekstueel gelijk is aan een artikel in de open vergunningsvariant, daarnaar verwezen.

Daarnaast wordt in deze toelichting, in verband met de leesbaarheid, waar het gaat om de vergunninghouder over het algemeen gesproken van aanbieder.

HOOFDSTUK 1, ARTIKEL 1 DEFINITIES

In de APV is het begrip voertuig gebruikt, in de nadere regels deelvoertuig. Deelvoertuig is een deelverzameling van de categorieën deelvoertuigen, waarvoor de nadere regels gelden. Het begrip deelvoertuig is gedefinieerd.

Bij de definities per categorie is waar mogelijk aangesloten bij definities uit hogere wetgeving, te weten het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Wegenverkeerswet 1994. Afhankelijk van welke categorieën deelvoertuigen de gemeente wil reguleren, zal een keuze moeten worden gemaakt uit de gegeven definities.

De definitie van deelvoertuig sluit aan op de definitie gegeven in de VNG model APV-bepaling deelmobiliteit. De term besloten groep van personen is zodanig gedefinieerd dat naast coöperatieve of verenigingsverbanden voor het gebruik van deelauto's, ook de verhuur van particuliere auto's via een platform daaronder vallen. Daarmee vallen deze vormen van deelvervoer buiten de vergunningplicht. Bij twee- en driewielers komt deze vorm van deelvervoer nog niet veel voor, echter bij auto's wel.

TOELICHTING: OPEN VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

In artikel 2.1 tot en met artikel 2.4 zijn procedurevoorschriften omtrent de vergunningverlening opgenomen. Hierin zijn ook weigeringsgronden en intrekingsgronden ondergebracht, aanvullend op die in de APV zijn genoemd.

ARTIKEL 2.2 EN 2.3

In het vierde lid van artikel 2.2 is mogelijk gemaakt een tijdvak voor het indienen van de vergunningsaanvragen te hanteren. Bij het gebruik van een open vergunning voor bepaalde tijd is een tijdvak niet onlogisch. Het biedt de gemeente de mogelijkheid de verstrekte vergunningen op eenzelfde tijdstip te laten beginnen en te laten eindigen. Hierdoor is ook minder overgangsrecht nodig in het geval een nieuwe regeling van kracht wordt.

Bij het gebruik van een tijdvak voor het aanvragen van een vergunning van enkele weken, moet worden bedacht dat de beslistermijn van 8 weken, aanvangt op het moment van het einde van het tijdvak, zoals is bepaald in artikel 2.3 eerste lid. Indien de gemeente niet kiest voor een tijdvak in artikel 2.2, vangt de 8 weken beslistermijn aan na de ontvangst van de vergunningsaanvraag.

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN DEEL(BAK)FIETS EN OF DEELSCOOTERS

ARTIKEL 3.1 WELKE DEELVOERTUIGEN VERGUNNEN, HET PLAFOND DEELVOERTUIGEN PER VERGUNNING, VERGUNNINGSDUUR

De gemeente moet bepalen welke deelvoertuigen zij in de gemeente wil toelaten. Er zijn drie type deelvoertuigen genoemd. Deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. In de toekomst kunnen mogelijk ook andere deelvoertuigen worden aangewezen. Voorts kan de gemeente bepalen hoeveel van een categorie deelvoertuigen per vergunning wordt toegestaan. Een plafond voor deelvoertuigen per vergunning maakt de vergunning niet schaars omdat geen beperking wordt gesteld aan het aantal af te geven vergunningen aan verschillende aanbieders.

De gemeente kan bij een open vergunning de vergunningsduur beperken. De vergunning wordt dan verstrekt voor een periode, die kan worden verlengd. Een beperking moet goed gemotiveerd zijn. De gemeente kan voor tijdelijkheid kiezen om het gebruik van de openbare weg te beschermen en daarmee tegelijkertijd het veilig en doelmatig gebruik voor het verkeer te kunnen waarborgen. Het belang van de openbare bestemming mag derhalve niet ondergeschikt raken aan de particuliere exploitatie van deelvoertuigen. Met een tijdelijke vergunning kan tussentijds worden gecontroleerd of het belang van de openbare bestemming niet onevenredig wordt geschaad.

Daarnaast dient bij het vaststellen van de vergunningstermijn rekening te worden gehouden met de terugverdientijd voor de aanbieders. Een dergelijke termijn kan daarom niet te kort zijn, een of twee jaar is bijvoorbeeld te kort. Een periode van 2 jaar met een verlenging van 2 jaar of één hele periode van 4 jaar is een realere termijn.

ARTIKEL 3.2 VOORWAARDEN KWALITEIT DEEL(BAK)FIETS EN DEELSCOOTER

Er zijn een zestal kwaliteitseisen voorgesteld, die de gemeente kan opnemen voor fietsen en scooters. Deze eisen hebben betrekking op het voldoen aan landelijke verkeerswetgeving in verband met de veiligheid, de herkenbaarheid van de deelvoertuigen voor klanten en handhavers en op reclame, die het functioneel gebruik niet mag belemmeren. Twee eisen zijn optioneel: de dikte van de banden in verband met voorhanden zijnde (fiets)stallingen, en de zero-emissie-eis voor scooters. Ook als de gemeente zero-emissie zones heeft aangewezen in de gemeente, kan een dergelijke bepaling zinvol zijn. Het is wel van belang rekening te houden met de aanbieders die nog werken met een niet zero-emissievloot. Zij hebben een transitieperiode nodig om hun bestaande vloot om te kunnen zetten naar zero-emissie deelvoertuigen. Overigens werken de meeste aanbieders van deelscooters sowieso elektrisch en zijn elektrische deelfietsen ook zero-emissie.

Wanneer de deelvoertuigen niet meer als zodanig gebruikt worden, mogen deze niet in dezelfde verschijningsvorm terugkeren in het straatbeeld, dit om verwarring bij het publiek te voorkomen. De deelvoertuigen moeten daarom na verkoop worden ontdaan van karakteristieke elementen, in ieder geval moeten de naam van het deelsysteem (merkaanduiding) het identificatienummer en de contactgegevens worden verwijderd. Ook is loskoppeling van het trackingsysteem nodig.

ARTIKEL 3.3 VOORWAARDEN BESCHIKBAARHEID DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

Gebruikers moeten voor hun reisbehoeften op de deelmobiliteit kunnen vertrouwen. Continuïteit van het beschikbare aanbod is daarom van groot belang. Op bijzondere dagen, denk bijvoorbeeld aan de jaarwisseling, wil de aanbieder het aanbod kunnen beperken vanwege de verhoogde kans op vandalisme. Het gebruik van deelvoertuigen verschilt per seizoen. Daarom is onderscheid gemaakt tussen de zomer- en winterperiode. De aanbieder moet in de winterperiode 50% van de gemiddelde beschikbare deelvoertuigen in de zomer, op de weg houden. Bij bijzondere omstandigheden is over de beschikbaarheidseis altijd overleg mogelijk.

ARTIKEL 3.4 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLARE DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS EN HERVERDELING

Fietsen en scooters kunnen door onderhoud en incidenten uitvallen. Ook kan de accu leeg zijn. Deze voertuigen zijn in dat geval met reden tijdelijk niet beschikbaar. De aanbieder wordt daarom niet verplicht de voertuigen 100% maar 85% van de tijd rijklaar te hebben. Defecte voertuigen moeten binnen 5 dagen van de weg worden gehaald door de aanbieder. Bij een grote verzameling van fietsen en of scooters die afwijkt van de klantvraag dan wel die overlast veroorzaakt, is een verwijderingsplicht opgenomen met een termijn van 48 uur. Dat in dit artikel verschillende verwijderingstermijnen worden genoemd, komt omdat de situaties waarvoor deze termijnen gelden uiteenlopen.

ARTIKEL 3.5 PARKEREN

Het fout parkeren van fietsen en scooters in de openbare ruimte kan leiden tot hinder en overlast voor overige gebruikers. Daarom is een correctieplicht geformuleerd voor de aanbieder. In de tabel in het eerste lid zijn 3 vormen van 'fout' parkeren onderscheiden:

Gevaarlijk parkeren: bijvoorbeeld een scooter op de openbare weg. Deze situatie vergt onmiddellijk optreden. In de praktijk zal in deze situatie veelal of handhaving of de politie moeten optreden en dit is dan ook ter beoordeling aan hen.

Hinderlijk parkeren: bijvoorbeeld als geparkeerd is in een voetgangersgebied of op het trottoir en er kan geen rolstoel of kinderwagen langs het geparkeerde deelvoertuig. Omstanders hebben hier dan hinder van. De aanbieder moet deze situatie binnen 12 uur oplossen.

Onjuist maar niet gevaarlijk parkeren: bijvoorbeeld parkeren van deelvoertuigen buiten de aangewezen parkeerplekken. In dat geval is een 24 uursnorm urennorm gesteld.

90% van de verkeerd geparkeerde deelvoertuigen moet worden gecorrigeerd binnen de gestelde uurnorm.

Verder is in dit artikel geregeld dat als de gemeente heeft bepaald op welke plekken in de openbare ruimte fietsen en scooters mogen worden geparkeerd, bijvoorbeeld in aangewezen wegen, wegvakken of stallingszones, dat deze beslissingen kenbaar worden gemaakt aan de aanbieders en de buitenwereld door foto's van die aangewezen plekken in een bijlage bij de nadere regels te voegen of hiervoor een MDS-feed beschikbaar te stellen. De gemeente kan in de APV of parkeerverordening het college bevoegd maken voor het aanwijzen van wegen, wegvakken of stallingszones voor deelvoertuigen, waar het vergunningsverbod niet geldt.

Om overlast zoveel mogelijk tegen te gaan, is opgenomen dat de aanbieder de gebruiker moet informeren over specifieke parkeerinstructies die gelden voor de betreffende deelvoertuigen, zoals parkeren de locatie van stallingszones. Optioneel is opgenomen dat de aanbieder de gebruiker specifiek wijst op het niet mogen overtreden van het maximumaantal plaatsen in de stallingzone, dat de aanbieder kan controleren dat juist wordt geparkeerd, als ook hoe de gemeente de aanbieder informeert over wijzigingen in de stallingszones.

ARTIKEL 3.6 VERWIJDERING BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Als een aanbieder zijn bedrijfsactiviteiten beëindigt, is het van groot belang dat zijn deelvoertuigen worden verwijderd en niet te lang onbeheerd in de openbare ruimte blijven staan. Daarom is bepaald dat de aanbieder binnen één maand de vloot deelvoertuigen dient te verwijderen. Gaat hij daartoe niet over, dan kan de gemeente zorgen voor verwijdering en de kosten daarvan in rekening brengen bij de aanbieder (=vergunninghouder). Ook eventuele kosten van herstel van de openbare ruimte, kunnen in rekening gebracht worden.

Er zijn vijf situaties onderscheiden waarin sprake is van bedrijfsbeëindiging:

- als de aanbieder zelf besluit zijn bedrijfsactiviteiten te stoppen;
- als de aanbieder al langere tijd geen activiteiten meer in de gemeente laat zien;
- bij surseance van betaling of een faillissement van de vergunninghouder;
- als de gemeente besluit om de vergunning van de aanbieder in te trekken, bijvoorbeeld in het geval waarin de vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningsvoorwaarden;
- als de vergunningstermijn is verlopen.

ARTIKEL 3.6 VERWIJDERING BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Een goede en doelmatige communicatie tussen de gemeente en de aanbieder (vergunninghouder) is van groot belang. Dit geldt voor het beleidsniveau als ook voor de handhaving door de gemeente. Om dit doel te bereiken, is een bepaling over de bereikbaarheid van de aanbieder opgenomen. De aanbieder moet op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u telefonisch bereikbaar zijn, zowel voor de beleidsmakers als met een speciaal telefoonnummer voor medewerkers van de afdeling Handhaving (zie ook hieronder). Uiteraard kan de contactpersoon bij de aanbieder wisselen of tijdelijk worden waargenomen in geval van vakanties of ziekte. Het telefoonnummer of aanspreekpunt voor gemeente en handhaving kan hetzelfde nummer of dezelfde persoon zijn. De essentie is dat zowel de beleidsmedewerker als de handhaving niet in de wachtrij van de helpdesk terecht komen als er een belangrijk onderwerp te bespreken is.

Klanten moeten de aanbieder 24/7 online kunnen bereiken om support te kunnen vragen, bijvoorbeeld via de website of via de app. Bij de online bereikbaarheid en de telefonische bereikbaarheid buiten kantooruren, is gebruik van de Engelse taal toegestaan. Bij telefonische bereikbaarheid kan ook met een voicerecorder worden gewerkt.

De vraag om een bevoegd aanspreekpunt voor de gemeente vloeit onder meer voort uit de ervaring van gemeenten dat een indirecte sturingslijn tot veel complicaties kan leiden. De bereikbaarheid tijdens kantooruren is belangrijk, daarom is een tijdsbepaling opgenomen. Gemeenten en aanbieders wordt wel aanbevolen om naar aanleiding van deze bepaling concrete afspraken maken over wederzijdse goede bereikbaarheid.

HANDHAVING

Er is geen 24/7 telefonische bereikbaarheid voor handhaving verplicht gesteld. Dit is voor de aanbieder zeer kostbaar en in geval van calamiteiten vindt na een melding handhaving immers direct plaats. Zo blust de brandweer een privé-scooter ook zonder dat de eigenaar eerst bereikt wordt. Dat geldt ook het verwijderen van voertuigen die op verboden of gevaarlijke plaatsen staan geparkeerd. Weliswaar zijn bijvoorbeeld sommige e-scooters te zwaar voor handhaving om zelf te verplaatsen, maar een wegsleepdienst kan deze taak overnemen en de kosten daarvan in rekening brengen bij de vergunninghouder. Dat achteraf een goede administratieve afhandeling plaats moet vinden, spreekt voor zich.

INZICHT IN KLACHTEN VAN NIET-GEBRUIKERS OVER OVERLAST

Bij de aanbieders kunnen klachten van niet-gebruikers komen over deelvoertuigen in de openbare ruimte. Inzicht in het aantal klachten daarover en ook in de wijze en snelheid van afhandeling daarvan is van belang voor gemeenten. De gemeente kan kiezen in welk format de informatie moet worden aangeleverd. Een vast format voor alle gemeenten is nog in ontwikkeling. Aanbieders en gemeenten zijn het erover eens dat direct contact met handhaving en het Klant Contact Center (KCC) van de gemeente voorafgaand aan de lancering van deelvoertuigen in de gemeente voor beide partijen van grote meerwaarde kan zijn. Zo kan het KCC voorzien worden van een FAQ en zou je met handhaving kunnen verkennen welke afspraken mogelijk zijn bij het afvoeren van voertuigen.

ARTIKEL 3.8 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN

De gemeente wil dat de gebruiker van een deel(bak)fiets en of -scooter echt helder voor ogen heeft of kan hebben wat de condities voor het gebruik zijn. Er mag geen sprake zijn van verborgen financiële risico's en onduidelijkheid over de gevolgen van fouten of misdragingen van de gebruiker. De risico's moeten worden beschreven in de app en online (website).

Voorbeelden zijn:

- De hoogte van het eigen risico bij een ongeval of aanrijding;
- Welke (financiële) gevolgen heeft het plegen van identiteitsfraude voor de gebruiker. De WA- verzekering dekt in dergelijke gevallen de schade aan derden niet en deze kosten worden op de gebruiker verhaald.
- Welke gevolgen heeft te hard rijden voor de gebruiker.
- Welke gevolgen heeft foutief parkeren d.w.z. het overtreden van specifieke parkeerregels voor het betreffende deelvoertuig, voor gebruiker.

Het eerstgenoemde voorbeeld doelt op mogelijk opportunisme bij de vergunninghouder: een hoog eigen risico verlaagt de exploitatiekosten. Dat is niet erg, maar dit gevolg moet wel bekend (kunnen) zijn bij de gebruiker. Het tweede voorbeeld doelt op het in bescherming nemen van de gebruiker. Door de gevolgen van bijvoorbeeld fraude duidelijk te maken, wordt mogelijk dat foutieve handelen beperkt. Datzelfde geldt voor boetes voor te hard rijden en foutief parkeren. Die boetes komen binnen bij de vergunninghouder, maar zijn voor rekening van de gebruiker.

Tip: Hogere leeftijdsgrens toestaan

Aanbieders verhogen soms in hun voorwaarden de minimumleeftijd om van het deelvervoer gebruik te maken (ten opzichte van het wettelijk minimum). Daar zijn dan goede redenen voor, bijvoorbeeld lagere verzekeringskosten. Maar dat kan indruisen tegen gemeentelijk belang. Soms willen gemeenten bijvoorbeeld gebruikers die jong zijn maar voldoen aan alle wettelijke eisen, nadrukkelijk de mogelijkheid bieden van deelmobiliteit gebruik te maken, bijvoorbeeld van een deelscooter. Dat kan voorkomen dat zij een eigen scooter en later eigen auto kopen. Het hanteren van een hogere minimum leeftijd hoeft niet in de nadere regels opgenomen te worden, daar kan de aanbieder altijd voor kiezen. Als het niet gewenst is dat de aanbieder een hogere minimumleeftijd hanteert, is een extra eis in de nadere regels noodzakelijk. Die extra eis kan het beste worden geplaatst bij artikel 3.3 of 3.8. Overleg met aanbieders over het opnemen van een dergelijke bepaling verdient aanbeveling.

ARTIKEL 3.9 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

In het eerste lid is de verplichting opgenomen dat aanbieders meewerken aan de jaarlijkse landelijke enquête onder gebruikers van deelfoertuigen, die wordt georganiseerd door het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

Het tweede lid verwijst naar het NL profiel Datadelen deelmobiliteit. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit ontwikkelt een standaard profiel voor de te delen data van aanbieders met overheden. Aan de hand van die data kan gemeente het naleven van vergunningsvoorwaarden controleren, en mobiliteitsbeleid verbeteren. De privacy-aspecten worden daarin meegenomen. Het profiel komt beschikbaar via het [Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit](#).

ARTIKEL 3.9 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

Grote(re) en kleinere gemeenten kunnen baat hebben bij gemeentegrensoverschrijdend deelfervoer. Dat kan bijdragen aan betere ontsluiting van buitenwijken en van buurgemeenten. Gemeenten kunnen regionaal verkeer bevorderen door als vergunningsvoorwaarde op te nemen dat de vergunninghouder moet toestaan dat zijn deelfoertuigen buiten de gemeentegrenzen kunnen worden achtergelaten.

Bij regionale ritten zal een gemeente die werkt met een vergunningstelsel, wel een relatie moeten leggen met de spreiding van het aanbod aan deelfoertuigen en regionaal verkeer. Immers regionaal gebruikte deelfoertuigen hebben invloed op het percentage beschikbare aanbod in een gemeente. Er zal meer fluctuatie (kunnen) zijn. In het tweede lid is hiervoor een overschrijdings- en onderschrijdingsnorm opgenomen van 20%.

HOOFDSTUK 4

ARTIKEL 4.1 EXPERIMENTEN

In deze bepaling is op eenvoudige wijze uitgewerkt dat een experiment kan worden gedaan met deelmobiliteit. De grondslag voor het doen van een experiment ligt in de APV.

HOOFDSTUK 5

ARTIKEL 5.1 TOT EN MET 5.3

In deze artikelen zijn respectievelijk de citeertitel, de inwerkingtreding, de evaluatie, en de tenaamstelling opgenomen.

TOELICHTING: SCHAARSE VERGUNNING VOOR 2 EN 3 WIELERS

ALGEMEEN

Aangezien voor het exploiteren van deel(bak)fietsen en deelscooters meerder aanbieders geïnteresseerd kunnen zijn, kan de gemeente overgaan tot het instellen van een schaarse vergunning.

Bij de invoering van een schaars vergunningstelsel gelden in het algemeen de volgende normen:

- Mededingingsruimte: biedt daadwerkelijke ruimte aan potentiële gegadigden om naar een beschikbare vergunning mee te dingen;
- Transparantie: maak vooraf kenbaar door een passende mate van openbaarheid dat één of meer schaarse vergunningen beschikbaar zijn, in welk tijdvak aanvragen ingediend kunnen worden en hoe deze worden verdeeld over de gegadigden en welke criteria daarbij gehanteerd worden, zodat de gegadigde zijn aanvraag daarop kan afstemmen (transparantieplichting);
- Beperkte geldigheidsduur: laat de duur van een vergunning niet onbepaald of buitensporig lang, zodat de vergunninghouder niet onevenredig wordt bevoordeeld ten opzichte van andere gegadigden

Zie voor de betekenis van een schaarse vergunning ook hoofdstuk 3.

In de model nadere regels voor schaarse vergunningenvariant zijn een groot aantal bepalingen hetzelfde als in de variant voor een open vergunning. Dat is hierna is per artikel aangegeven. In de schaarse variant zijn extra bepalingen opgenomen, die specifiek verband houden met een schaars vergunningstelsel.

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

In dit hoofdstuk zijn in artikel 2.1 tot en met artikel 2.4 procedurevoorschriften omtrent de vergunningverlening opgenomen. Hierin zijn ook weigeringsgronden en intrekingsgronden ondergebracht, aanvullend op die zijn genoemd in de APV.

In de schaarse variant worden extra plannen gevraagd. Het gaat om een gebruikersplan, een zorgplichtplan en een duurzaamheidsplan. Aanbieders kunnen zich met deze plannen onderscheiden van elkaar waardoor de gemeente een onderbouwde keuze kan maken aan wie zij de vergunning zal verlenen. In hoofdstuk 4 is daarvoor een verdelingssystematiek gegeven.

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVORWAARDEN

ARTIKEL 3.1 WELKE DEELVOERTUIGEN VERGUNNEN

De gemeente moet aangeven voor welke categorie deelvoertuigen zij een vergunning wil verstrekken.

ARTIKEL 3.2 VERGUNNINGENPLAFOND DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

De gemeente kan kiezen voor verschillende formulering bij het invoeren van een plafond: een maximaal aantal vergunningen (variant 1) of een maximaal aantal voertuigen in de gemeente (variant 2). Bij variant 1 geldt een vergunningenplafond per voertuigcategorie, en kan ook het aantal voertuigen per vergunning worden gemaximeerd. Bij variant 2 geldt een voertuigplafond voor de hele gemeente, dat via meerdere vergunningen kan worden verdeeld over meerdere aanbieders.

In beide gevallen wordt het aantal vergunningen dat de gemeente wil verstrekken voor een categorie deelvoertuigen beperkt en daarmee dus schaars. Het evenredigheidsbeginsel vergt dat het plafond, i.c. de beperking van het aantal beschikbare vergunningen, noodzakelijk en evenwichtig is. Er moet een dringende reden van algemeen belang zijn om het aantal vergunningen te beperken. Met andere woorden duidelijk zal moeten zijn waarom het plafond is bepaald zoals het is bepaald en of er minder beperkende alternatieven waren.

Bij keuze voor variant 2, moet tevens worden bepaald welk deel van het maximumaantal deelvoertuigen aan een aanbieder kan worden vergund.

Een schaarse vergunning wordt altijd verstrekt voor een bepaalde periode. Er is gekozen voor een periode van 4 jaar. Dit met het oog op het kunnen terugverdienen van de aanloopkosten van de exploitatie. Een te korte vergunningsduur maakt dat in feite niet mogelijk. Verder is bepaald dat een vergunning met eenzelfde periode kan worden verlengd.

ARTIKEL 3.3 UITROL

Omdat de aanbieder een exclusief gebruiksrecht krijgt, andere aanbieders zijn immers niet toegelaten, is in dit artikel is bepaald dat de aanbieder wel moet leveren. Binnen 3 maanden moet tenminste 50% van de deel(bak)fietsen en of -scooters zijn geplaatst en na 6 maanden 90%.

ARTIKEL 3.1 WELKE DEELVOERTUIGEN VERGUNNEN

De gemeente moet aangeven voor welke categorie deelvoertuigen zij een vergunning wil verstrekken.

ARTIKEL 3.4 EFFICIËNT GEBRUIK DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS (VIA DASHBOARD) (OPTIONEEL)

Deze bepaling is optioneel. De gemeente kan met de genoemde normen een zo efficiënt gebruik van de geplaatste deelvoertuigen bevorderen en zo zoveel mogelijk stilstand tegengaan. Een dergelijke bepaling heeft alleen zin, als de prestaties ook kunnen worden gemonitord. Op dit moment is hiervoor een tool beschikbaar via CROW/Dashbord.

ARTIKEL 3.5 VOORWAARDEN KWALITEIT VOOR DEEL(BAK)FIETS EN DEELSCOOTER

Zie toelichting artikel 3.2 open vergunning deel(bak)fietsen en of -scooters.

ARTIKEL 3.6 VOORWAARDEN BESCHIKBAARHEID DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

Zie toelichting artikel 3.3 open vergunning deel(bak)fietsen en of -scooters.

ARTIKEL 3.7 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLARE DEEL(BAK)FIETS EN OF DEELSCOOTERS EN HERVERDELING

Zie toelichting artikel 3.4 open vergunning deel(bak)fietsen en of -scooters.

ARTIKEL 3.8 PARKEREN

Zie toelichting artikel 3.5 open vergunning deel(bak)fietsen en of -scooters.

ARTIKEL 3.9 VERWIJDERING BIJ BEÏNDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Zie toelichting artikel 3.6 open vergunning deel(bak)fietsen en of –scooters.

ARTIKEL 3.10 COMMUNICATIE EN KLACHTENPROCEDURE

Zie toelichting artikel 3.7 open vergunning deel(bak)fietsen en of –scooters.

ARTIKEL 3.11 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN

Zie toelichting artikel 3.8 open vergunning deel(bak)fietsen en of –scooters.

ARTIKEL 3.12 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

Zie artikel 3.9 open vergunning deel(bak)fietsen en of –scooters.

ARTIKEL 3.13 REGIONAAL DEELVERVOER (OPTIONEEL)

Zie artikel 3.10 open vergunning deel(bak)fietsen en of –scooters.

HOOFDSTUK 4 DE VERDELINGSPROCEDURE¹²

ARTIKEL 4.1 VERDELINGSPROCEDURE SCHAARSE VERGUNNINGEN DEEL(BAK)FIETSEN EN OF DEELSCOOTERS

Bij de toepassing van een schaars vergunningstelsel, moeten de vergunningen worden verdeeld over de aanvragers. Er zijn twee verdelingsmethodes uitgewerkt. Een vergelijkende toets, ofwel een 'beauty contest' en een lotingsvariant.

ARTIKEL 4.2 DE VERGELIJKENDE TOETS (RANGORDE)

DE VERGELIJKENDE TOETS¹³

Bij een vergelijkende toets verleent het college de vergunning aan de partijen (aanvragers) die op basis van vooraf bekendgemaakte kwalitatieve en geobjectiveerde criteria het beste scoren met hun aanvraag. De gemeente kan hier dus in beginsel zelf bepalen op basis van welke toetsingscriteria een vergunning wordt verdeeld, mits ze vallen binnen het algemene belangenkader (gelet op het specialiteitsbeginsel en het verbod op misbruik van bevoegdheid). De procedure moet tijdig zijn bekendgemaakt en gelijkelijk worden toegepast op alle aanvragen (gelijkheidsbeginsel). Een vergelijkende toets geeft de gemeente de mogelijkheden om zich te richten op de kwaliteit van de activiteit. De beoordeelde aanvragen worden uiteindelijk gerangschikt op basis van de gevraagde en beoordeelde toetsingscriteria. Let op: toetsingscriteria dienen om de rangorde vast te stellen tussen de aanvragen en zijn geen vergunningscriteria.

In de vergelijkende toets is gekozen gebruik te maken van de begrippen Compleet, Correct, Consistent en Convincing. Met deze begrippen kan de gemeente zo geobjectiveerd mogelijk toetsen of en in hoeverre de ingediende plannen (per toetsingscriterium) voldoen aan deze vier eisen. Binnen elk plan zijn toetsingscriteria gegeven. Deze criteria kunnen worden aangevuld of beperkt. De toetsingscriteria zijn niet uitputtend. Als de gemeente andere of aanvullende criteria wil gebruiken, moeten die criteria ook objectief en voldoende onderscheidend zijn beschreven en relevant zijn voor het te dienen doel.

Voor de beoordeling van de plannen wordt gebruik gemaakt van een beoordelingscommissie van drie door het college aangewezen personen. Deze formulering geeft ruimte om interne dan wel externe personen onderdeel te laten zijn van deze commissie. Een van de leden wordt als voorzitter aangewezen. De commissieleden mogen geen belang hebben bij de uitkomst en dienen hun taak zorgvuldig uit te voeren. Er moet een proces-verbaal worden opgemaakt van de gevolgde procedure.

Als twee of meer aanvragen hetzelfde aantal punten hebben, dient ook bij de vergelijkende toets te worden geloot.

¹² Zie voor uitgebreide informatie de VNG Handreiking Schaarse vergunningen https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/handreiking_schaarse_vergunningen.pdf

¹³ Zie voor een uitgebreide beschrijving de Handreiking Schaarse vergunningen van de VNG. Bij deze variant is gebruik gemaakt van het stelsel uit de gemeente Rotterdam.

VARIANT: SCHAARSE VERGUNNING 2 EN 3 WIELERS

LOTING (ALS VERDEELMETHODE)

Bij loting beslist het lot, dat wil zeggen een willekeurig geselecteerd lotnummer. Aan de betreffende aanvragen zijn wel minimumeisen gesteld om voor de vergunning in aanmerking te kunnen komen, zoals een volledige aanvraag. Zie Hoofdstuk 2. Hierbij kan een keuze gemaakt worden of voor de loting aan de weigeringsgronden wordt getoetst, of dat alleen de ingelote aanvragen na de loting aan de weigeringsgronden worden getoetst.

PROCEDURE EN VERSLAGLEGGING

De loting vindt plaats in het openbaar door een notaris, inclusief verslaglegging. In dat kader kan een openbare zitting waarbij de aanvragers worden uitgenodigd aanwezig te zijn, worden georganiseerd. Bij loting¹⁴ dienen de aanvragen in een bepaald tijdvak te zijn ontvangen. Bij loting wordt de minimumkwaliteit van de dienstverlening bepaald door de vergunningscriteria. Er zijn geen vergelijkingscriteria waarmee onderscheid kan worden gemaakt tussen de aanvragers.

WACHTLIJST¹⁵

In artikel 4.2 variant 1, zevende lid en variant 2, derde lid is aangegeven dat de aanbieders aan wie nog geen vergunning kan worden verleend op de wachtlijst worden geplaatst. De wachtlijst werkt derhalve als een reservelijst, van waaruit aanbieder een vergunning kunnen krijgen, als er een beschikbaar komt.

HOOFDSTUK 5

ARTIKEL 5.1 EXPERIMENTEN

Alhoewel in het model voor een schaarse vergunning een experimenteerbepaling is opgenomen, moet worden bedacht dat experimenteren minder goed past bij schaarse vergunningen. Hiervoor zijn drie redenen te geven.

In de eerste plaats vanwege het gelijkheidsbeginsel: Bij schaarse vergunningen is het belangrijk dat iedereen gelijke kansen krijgt. Een experimenteerbepaling die maar één partij bevoordeelt, kan dat beginsel schenden.

In de tweede plaats de transparantieplicht: De overheid moet duidelijk en objectief zijn over de verdelingscriteria. Een experimenteerbepaling kan deze transparantie ondermijnen, zeker als het niet vooraf duidelijk is wie mag deelnemen.

In de derde plaats geldt beperkte capaciteit: Omdat het om een schaars goed/vergunning gaat, betekent een experiment automatisch dat anderen geen toegang krijgen, wat tot bezwaarprocedures kan leiden.

Een experimentbepaling is dus lastiger toe te passen bij een schaarse vergunning. Een experiment is alleen mogelijk mits het openstaat voor meerdere partijen, via een objectieve en transparante selectieprocedure verloopt, tijdelijk is en de uitkomst van het experiment geen invloed heeft op latere (definitieve) vergunningverlening.

HOOFDSTUK 6

ARTIKEL 6.1 TOT EN MET 6.3

In deze artikelen zijn respectievelijk de citeertitel, de inwerkingtreding, de evaluatie, en de tenaamstelling opgenomen.

HOOFDSTUK 2 AANVRAGEN EN WEIGEREN VERGUNNING

In dit hoofdstuk zijn in artikel 2.1 tot en met artikel 2.4 procedurevoorschriften omtrent de vergunningverlening opgenomen. Hierin zijn ook weigeringsgronden en intrekingsgronden ondergebracht, aanvullend op die zijn genoemd in de APV.

HOOFDSTUK 3 VERGUNNINGSVOORWAARDEN

ARTIKEL 3.1 WELKE DEELVOERTUIGEN VERGUNNEN, HET PLAFOND DEELVOERTUIGEN PER VERGUNNING, VERGUNNINGSDUUR

In deze bepaling is op eenvoudige wijze uitgewerkt dat een experiment kan worden gedaan met deelmobiliteit. De grondslag voor het doen van een a De gemeente moet bepalen welke deelvoertuigen zij in de gemeente wil toelaten. Ook kan de gemeente bepalen hoeveel van een categorie deelvoertuigen per vergunning wordt toegestaan. Een plafond per vergunning maakt de vergunning niet schaars omdat geen beperking wordt gesteld aan het aantal af te geven vergunningen aan aanbieders.

De gemeente kan de vergunningsduur beperken. De vergunning wordt dan verstrekt voor een periode, die kan worden verlengd. De tijdelijkheid moet goed worden gemotiveerd. De gemeente kan voor tijdelijkheid kiezen om het gebruik van de openbare weg te beschermen en daarmee tegelijkertijd het veilig en doelmatig gebruik voor het verkeer te kunnen waarborgen. Het belang van de het gebruik van de openbare weg mag derhalve niet ondergeschikt raken aan de particuliere exploitatie van deelvoertuigen op die openbare weg. experiment ligt in de APV.

ARTIKEL 3.2 VOORWAARDEN KWALITEIT DEELAUTO'S

Er zijn een vijftal kwaliteitseisen voorgesteld, die de gemeente kan opnemen voor deelauto's. Deze eisen hebben betrekking op het voldoen aan landelijke verkeerswetgeving in verband met de veiligheid, de herkenbaarheid van de deelvoertuigen voor klanten en handhavers en op reclame, die het functioneel gebruik niet mag belemmeren. Ook als de gemeente zero-emissie zones heeft aangewezen in de gemeente, kan een dergelijke bepaling zinvol zijn. Het is wel van belang rekening te houden met de aanbieders die nog werken met een niet zero-emissievloot. Zij hebben een transitieperiode nodig om hun bestaande vloot om te kunnen zetten naar zero-emissie deelvoertuigen.

Wanneer de deelauto's niet meer als zodanig gebruikt worden, mogen deze niet in dezelfde verschijningsvorm terugkeren in het straatbeeld, dit om verwarring bij het publiek te voorkomen. Deelauto's moeten daarom na verkoop worden ontdaan van karakteristieke elementen, in ieder geval moeten de naam van het deelsysteem (merkaanduiding) het identificatienummer en de contactgegevens worden verwijderd.

ARTIKEL 3.3 BESCHIKBAARHEID DEELAUTO'S

De aanbieder moet zorgen dat tussen 7.00 en 23.00 uur tenminste 85% van de deelauto's beschikbaar is voor gebruik. De beschikbaarheid wordt gemeten over de periode van een jaar. De tijd dat de auto in gebruik is, telt mee voor de beschikbaarheidsnorm.

ARTIKEL 3.4 VERWIJDERING DEFECTE DEELAUTO'S

Deze bepaling spreekt voor zich. De aanbieder moet 90% van de defecte deelauto's binnen 5 werkdagen verwijderen.

ARTIKEL 3.5 AANWIJZEN WEGEN- EN WEGVAKKEN EN PARKE- REN VAN DEELAUTO'S VASTE STANDPLAATS (OPTIONEEL)

Artikel 3.5 is een optioneel artikel Het geeft bepalingen over waar deelauto's wel en niet mogen worden geparkeerd en worden aangeboden. De gemeente kan doorgaans op grond van de APV bepalen op welke plekken in de openbare ruimte deelauto's mogen worden geparkeerd. De gemeente moet voor het plaatsen van E9 borden met een onderbord deelauto een verkeersbesluit nemen.

Ook is bepaald dat de aanbieder de gebruiker moet informeren over specifieke parkeerstructies die gelden voor de betreffende deelauto, de locatie daarvan en de regels die specifiek gelden.

In het vijfde lid is geregeld dat de gemeente bij vergunde zero-emissie voertuigen zorgt voor laadpaal dan wel laadpaalinfrastructuur in de nabije omgeving van de aangewezen parkeerplaats.

ARTIKEL 3.6 VERWIJDERING DEELAUTO'S BIJ BEËINDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Als een aanbieder zijn bedrijfsactiviteiten beëindigt, is het van groot belang dat zijn deelauto's worden verwijderd en niet te lang onbeheerd in de openbare ruimte blijven staan. Daarom is bepaald dat de aanbieder binnen één maand de vloot dient te verwijderen. Gaat hij daartoe niet over, dan kan de gemeente zorgen voor verwijdering en de kosten daarvan in rekening brengen bij de aanbieder (=vergunninghouder). Ook eventuele kosten van herstel van de openbare ruimte, kunnen in rekening gebracht worden.

Er zijn vijf situaties onderscheiden waarin sprake is van bedrijfsbeëindiging:

- Als de aanbieder zelf besluit zijn bedrijfsactiviteiten te stoppen;
- Als de aanbieder al langere tijd geen activiteiten meer in de gemeente laat zien;
- Bij surseance van betaling of een faillissement van de vergunninghouder;
- Als de gemeente besluit om de vergunning van de aanbieder in te trekken, bijvoorbeeld in Het geval waarin de vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningsvoorwaarden;
of
- de vergunningstermijn is verlopen.

ARTIKEL 3.7 COMMUNICATIE

Een goede en doelmatige communicatie tussen de gemeente en de aanbieder is van groot belang. Klanten moeten de aanbieder 24/7 online kunnen bereiken om support te kunnen vragen, bijvoorbeeld via de website of via de app. Bij de online bereikbaarheid en de telefonische bereikbaarheid buiten kantoor tijden, is gebruik van de Engelse taal toegestaan. Bij telefonische bereikbaarheid kan ook met een voicerecorder worden gewerkt.

Ook is een goede en doelmatige communicatie tussen de gemeente en de aanbieder vergunninghouder) van groot belang. Dit geldt voor het beleidsniveau als ook voor de handhaving door de gemeente. Om dit doel te bereiken, is bepaald dat de aanbieder op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u telefonisch bereikbaar moet zijn met een speciaal telefoonnummer voor de gemeente, i.c. voor beleidsmakers en de medewerkers van de afdeling Handhaving.

ARTIKEL 3.8 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN DEELAUTO'S

De gemeente wil dat de gebruiker van een deelvoertuig echt helder voor ogen heeft of kan hebben wat de condities voor het gebruik zijn. Er mag geen sprake zijn van verborgen financiële risico's en onduidelijkheid over de gevolgen van fouten of misdragingen van de gebruiker. De risico's moeten worden beschreven in de app en of online (website).

Voorbeelden zijn:

- De hoogte van het eigen risico bij een ongeval of aanrijding;
- Welke (financiële) gevolgen heeft het plegen van identiteitsfraude voor de gebruiker. De WA-verzekering dekt in dergelijke gevallen de schade aan derden niet en deze kosten worden op de gebruiker verhaald.
- Welke gevolgen heeft te hard rijden voor de gebruiker.
- Welke gevolgen heeft foutief parkeren d.w.z. het overtreden van specifieke parkeerregels voor het betreffende deelvoertuig, voor gebruiker.

ARTIKEL 3.9 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

In het eerste lid is de verplichting opgenomen dat aanbieders meewerken aan de jaarlijkse landelijke enquête onder gebruikers van deelvoertuigen, die wordt georganiseerd door het Ministerie van I&W.

Het tweede lid verwijst naar het NL profiel Datadelen deelmobiliteit. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit ontwikkelt een standaard profiel voor de te delen data van aanbieders en overheden. Aan de hand van die data kan gemeente het naleven van vergunningsvoorwaarden controleren, en mobiliteitsbeleid verbeteren. De privacy-aspecten worden daarin meegenomen. Het profiel komt beschikbaar via het [Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit](#).

ARTIKEL 3.10 REGIONAAL DEELVERVOER (OPTIONEEL)

Grote(re) en kleinere gemeenten kunnen in het algemeen baat hebben bij gemeentegrens-overschrijdend deelvervoer, maar dat is voor de deelauto mogelijk minder passend. Zeker bij een freefloating aangeboden deelauto (deelauto die je overal in de gemeente of regio mag achterlaten). Dit faciliteert korte afstand ritten, waarvoor andere deelvoertuigen geschikt zijn. Overweeg daarom goed de voor- en nadelen van deze bepaling voor deelauto's.

HOOFDSTUK 4

ARTIKEL 4.1 EXPERIMENTEN

In deze bepaling is op eenvoudige wijze uitgewerkt dat een experiment kan worden gedaan met deelmobiliteit. De grondslag voor het doen van een experiment ligt in de APV.

HOOFDSTUK 5

ARTIKEL 5.1 TOT EN MET 5.3

In deze artikelen zijn respectievelijk de citeertitel, de inwerkingtreding, de evaluatie, en de tenaamstelling opgenomen.

10. WAT IS NIET OPGENOMEN

In dit hoofdstuk is een overzicht van bepalingen opgenomen die bewust niet zijn opgenomen in het model met de argumenten waarom die niet zijn opgenomen.

Deugdelijke partij

Titel

Bibob toets

Doelstelling

Gemeente wil voorkomen dat aanbieder criminele activiteiten uitvoert of ondersteunt.

Regel

Het college kan voor vergunningverlening een Bibob-toets laten uitvoeren.

Toelichting

De bibobtoets is een instrument voor de gemeente dat kan worden ingezet bij de verlening van subsidies, vergunningen en van overheidsopdrachten. De gemeente kan deze toets uitvoeren niet de aanbieder. Het Landelijk Bureau Bibobtoets is onderdeel van Justis en valt onder het ministerie van Justitie. Justis kan in bibob onderzoeken bij gemeenten ondersteunen (advies geven) of die uitvoeren (via LBB). De gemeente kan ook een verkorte vragenlijst hanteren.

De gemeente wil met deugdelijke aanbieders in zee gaan en wil voorkomen dat onbedoeld criminaliteit wordt gefaciliteerd. Bij een vermoeden van risico's kan een bibob-toets worden uitgevoerd. De Bibob-toets kan goed helpen bij het (mede) bepalen in welke mate de partij deugdelijk is. Er moet in dat geval wel sprake zijn van een voldoende concrete twijfels over de integriteit van de aanbieder of zijn relaties. De gemeente kan ook kijken naar artikel 4.5 Algemene wet bestuursrecht en indien nodig besluiten een aanvraag niet in behandeling te nemen.

Het toepassen van een Bibob-toets is arbeidsintensief. Idealiter voert daarom niet iedere gemeente deze toets zelf uit, maar vindt deze toets eenmalig plaats bij accreditatie. Hoe accreditatie vorm zal gaan krijgen, is nog in ontwikkeling.

Titel

Partij heeft ervaring met aanbieden deelfervoer

Doelstelling

Idealiter heeft een partij de nodige positieve ervaring met het aanbieden van deelfervoer. Die ervaring alleen al kan gemeenten het comfort geven dat er sprake is van een deugdelijke partij. Aanbieder kan dat bijvoorbeeld aantonen middels referenties.

Toelichting

Nieuwkomers op de markt kunnen niet aan deze eis voldoen, waarmee het opnemen van een dergelijke eis de markt op slot zou zetten. Wel zou een gemeente het zelf mee kunnen wegen in bijvoorbeeld het plan van aanpak of exploitatieplan bij het toekennen van een schaarse vergunning.

Titel

Deelfervoer Aanbieden staat als doelstelling in de statuten van de onderneming

Doelstelling

Een deugdelijke aanbieder ziet het aanbieden van deelfervoer als een hoofdtaak van de onderneming. Dit valt te controleren via de statuten van de onderneming.

Toelichting

Op zichzelf biedt dit geen zekerheid, maar in combinatie met de andere factoren draagt het wel bij. Bovendien sluit het partijen uit die onderdeel zijn van een grotere organisatie. De check leent zich wel goed voor accreditatie.

Titel

Voertuigen in bezit en/of heeft langlopende leasecontracten

Doelstelling

Aanbieder is deugdelijk als aanbieder eigenaar is van de aangeboden voertuigen of langdurig over de vloot kan beschikken (langlopende leasecontracten)

Toelichting

De eis tot directe beschikking over de voertuigen wordt op dit moment gezien als te beperkend, met name omdat daarmee "white label" wordt uitgesloten. Daarnaast werkt dit niet bij P2P. Zekerstellen van langlopende leasecontracten is lastig vanwege de indirecte sturingslijn.

Zorgplicht In: op straat

Titel

Ook aanbod bij tijdelijke situaties / evenementen

Doelstelling

Bij wegwerkzaamheden, evenementen en in andere situaties kan deelmobiliteit helpen bij de mobiliteitsuitdaging die die situatie met zich meebrengt. Dit vraagt wel flexibiliteit bij de aanbieder. De regel kan zijn: De aanbieder en gemeente werken zo goed als mogelijk samen om gezamenlijk een oplossing te bieden voor de verkeersproblemen (ook bij evenementen en wegwerkzaamheden) in de gemeente.

Toelichting

Het organiseren van aanbod op een specifieke plek is lastig generiek te benoemen. Soms is er een commercieel belang dat de aanbieder graag helpt invullen. Soms is dat belang er niet, en zal er (financieel) geholpen moeten worden. Het verplichten betekent dat de aanbieder risico's moet beheersen. Terwijl een tekst zoals hierboven opgenomen, moeilijk hard te maken is (een algemene opmerking als "aanbieder doet haar best" zegt eigenlijk niets). Daarom is de conclusie: niet opnemen als regel, wel bij evenementen/tijdelijke situaties het gesprek aan te gaan en te verkennen wat de mogelijkheden zijn.

Titel

Website

Doelstelling

De aanbieder moet een website en/of een app (beiden zowel Nederlands- als Engelstalig) aanbieden, waarbij in de app ten minste de volgende functionaliteiten zijn opgenomen:
kaart met real-time informatie over de locatie van de beschikbare Deelvoertuigen.

Toelichting

Niet opgenomen, omdat dit primair de verantwoordelijkheid en het belang van de aanbieder is.

Titel

Geschied voor Nederlandse gebruikers

Doelstelling

Eisen /definities aan de voertuigen:

1. De deel-e-scooters hebben een maximale lengte van 1,75 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,14 meter.
2. De deelfietsen en deel-e-bikes hebben een standaard wiel- en framemaat (28 inch) en de zadels zijn op hoogte verstelbaar.
3. De deelfietsen en deelscooters beschikken over goedwerkende remmen, verlichting en een bel.
4. De deel-e-bikes hebben een elektrische aandrijving met de wettelijke snelheidsbeperking voor e-bikes van 25km/u.
5. De deel-e-scooters mogen een maximumsnelheid van 25 km/h hebben (snorfiets) of 45 km/h, (bromfiets) afhankelijk van de wens van aanbieder.

Toelichting

RDW eisen aan voertuigen zijn leidend, en die hoeven niet apart opgenomen worden.

1. Hoe classificeer je wat voor voertuigen je wel/niet toe wilt staan. Geeft veel discussie, de consensus daarbij was dat het best zou zijn om aan te sluiten bij classificatie die RDW/wetgeving biedt.
2. Wil je aanvullende eisen stellen, zoals bv niet te grote auto's als er kleine parkeerplekken zijn. Of afdwingen dat fietsen geschikt zijn voor "de gemiddelde Nederlander".

Conclusie hier was dat het beter is verder in de basis geen beperkingen op te leggen bovenop de standaard regels. Mochten gemeenten extra regels/beperkingen willen opleggen (bijv maximale afmetingen) dan worden die separaat beschreven.

Titel

Aanbod op specifiek benoemde private gebieden

Doelstelling

Binnen de gemeente zijn een aantal privéterreinen die wel openbaar toegankelijk zijn, maar niet in eigendom en/of beheer zijn van de gemeente, zoals het terrein om ziekenhuizen. De aanbieder dient aparte afspraken te maken over het aanbieden van de deelvoertuigen op deze terreinen met de desbetreffende beheerders. Deze terreinen worden aangewezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijzingsbesluit Deelmobiliteit van de gemeente.

Toelichting

Gesprek naar aanleiding van een casus van een aanbieder zonder vergunning, die bleef aanbieden vanaf private terreinen. Dat is onwenselijk, tegelijkertijd zou je een partij die wél een vergunning heeft willen bewegen om ook op die terreinen aan te bieden. Conclusie dat dit ook gewoon marktwerking moet zijn en je partijen niet zou moeten dwingen contracten af te sluiten met andere partijen. Daarom consensus om deze te schrappen.

Titel

(WA) verzekerd zijn (ook bij fietsen)

Doelstelling

De aanbieder is verzekerd volgens de wettelijke voorschriften zoals o.a. voor aansprakelijkheid.

Toelichting

Niet nodig als regel want wet voor auto, scooter en ebike die harder dan 25km/h kan. Discussie of het nodig is zaken te verplichten die wettelijk ook al verplicht zijn. Dat is soms wel praktisch (ook vanuit de vergunning is de partij dan aan te spreken). Voor WA verzekering lijkt dat niet direct van belang.

Vervolgens discussie of het nodig is betrokkenen (klant / omstander) meer te beschermen dan bij reguliere verkeersdeelname. Conclusie dat dat niet perse nodig is. Ook kwam de vraag op in hoeverre bepaalde verzekeringen überhaupt af te dwingen zijn als het geen standaard verzekeringen zijn (bijv WA voor fiets).

Titel

Aansprakelijkheidsverzekering

Doelstelling

De aanbieder heeft een aansprakelijkheidsverzekering ten aanzien van de gemeente, gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie.

Toelichting

Discussie over wie wanneer aansprakelijk is (wat als een gebruiker een deel scooter tegen een schuur zet en de scooter vliegt in brand. Wie aansprakelijk voor schade aan schuur? Wie aansprakelijk voor schade aan stoep? Etc)

Conclusie dat het aanwijzen van de aansprakelijke wettelijk is geregeld. Daar hoeft dus niets over uitgedacht/opgenomen te worden. Zoals in bovenstaand punt beschreven: geen ambitie om meer zekerheden te verplichten dan in het normale verkeer gangbaar is (in aantal gevallen WA verplicht, in andere niet).

Conclusie: Het verplichten van een (bovenwettelijke) verzekering voor die aansprakelijkheid hoeft/kan niet.

Titel

Voldoen aan RDW eisen

Doelstelling

Vergunninghouder draagt er zorg voor dat de deelvoertuigen voldoen aan de geldende regelgeving en kwaliteitsnormen.
De deelvoertuigen moeten zijn goedgekeurd door RDW.

Toelichting

Zo duidelijk wettelijk verplicht dat deze geschrapt kan worden.
Als ze niet zijn goedgekeurd mogen ze wettelijk gezien nergens de weg op.

In relatie tot eindgebruiker

Titel

App van aanbieder mag niet uitnodigen tot gebruik tijdens rijden

Doelstelling

Aanbieder verplichten app zo te bouwen dat deze geen aanleiding geeft voor onwettig gedrag.

Toelichting

Dit is al een wettelijke verplichting
Je wilt wel dat er interactie is; zoals navigatie, waarschuwingen parkeren etc.

Titel

Verleent toegang tot iedere gebruiker (inclusiviteit)

Doelstelling

De wens is er om zodra een gebruiker wettelijk gezien gebruik mag maken van de vorm van deelmobiliteit (bijvoorbeeld leeftijd bereikt, rijbewijs gehaald), dat de aanbieder dan ook daadwerkelijk deze gebruiker als klant accepteert, en zo de optie van deelmobiliteit er is. De app is gebruiksvriendelijk ingericht. De registratie en reserveringsprocedure nemen zo weinig mogelijk tijd en middelen in beslag. De toegankelijkheid wordt gemaximaliseerd.

Toelichting

Niet opnemen omdat het teveel de identiteit, de verzekeringssituatie en de eigen commerciële verantwoordelijkheid van de ondernemer in de weg zit.

Titel

Reizen zonder mobiliteitskaart

Doelstelling

De aanbieder moet een website en een app (beiden zowel Nederlands- als Engelstalig) aanbieden, waarbij in de app het voor gebruikers mogelijk moet zijn om te reizen met de app zonder dat ze daar een additionele mobiliteitskaart voor nodig hebben;

Toelichting

Website of app gaat in op businessmodel van de aanbieder en is onderhevig aan ontwikkelingen.

Titel

Aanbieder moet dienst ook leveren via wederverkopers (MaaS)

Doelstelling

We geloven dat de gebruiker hier behoefte aan heeft en dat dit meerwaarde biedt. OV en deelmobiliteit versterken elkaar en bovendien is het prettig en overzichtelijk om verschillende proposities en aanbod in 1 app te hebben teneinde zo maximaal gebruik te kunnen maken van de alternatieven voor de eigen auto. Essentie is dat het aanbod wordt ontsloten op apps van 'derden' om een monopolie en customer lock-in te voorkomen. En dat aanbod in de openbare ruimte makkelijk ingezet kan in de multi-modale reis worden.

Mogelijke regel kan zijn:

- Aanbieder is bereid MaaS-aanbieders volledig interoperabel aan te sluiten. Dat betekent dat:
- het aanbod wordt ontsloten (zoeken, boeken en betalen) op minimaal twee MaaS diensten van derden (niet de eigen app).
- de MaaS-aanbieder de voertuigen van de Aanbieder kan wederverhuren op basis van een samenwerkovereenkomst, bijvoorbeeld Openwheels
- de MaaS-aanbieder kan verlangen dat die wederverhuur zonder tussenkomst van aanbieder is
- aanbieder non-discriminatoire omgaat met prijzen

Toelichting

Niet opgenomen, omdat onderwerp nog teveel in ontwikkeling is. Als het commercieel interessant wordt, zullen aanbieders erin meegaan.

Openbare ruimte

Titel

Laadinfra voor auto's en/of fietsen/scooters of juist niet voor auto's?

Doelstelling

Gemeente biedt geen (ruimte voor) aparte laadinfra.

Regel

De vergunninghouder dient zelf zorg te dragen voor het opladen van zijn deelvoertuigen. Er worden geen aparte laadpalen of faciliteiten in de openbare ruimte aangeboden, tenzij specifiek anders afgesproken.

Toelichting

Het gaat hier vooral over laadinfra voor auto's, of bij enkele aanbieders infra voor micromobiliteit. Aanbieders van deeltweewielers dragen veelal zorg voor het opladen van hun voertuigen door accu's te wisselen.

Gemeente kan het gebruik van openbare laadinfra niet uitsluiten voor deelmobiliteit. Problematiek met laadpaalkleven geldt voor alle voertuigen. Wel is het zo dat de kans dat een huurder de laadinfra verkeerd aansluit groter is bijvoorbeeld door onbekendheid. Sommige bedrijven werken met vrijwilligers, die dan de aansluiting op de laadpaal controleert bij verkeerd gebruik of disfunctionerende laadpaal. Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NLK) heeft (komt met) handreiking.

Met betrekking tot speciale parkeervoorzieningen voor micromobiliteit: indien dat noodzakelijk is, moet de aanbieder dat zelf regelen. Er is dan wel een goede afspraak voor opstalrecht van de voorzieningen nodig. Rondom de bepalingen laadinfra hebben de meeste gemeenten dat goed beschreven, voor bijvoorbeeld een overkapte fietsenstalling of iets dergelijks zou je diezelfde bepalingen kunnen gebruiken.

De gemeente is echter niet automatisch verplicht laadinfrastructuur aan te bieden, als de gemeente gaat werken met een vergunningstelsel. Deze bepaling kan niet als vergunningsvoorwaarde gelden. Speciale parkeervoorzieningen voor elektrische deelvoertuigen, moet de aanbieder zelf regelen. Hierover is in het model niets bepaald.. Er is in zo'n geval wel een goede afspraak voor opstalrecht van de voorzieningen nodig tussen de gemeente en de vergunninghouder.

De gemeente kan het gebruik van openbare laadinfra niet uitsluiten. De problematiek met laadpaalkleven geldt voor alle deelvoertuigen. Wel is de kans dat een huurder het deelvoertuig verkeerd aansluit op de laadinfrastructuur groter bijvoorbeeld door onbekendheid. Sommige aanbieders werken daarom met vrijwilligers, die dan de aansluiting op de laadpaal controleren. Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NLK) heeft (komt met) handreiking. Overigens zorgen aanbieders van deeltweewielers zelf voor het opladen van hun voertuigen door accu's te wisselen.

Titel

Snelheidsbeperking door geofencing

Doelstelling

Gemeente kan gebieden aanwijzen waarbinnen een snelheidsbeperking door middel van geo-fencing uitgevoerd dient te worden voor bepaalde voertuigcategorieën.

Toelichting

Voorlopig niet doen o.a. ivm een gelijk speelveld met voertuigen in privé bezit. Als een gemeente nu al iets wil opnemen dan beperken tot waarschuwingssignalen.

Voertuigen

Titel
Representatieve voertuigen
Doelstelling
De aanbieder draagt er zorg voor dat voertuigen te allen tijde heel (vrij van deuken en gaten, etc.), veilig, schoon en netjes (vrij van beplakking en graffiti, etc.) zijn en blijven.
Toelichting
Geheel vrij van deuken is echter niet realistisch. De werkgroep geeft aan dat de aanbieder zelf eveneens veel belang heeft bij representatieve voertuigen en dat handhaving van deze regel snel arbitrair kan worden. Besloten is om hier geen bepaling over op te nemen.

Data

Titel
AVG
Doelstelling
Vergunninghouder verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving.
Toelichting
Dit is de wet, hoeft niet apart opgenomen te worden.

Titel
Privacyverklaring
Doelstelling
Basisvereiste privacyverklaring
Regel
De aanvrager heeft een privacyverklaring in de Nederlandse taal, overlegt een uittreksel van voorgenomen verwerkingen in het register van de Algemene Verordening Gegevensverwerking en, indien daarover wordt beschikt, een kopie van de bewerkersovereenkomst en hij staat toe dat de gegevens die aan de gemeente worden geleverd gedurende de looptijd van de vergunning conform het vastgestelde beleid, gebruikt mogen worden door de gemeente voor monitorings- en evaluatiedoeleinden en dat deze gegevens geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden.
Toelichting
Dit is de wet, hoeft niet apart opgenomen te worden.

Titel

MaaS

Doelstelling

Aanbieder is bereid MaaS-aanbieders volledig interoperabel aan te sluiten. Dat betekent dat:

- data wordt gedeeld met de MaaS-aanbieder op basis van een openbare standaard, bijvoorbeeld TOMP
- de MaaS-aanbieder de voertuigen van de Aanbieder kan wederverhuren op basis van een samenwerkovereenkomst, bijvoorbeeld Openwheels
- de MaaS-aanbieder kan verlangen dat die wederverhuur zonder tussenkomst van aanbieder is
- aanbieder non-discriminatoire omgaat met prijzen

Of: Vergunninghouder participeert actief in platforms die MaaS ondersteunen, in overeenstemming met het bij de aanvraag aangeleverde interoperabiliteitsplan

Toelichting

MaaS is op dit moment nog niet in die fase van ontwikkeling dat duidelijk is hoe het landschap er precies uitziet en dat het vereisen van aansluiten op een MaaS-partij daadwerkelijk bijdragen aan de doelstellingen.

Titel

Deelauto parkeervergunning voor bewoners (onderling)

Doelstelling

Het faciliteren van bewoners die onderling auto's delen. Buren, vrienden, familie uit meerdere huishoudens de mogelijkheid bieden om de auto op twee (of meer) verschillende adressen te kunnen parkeren.

Toelichting

In dit traject is de focus geweest op organisaties die bedrijfsmatig deelvoertuigen aanbieden. Deze vorm van een vergunning is daarom geparkeerd voor een volgende ronde. Een voorbeeld voor de voorwaarden gesteld aan bewoners is te vinden bij de gemeenten Utrecht:

<https://pki.utrecht.nl/Loket/product/af8e60865422676d36035bbb3bd3a9c6>
de nadere regel: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-173520.html>