

17 januari 2024



## MODELBEPALINGEN DEELMOBILITEIT

Gemaakt door koplopers,  
beschikbaar voor iedereen

## Over dit product

Dit document bevat modelteksten voor het reguleren van deelfervoer binnen lokale wetgeving. Het is een van de eerste producten uit het samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit, waarbij 29 overheden vijf jaar lang samenwerken aan het versnellen van deelfervoer.

Niet alle gemeenten hebben regels voor deelmobiliteit, een relatief nieuw onderwerp. En veel gemeenten investeren nu geld en tijd in het opstellen van eigen regels voor deelmobiliteit. Nieuwe ontwikkelingen vragen ook om voortdurende aanpassingen in de wetgeving.

Dit document biedt gestandaardiseerde bepalingen voor iedere gemeente om de groei van deelfervoer te vergemakkelijken, gebruikers goed te bedienen en gemeentelijk beleid sneller en beter vorm te geven. Een modelregeling stimuleert vergelijkbare regels en processen in verschillende gemeenten.

Er zijn verschillende manieren om deelfervoer te reguleren en in dit document worden een aantal van de gemaakte keuzes toegelicht, op basis van de discussies die zijn gevoerd. De belangrijkste keuze is om de verschillende vormen van deelfervoer samen te voegen; een ontwikkeling die steeds meer gemeenten lijken te maken.

De modelbepalingen worden periodiek herzien. Daarvoor horen we ook graag de ervaringen van gemeenten met de implementatie van deze regels.

Goed om te weten: binnen het programma werken we ook aan andere aspecten van deelfervoer die in de toekomst invloed zullen hebben op de modelbepalingen. Een voorbeeld hiervan is het gestandaardiseerd ontsluiten van data via aanbieders. Nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen in volgende versies van dit product.

Ben je werkzaam bij een kleine gemeente? De voorgestelde bepalingen zijn dan wellicht nog een stap te ver. Hopelijk inspireert dit document dan alsnog en kun je de bepalingen die het meest belangrijk zijn voor jouw gemeente gebruiken.

### Totstandkoming

Het product is tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van acht gemeenten en vervoerregio's en met twaalf aanbieders van deelmobiliteit. Zij hebben in dit project via workshops en het tegenlezen van documenten meegedacht over wat er allemaal geregeld kan worden (gemeenten) en hoe dit het beste vorm kan krijgen (aanbieders). De uitkomst van dit traject is door drie juristen omgezet in dit document met modelbepalingen.

Zowel bij de workshops als in de juridische vertaling is gekeken naar de geldende APV-bepalingen en regels op het gebied van deelmobiliteit. Er is gebruik gemaakt van regelingen van gemeenten als Amsterdam, Amersfoort, Den Haag, Dordrecht, Eindhoven, Nijmegen, Utrecht, Rotterdam, Zwolle en de voorbeeldbepaling van het CROW.

Maarten van Biezen  
Programma Manager Natuurlijk!Deelmobiliteit



## Inhoud

Over dit product.....	1
Deelvervoer: waar en hoe te regelen? .....	3
Modelartikel APV inzake deelmobiliteit .....	7
Model Nadere regels deelmobiliteit .....	9
Toelichting .....	18
Wat is niet opgenomen .....	31

## Deelvervoer: waar en hoe te regelen?

### Inrichting vergunningenstelsel voor deelvervoer oftewel deelmobiliteit

Als gemeenten te maken krijgen met deelmobiliteit, dat wil zeggen te maken krijgen met het georganiseerd aanbieden van deelvoertuigen aan derden in hun gemeente, hebben zij twee opties:

- Niet regelen: in dat geval kunnen aanbieders dan 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 en lokale wetgeving voor onder meer parkeren is voor die deelvoertuigen van toepassing.
- Wel regelen, in dat geval zullen gemeenten moeten gaan werken met een verbod en een vergunningstelsel (of een concessie). In dit model wordt enkel een vergunningenstelsel uitgewerkt.

De inhoud van het mobiliteitsbeleid zal doorgaans zijn ondergebracht in een, onder de Omgevingswet opgestelde Omgevingsvisie over deelmobiliteit, die door de raad zal worden vastgesteld en die door het college wordt uitgewerkt in een omgevingsprogramma. Daarna volgt de juridische vormgeving in de APV, en of Parkeerverordening en nadere regels.

De in deze modelregeling opgenomen basisregels zijn geschreven om te gebruiken bij een vergunningstelsel. Er is geen aanbeveling opgenomen over de inrichting van een vergunningstelsel. Met andere woorden, het is een keuze of de gemeente wil werken met een vergunning met of zonder een tijdsbepaling, of met een schaarse vergunning. Het werken met een schaarse vergunning, vraagt een kwalitatieve beoordeling van de aanvragen. Dergelijke procesvoorschriften zijn geen onderdeel van dit model. In model is gekozen voor een open systeem, waarbij iedere aanvrager een vergunning kan krijgen, mits voldaan is aan de gestelde eisen. In de praktijk wordt zowel met schaarse vergunningen als met een open vergunningenstelsel gewerkt.

Gemeenten die deelmobiliteit willen reguleren met een vergunningstelsel, zullen daar een grondslag voor moeten maken. Dat kan in de APV. Zonder grondslag kan de gemeente niets reguleren. Voor deelauto's ligt ook een grondslag voor het reguleren in de parkeerverordening. In de APV kunnen bepalingen voor alle soorten deelmobiliteit opgenomen worden, het is dus ook mogelijk om deelauto's aanvullend via de APV te reguleren. Hieronder gaan we eerst in op de APV en daarna kort op de parkeerverordening. In de toelichtende stukken zijn de begrippen deelvervoer en deelmobiliteit door elkaar gebruikt.

### Grondslag in de APV en in welk hoofdstuk?

Allereerst 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 moeten geven voor het college om nadere regels te kunnen vaststellen over het aanbieden van deelmobiliteit. Zonder deze grondslag kan het college daarover geen nadere regels stellen.

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. De keuze is enigszins arbitrair.

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 van deelvoertuigen op commerciële basis in de openbare ruimte kan daarom ook in dit hoofdstuk worden ondergebracht. In de praktijk kiest de meerderheid van de gemeenten voor regulering in Hoofdstuk 5 van de 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 voertuigen vallen onder het verbod?

In de APV kan worden bepaald welke voertuigen in het deelmobiliteitsbeleid en dus onder het verbod vallen. In de praktijk strekt het verbod zich uit tot de volgende voertuigen: (elektrische) fietsen, (elektrische) bromfietsen, (elektrische) snorfietsen, (elektrische) bakfietsen en het is tevens mogelijk om ook (elektrische) auto's in het verbod mee te nemen. Hierbij dient dan wel oplettendheid in acht genomen te worden dat er niet - onbedoeld - bepaalde vormen van autodelen worden uitgesloten, zoals particuliere verhuur, onderling autodelen en coöperatief autodelen. Alles dat wel valt onder het verbod, kan via de nadere regels weer worden toegestaan via vergunningverlening.

Voor het begrip voertuig(en) is in de modelbepaling aansluiting gezocht bij de in de geldende wegenverkeerswetgeving gebruikte definitie, te weten de definitie die is opgenomen in het Reglement voor verkeersregels en verkeerstekens 1990. Deze definitie omvat vrij veel voertuigen, te weten: fietsen, bromfietsen, gehandicaptenvoertuigen, motorvoertuigen, trams en wagens. Fietsen met trapondersteuning zijn inbegrepen, als ook vrachtauto's. Brommobielen, brombakfietsen, snorfietsen en speed- pedelecs hebben een eigen definitie in het RVV.

Deelvervoer is in de praktijk gericht op een beperkter aantal voertuigen dan die onder de definitie van de RVV 1990 vallen. De meeste gemeenten specificeren daarom in de nadere regels welke categorieën voertuigen onder deelvervoer vallen en regelen de bevoegdheid om dat te doen in de APV.



### Andere bepalingen

Naast de vergunningplicht, zullen gemeenten het proces van aanvraag, vergunningverlening en de inhoudelijke voorwaarden die zij daarbij willen hanteren, moeten regelen. Zij kunnen dergelijke uitwerking vastleggen in nadere regels. In dat geval moet, zoals hiervoor al is genoemd, in de APV een grondslag worden opgenomen voor het vaststellen van nadere regels.

### Ontheffing vanwege experiment

Mocht een gemeente een experiment met deelvervoer willen kunnen doen, dan moet zij daarvoor een rechtsgrond regelen. De 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 deelvervoer 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.

### Lex silencio positivo<sup>1</sup> wel of niet van toepassing verklaren?

Het aanbieden van deelvervoer kan worden gezien als een dienst in de zin van de Europese Dienstenrichtlijn. In de Dienstenwet zijn regels opgenomen over vergunningverlening en welke diensten daaronder vallen. Een dienst is een economische activiteit, anders dan in loondienst, die gewoonlijk tegen vergoeding geschiedt, als bedoeld in artikel 50 van het Verdrag. Vervolgens is in artikel 28 van die wet bepaald dat bij een vergunningstelsel voor die diensten de lex silencio positivo (LSP) van toepassing is, tenzij in een wettelijk voorschrift anders is bepaald. In artikel 28 van de Dienstenwet wordt afgeweken van artikel 4.20a Algemene wet bestuursrecht (Awb), waarin is bepaald dat paragraaf 4.1.3.3 van de Awb, over de LSP, alléén van toepassing is indien dit bij wettelijk voorschrift (= wet in materiële zin) is bepaald.

Er is geen hogere regelgeving over deelvervoer in Nederland waarin is bepaald dat de LSP niet van toepassing is. Gemeenten zijn op dit onderwerp de regelgever. Daarnaast betreft een vergunningstelsel voor deelvervoer een autonoom vergunningstelsel en vloeit dat niet voort uit medebewind. Dus als gemeenten wensen dat de LSP niet van toepassing is bij vergunningverlening voor deelvervoer, moeten zij in hun eigen verordening (APV) en/of nadere regels bepalen dat de LSP niet van toepassing is. Regelt de gemeente op dit punt niets, dan is de LSP wel van toepassing, vanwege artikel 28 van de Dienstenwet. In de modelbepaling voor de APV in dit document is gekozen de LSP buiten toepassing te verklaren.

### Parkeerverordening

Het gebruik van de deelauto kent een langere geschiedenis dan het gebruik van andere deelvoertuigen, zoals de (e)fiets of de deelscooter (hier gebruikt als overkoepelende term voor deel-snorfietsen en deel-bromfietsen). De gemeenten die eerder met deze vorm van deelvervoer zijn begonnen, hebben de vergunning voor een deelauto, dat wil zeggen het parkeren daarvan, meestal in de parkeerverordening geregeld. De vergunning voor een

---

<sup>1</sup> Lex silencio positivo verwijst naar het principe dat als de wet zwijgt over een bepaalde kwestie, dit moet worden geïnterpreteerd als impliciete toestemming of goedkeuring

deelauto of ook wel genoemd vergunning voor een autodate; let op: verouderde term is vaak toegevoegd aan de overige vergunningen die zijn genoemd in de verordening. Gemeenten kiezen geen eenduidige vorm voor regulering. Daarom is in deze voorbeeldregeling geen voorbeeldbepaling opgenomen omtrent het reguleren van deelauto's in de parkeerverordening.

### Model nadere regels, wat staat daarin?

In de nadere regels worden definities gegeven voor zover deze niet in de APV zijn opgenomen. Verder worden in de nadere regels de aanvraagprocedure beschreven en de voorwaarden en voorschriften voor de vergunningverlening vastgelegd. Deze voorwaarden en voorschriften hebben betrekking op de deelvoertuigen, de exploitatie en de communicatie. Tot slot zijn de verstrekking van data voor beleidsmonitoring en de ontheffing voor experiment(en) opgenomen.

De intrekings- en weigeringsgronden kunnen zijn uitgewerkt in de APV. In de voorbeeldregeling is daarvoor gekozen. In het model nadere regels is daarom naar de APV verwezen.

### Wat staat niet in de nadere regels?

Aan het slot van dit document is een beleidsmatige toelichting gegeven op een aantal onderwerpen. Tevens is een overzicht gegeven van bepalingen die bewust niet zijn opgenomen in het model met de argumenten waarom die niet zijn opgenomen.

# Modelartikel APV inzake deelmobiliteit

## VOORBEELDBEPALINGEN APV

Het is nodig in de APV te bepalen dat het aanbieden van deelfervoer, dat wil zeggen beschikbaar stellen van voertuigen in de openbare ruimte, die tegen betaling herhaaldelijk door derden kunnen worden gebruikt, niet zonder vergunning is toegestaan. Hiervoor is een definitie en een verbodsbepaling nodig. De definitie in de APV zal moeten aangeven over welke voertuigen deelmobiliteit zich kan uitstrekken. Het begrip deelfervoer of deelmobiliteit is niet gedefinieerd in de APV. Gekozen de volgende definitie van voertuig te gebruiken:

### Voorbeelddefinitie

Voertuig:

Hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van kleine wagens zoals kruiwagens en kinderwagens, en rolstoelen;

Toelichting:

Bovenstaande definitie is al in de model APV opgenomen en deze definitie is voor veel meer artikelen van de APV relevant, maar kan ook worden gebruikt voor voertuigen in het kader van deelfervoer. De definitie van voertuig is vrij ruim en laat ruimte in combinatie met de verbodsbepaling (hieronder), die ook in de APV moet worden opgenomen, deelfervoer te reguleren in de gemeente. De vergunningsplicht kan betrekking hebben op een beperkter aantal voertuigen dan onder de definitie valt. Als dat zo is kan in nadere regels verder worden bepaald welke voertuigen exact als deelfoertuigen worden aangemerkt in de gemeente. De bevoegdheid voor de nadere regels moet in de APV zijn opgenomen.

In de bepaling XX is de verbodsbepaling behoudens vergunning opgenomen (eerste lid), de belangen die de gemeente daarmee wil beschermen (vierde lid), de bevoegdheid tot het stellen van nadere regels (vijfde lid) en de weigerings- en intrekingsgronden (zesde lid). Voorts is bepaald dat stallingsplaatsen kunnen worden aangewezen, experimenten kunnen plaatsvinden en dat de Lex silencio positivo (LSP) niet van toepassing is bij de vergunningverlening.

### Voorbeeldverbodsbepaling voor het zonder vergunning aanbieden van deelfervoer in de gemeente, te plaatsen in Hoofdstuk 2 dan wel in Hoofdstuk 5 van de APV:

Artikel XX

1. Het is verboden zonder vergunning van het college bedrijfsmatig voertuigen aan te bieden in de openbare ruimte ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling.
2. Een vergunning wordt verleend voor ten hoogste x jaar.
3. Het college wijst categorieën voertuigen aan waarvoor een vergunning als bedoeld in het eerste lid verleend kan worden
4. Het college kan voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning:
  - a. ter voorkoming van overlast;
  - b. in het belang van het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte;



- c. in het belang van de veiligheid van het publiek;
  - d. in het belang van de doorstroming van het verkeer;
  - e. ter voorkoming van onevenredig ruimtegebruik.
5. Het college kan ter bescherming van de belangen in het vierde lid en zesde lid nadere regels vaststellen voor het verlenen van een vergunning of het geven van een ontheffing.
6. Onverminderd artikel 1:8 kan het college de in het eerste lid bedoelde vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren of intrekken als,
  - a. in strijd is gehandeld met aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen.
  - b. als het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
    - i. gevaar oplevert voor de veiligheid van personen of goederen of de verkeersveiligheid;
    - ii. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
    - iii. een nadelige invloed heeft op het milieu;
    - iv. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte; of
    - v. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
7. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten aanwijzen waar uitsluitend voertuigen, als bedoeld in het eerste lid mogen worden geplaatst en ter gebruik mogen worden aangeboden of waar deze voertuigen, niet mogen worden geplaatst en niet ter gebruik aan derden mogen worden aangeboden.
8. Het college kan ontheffing verlenen van de vergunningsplicht ten behoeve van het experimenteren met categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid.
9. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

**Tip bij het zevende lid**

Ten aanzien van deelauto's nemen gemeenten regelmatig maatregelen in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door voor deelauto's afzonderlijke parkeerplaatsen te reserveren (station based aanbod). Als deze parkeerplaatsen dan niet snel bezet worden door deelauto's en dus leeg blijven, kan er wrevel ontstaan in de buurt. Ondanks afgesproken levertijden van de deelauto's voor de ingroei, komt het voor dat het proces van het plaatsen van deelauto's in de openbare ruimte in gemeenten door omstandigheden trager is dan verwacht. Om te voorkomen dat aangewezen en aangelegde parkeerplaatsen te lang leeg blijven en dus een zo goed mogelijke aansluiting te realiseren tussen de feitelijke plaatsing van de deelvoertuigen de oplevering van de parkeerplekken, kunnen gemeenten bijvoorbeeld hun verkeersbesluiten (eerder) nemen en de werking daarvan uitstellen tot het moment van plaatsing van de deelauto's. Dit proces vergt wel goede afstemming met de aanbieder.

## Model Nadere regels deelmobiliteit

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 komt meerdere keren voor in de voorbeeldregeling en is daarom gedefinieerd. De gemeente kan vervolgens in de nadere regels bepalen welke categorieën voertuigen zij onder het vergunningstelsel wil laten vallen. Bij de definities per categorie is zoveel mogelijk aangesloten bij definities uit hogere wetgeving, te weten het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Wegenverkeerswet 1994. Aan de definities is telkens toegevoegd dat de deelvoertuigen herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk worden aangeboden door een commerciële aanbieder aangeboden in de openbare ruimte. Dit om onderscheid te maken vergelijkbare voertuigen in de openbare ruimte, die niet tot deze vorm van dienstverlening behoren. Afhankelijk van welke categorieën voertuigen gemeenten willen reguleren, zullen zij een keuze moeten maken uit een van onderstaande definities.

In de nadere regels wordt waar nodig is naar de APV verwezen.

Intitulé

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 gemeente ....20..

### 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;
college:	college van burgemeester en wethouder van de gemeente [ ];
deelvoertuig:	publiek toegankelijk voertuig dat herhaaldelijk voor een korte duur (tijd) en tegen betaling georganiseerd wordt aangeboden door een aanbieder in de openbare ruimte;

deelauto	motorvoertuig zoals bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling georganiseerd wordt aangeboden door een aanbieder ;
deelbromfiets:	hetgeen onder bromfiets wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder e, van de Wegenverkeerswet 1994, welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling georganiseerd wordt aangeboden door een aanbieder;
deelbakfiets	brombakfiets zoals bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling georganiseerd wordt aangeboden door een aanbieder;
deelfiets	<p>fiets al dan niet met trapondersteuning zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder ea van de Wegenverkeerswet 1994 welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling georganiseerd wordt aangeboden door een aanbieder;</p> <p>snorfiets zoals bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder;</p>
deelstep:	step die door de minister is aangewezen als bijzondere bromfiets, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 waarvoor een aanwijzing op grond van artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 is ingediend bij de minister, en de minister deze step heeft toegelaten op de openbare weg;
deelspeed-pedelec	elektrische bromfiets met trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht aanhoudt als het voertuig de snelheid van 25 km per uur overschrijdt, welke herhaaldelijk voor korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder;
vergunning:	vergunning als bedoeld in artikel x van de verordening;
vergunninghouder	degene aan wie op basis van zijn 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.

## Hoofdstuk 2 Aanvragen en weigeren vergunning

### Artikel 2.1

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor deelauto's, deelbromfiets, deelbakfiets, deelfiets, deelsnorfiets, deelstep of deelspeed-pedelec. (hier dient de gemeente te kiezen welke voertuigen zij wil reguleren)

### Artikel 2.2 Aanvraagvereisten (toelatingsvoorwaarden) en procedure

1. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van:
  - a. een uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat;
  - b. een herverdelingsplan van de deelvoertuigen;
  - c. een onderhoudsplan;
  - d. een beschikbaarheidsplan
2. Een herverdelingsplan biedt inzicht in hoe en in welke frequentie de aanvrager zijn deelvoertuigen zal herverdelen over de aangewezen wijken dan wel gebieden uit bijlage X binnen de gemeente waar de deelvoertuigen mogen worden aangeboden, alsmede een ingroeipad voor de introductie van de deelvoertuigen.
3. Een onderhoudsplan bevat in ieder geval de beschrijving van de processen van onderhoud van de deelvoertuigen.
4. Een beschikbaarheidsplan geeft in ieder geval inzicht in hoe de aanvrager het aanbod laat aansluiten op de (potentiële) vraag van de gebruiker en hoe de benuttingsratio van zijn deelvoertuigen wordt inricht en vastgesteld. Er mag onderscheid gemaakt worden tussen de winter en zomerperiode. Het gestelde in artikel 3.4 is van toepassing.
5. De aanvrager maakt gebruik van het door het college vastgestelde aanvraagformulier. Het aanvraagformulier is bijgevoegd in bijlage ...
6. Het aanvraagformulier is volledig ingevuld en vergezeld van documenten die betrekking hebben op lid 1 a t/m d.
7. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
8. Aanvragen die niet voldoen aan de indieningsvereisten genoemd in het eerste lid, worden buiten behandeling gesteld.

### Artikel 2.3 Beslistermijn Procedurebepaling

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 intrekingsgronden

In aanvulling op de weigeringsgronden genoemd in artikel 1.8 en artikel XX, zesde 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.

### Hoofdstuk 3 Vergunningsvoorwaarden

#### Artikel 3.1 Plafond deelvoertuigen

Een vergunning wordt verleend voor ten hoogste xx deelvoertuigen per voertuigcategorie zoals afgebakend in onderstaande tabel. [de gemeente moet kiezen voor welke deelvoertuigen zij een plafond wil instellen]

	Voertuigcategorie (aan te vullen)	Maximaal aantal deelvoertuigen per vergunning
A	Deelfiets	
B	Deelscooter (uit te splitsen naar bromfietsen en/of snorfietsen)	
C	Deelauto (free floating]	

#### Artikel 3.2 Eisen aan deelvoertuigen

1. De deelvoertuigen waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde voorwaarden.
2. De deelvoertuigen zijn visueel herkenbaar als deelvoertuig met een merkaanduiding van de aanbieder [danwel platform] en een contactmogelijkheid.
3. Reclame-uitingen op deelvoertuigen mogen het functioneel gebruik van die voertuigen niet belemmeren.
4. De deelvoertuigen, met uitzondering van deelfietsen zonder accu, hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren met een trackingsysteem
5. De deelvoertuigen zijn zero-emissie voertuigen. [OF] Deelvoertuigen, met uitzondering van de deelauto, zijn zero-emissie.
6. Deelvoertuigen 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, de contactgegevens en het trackingsysteem.
7. Het deelvoertuig moet gemiddeld 85% van de tijd beschikbaar zijn voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van 1 jaar [in gebruik zijn wordt zijn wordt meegeteld in de berekeningen].
8. De voertuigen zijn met een app te openen zonder tussenkomst van de vergunninghouder of de eigenaar van de auto.

#### Artikel 3.3 Beschikbaarheid deelvoertuigen

1. De vergunninghouder handelt overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende beschikbaarheidsplan, waarin is opgenomen hoe de vergunninghouder bij benutting rekening houdt met de behoefte van klanten
2. De vergunninghouder dient in de winterperiode, per maand tenminste 50% van de gemiddelde beschikbaarheid van de deelvoertuigen [kiezen welke deelvoertuigen] in de zomer [beschikbaar of in gebruik door gebruikers].
3. De zomerperiode vangt aan op 1 april, de winterperiode op 1 oktober.
4. De vergunninghouder kan in bijzondere omstandigheden na overleg met het college tijdelijk afwijken van het eerste lid.
5. De vergunninghouder stelt de deelvoertuigen dag en nacht beschikbaar aan gebruikers, met uitzondering van bijzondere dagen.
6. Het college stelt bijzondere dagen vast waarop de categorieën deelvoertuigen niet of beperkt beschikbaar hoeft te zijn.

*Artikel 3.4 Onderhoud en verwijdering defecte deelvoertuigen*

1. De vergunninghouder handelt in overeenstemming met het bij de aanvraag ingeleverde onderhoudsplan.
2. De vergunninghouder verwijdert 90% van de defecte deelvoertuigen binnen de in de tabel aangegeven uur norm.

Voertuigcategorie	Maximale duur verwijdering
Deelfiets	12 uur
Deelscooter	12 uur
Deelauto	48 uur

*Artikel 3.5 Aanwijzen wegen- en wegvakken en parkeren van deelvoertuigen*

1. Als wegen en wegvakken bedoeld in artikel XX, zevende lid van de verordening, worden aangewezen de wegen en wegvakken zoals opgenomen in Bijlage...bij deze nadere regels.
2. De vergunninghouder wijst een gebruiker van een deelvoertuig voor aanvang van dat gebruik op specifiek voor dat deelvoertuig in de gemeente geldende parkeerregels en parkeerinstructies, zoals bedoeld in het eerste lid.
3. De vergunninghouder corrigeert binnen de in vierde lid genoemde 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. De tabel in het vierde lid is niet van toepassing voor de deelauto.
4. Tabel:

Voertuigcategorie	Gevaarlijk	Hinderlijk	Onjuist
Deelfiets	onmiddellijk	12 uur	24 uur
Deelscooter	onmiddellijk	12 uur	24 uur



*Artikel 3.6 Verwijdering deelvoertuigen bij beëindiging van bedrijfsactiviteiten*

De vergunninghouder dient bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen één maand zijn in de gemeente aanwezige deelvoertuigen te verwijderen.

1. 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.
2. Indien de vergunninghouder de deelvoertuigen niet adequaat verwijdert, kan de gemeente 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 Nederlands sprekend 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 de gemeente alsmede de wijze van afhandeling in een door de gemeente aangeleverd format.

*Artikel 3.8 Gebruiksvoorwaarden*

1. De vergunninghouder informeert de gebruiker, voorafgaand aan het gebruik van het deelvoertuig, volledig en transparant in taalniveau B1 over de van toepassing zijnde gebruiksvoorwaarden.
2. De vergunninghouder noemt hierbij in ieder geval 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.
3. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de verhuur aan een gebruiker die wettelijk bevoegd is voor het gebruik van zijn deelvoertuigen.

*Artikel 3.9 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 aanbod plaatst, mag het aanbod van vergunde voertuigen in de gemeente per maand met maximaal 20% overschreden of onderschreden worden.

*Artikel 3.10 Dataverkeer gebruik deelvoertuigen 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 E6
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, dat is ontwikkeld aan de hand van de CDS-M werkwijze ten behoeve van een zorgvuldige, veilige en effectieve data-uitwisseling.

**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 5.3 Evaluatie*

Deze nadere regels worden geëvalueerd in...

*Artikel 5.3 Citeertitel*

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



## Toelichting

## Toelichting

### Artikelen 2 Aanvragen en weigeren vergunning

In dit hoofdstuk zijn in artikel 2.1 tot en met artikel 2.3 procedurevoorschriften omtrent de vergunningverlening opgenomen. Hierin zijn ook twee weigeringsgronden en intrekingsgronden ondergebracht, aanvullend op die zijn genoemd in de APV. Een vergunningsaanvraag is niet gebonden aan een termijn.

### Artikel 2.2 Aanvraagvereisten

De aanvrager dient bij aan aanvraag een aantal documenten te overleggen. Hieronder is een uitleg gegeven welke informatie deze documenten moet bevatten.

#### Herverdelingsplan

Het herverdelingsplan beschrijft de aanpak die de aanvrager hanteert bij het herpositioneren van de deelvoertuigen met als doel herhaald gebruik van het deelvoertuig door verschillende gebruikers te bevorderen. De aanvraag gaat daarom vergezeld van een herverdelingsplan. Hierin omschrijft de aanvrager minimaal in welke delen van de gemeente hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden bij introductie en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond dat aan de vergunning wordt gekoppeld is bereikt (ingroeipad).

Het herverdelingsplan dient te voorkomen dat voertuigen te veel clusteren in de gemeente en geeft inzicht in de snelheid waarmee de voertuigen in de openbare ruimte worden aangeboden.

Bijvoorbeeld in de vorm van een dergelijke tabel:

Ingroeipad		
Voertuigcategorie	X	Y
Deelfiets	..weken	..weken
Deelscooter	..weken	..weken
Deelauto [free floating]	nvt	..weken

#### Onderhoudsplan

Het plaatsen en gebruiken van deelvoertuigen vergt inpassing in het straatbeeld. Ook de uitstraling van het aanbod aan deelvoertuigen heeft daar invloed op. Een goede kwaliteit van de deelvoertuigen heeft een betere uitstraling in de openbare ruimte en bevordert bovendien de bedrijfszekerheid van de deelvoertuigen. Om greep te krijgen op een minimumkwaliteit, eist de gemeente bij vergunningverlening een onderhoudsplan van de aanbieder. Aan dit plan kan de gemeente zien welke beelden er bij de aanbieder over het vlootmanagement bestaan. Dat wil zeggen hoe de aanbieder zijn deelvoertuigen wil onderhouden, in welke frequentie en wat vervangings tempo is bijvoorbeeld.

Beschikbaarheidsplan

Het beschikbaarheidsplan beschrijft de aanpak van de aanvrager hoe het aanbod van deelvoertuigen zo goed mogelijk rekening houdt met de behoefte van de gebruiker. Hiermee stuurt de gemeente op een voldoende intensief gebruik, zodat deelvoertuigen niet te lang ongebruikt in de openbare ruimte staan. Daarom wil de gemeente een benuttings- of gebruikratio van de aanvrager zien in het plan. Een gebruikratio kan verschillen per seizoen. De aanvrager kan de benuttingsratio bijvoorbeeld inzichtelijk maken aan de hand van een van de onderstaande tabellen.

[keuzen maken uit een van de twee tabellen]

Tabel

Voertuigcategorie deelscooter	Voorjaar en Zomer	Herfst	Winter
Centrum			
Buitenring			
Buitengebied			

Tabel Alternatieve tabel indien ook sprake van stimulus gebieden

Voertuigcategorie	KPI Zomer in vraaggebied	KPI Zomer in stimulusgebied	KPI Winter in vraaggebied	KPI Winter in stimulusgebied
Deelfiets				-
Deelscooter				-
Deelauto				-

Artikel 3.1 Plafond deelvoertuigen per vergunning

Om te voorkomen dat één aanvrager een te groot deel van het maximaal aantal deelvoertuigen van een categorie inneemt, kan een maximaal aantal deelvoertuigen per vergunning worden ingesteld. Er wordt dan geen beperking gesteld aan het aantal aanbieders. Een ingesteld plafond geldt per vergunning. Voor deelauto vergunningen met vaste plek, danwel voor een aangewezen zone, wordt doorgaans geen plafond ingesteld. Er wordt wel geadviseerd een grondslag te borgen om excessen in aanvragen te kunnen weigeren [denk aan een internationale nieuwe aanbieder die in één keer een extreem groot aantal vergunningen aanvraagt].

Let op:

Als de gemeente overgaat tot een maximum aantal deelvoertuigen (per categorie) dat in totaal in de gemeente mag worden geplaatst, in combinatie met een maximum aantal per vergunning, gaat de gemeente over tot een schaarse vergunning. Door deze combinatie wordt het aantal aanbieders namelijk beperkt. Voor een schaarse vergunning gelden andere eisen die niet in dit model zijn opgenomen.



### *Artikel 3.2 Eisen aan deelvoertuigen*

3.1.7 en 3.1.8 Faciliteren van het vergunnen van een vaste deelauto plaats aan particulieren via een platform of aan coöperaties

Een deelauto van een coöperatie of van een particulier via een platform kan aanspraak maken op een vaste plek onder voorwaarden. Alle voorwaarden in de Nadere Regels die gelden voor deelauto's die bedrijfsmatig worden aangeboden zijn ook van toepassing op deze auto's. Zo is de aanvrager een rechtspersoon (bijv. Snappcar vraagt de vergunning aan, niet de bewoner zelf) en verplicht zich hierbij ook aan het leveren van data, als deze voorwaarde is opgenomen. In aanvulling zijn er voorwaarden waarmee alleen die auto's in aanmerking komen voor een vergunning die ook daadwerkelijk herkenbaar en bruikbaar zijn als deelauto. Door een minimum beschikbaarheidspercentage te eisen wordt voorkomen dat een bewoner een vaste plek voor eigen gebruik krijgt. Dit percentage is in Utrecht, in samenspraak met de markt, op 85% gezet. Tevens is de eis dat de auto ontsloten kan worden zonder tussenkomst van een persoon of een verhuurbalie (dus met een app) en dat deze deelauto, net als andere deelauto's ook herkenbaar is als deelauto (bijvoorbeeld doormiddel van een sticker of bebording op de parkeerplaats).

### *Artikel 3.3 Eisen aan deelvoertuigen*

B. Een aanbieder mag alleen deelvoertuigen aanbieden die voldoen aan de eisen van de geldende Wegenverkeerswetgeving. Hiervan staat vast dat zij veilig zijn en ook op de openbare weg mogen rijden.

Zowel de gebruiker als de niet-gebruiker moet het voertuig als deelvoertuig kunnen herkennen. Herkenbaarheid dient optimaal gebruik van deelvoertuigen en vergemakkelijkt een klacht te kunnen doorgeven. Visuele eenduidigheid geeft daarnaast rust in de openbare ruimte. Tot slot is ook voor handhavers van de gemeente herkenbaarheid van deelvoertuigen belangrijk.

De regel laat met opzet veel ruimte hoe de herkenbaarheid van de deelvoertuigen er precies moet uitzien. Dat is een zaak van de aanbieder. Er kleven namelijk risico's aan te nadrukkelijke visuele herkenbaarheid. Deelauto's en -scooters blijken soms ten prooi te vallen aan vandalisme. Dit risico zal de aanbieder willen betrekken bij de vorm van herkenbaarheid. Afgezien van visuele herkenbaarheid, kunnen gebruikers de voertuigen ook digitaal vinden via de app.

Reclame-uitingen op deelvoertuigen zijn toegestaan, maar mogen het gebruik niet negatief beïnvloeden. Hiermee blijft sprake van een level playing field met andere voertuigen in het particulier en zakelijk vervoer, waarop wel reclame-uitingen kunnen worden aangebracht. Voorts kan reclame voor een aanbieder een extra bron van inkomsten zijn, waardoor een beter aanbod deelvoertuigen kan worden geboden. Het toestaan van reclame is dan ook in het voordeel van de gemeente.

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

kenmerkende 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.

Om duurzaamheid te bevorderen wordt voorgeschreven dat de deelvoertuigen geen schadelijke stoffen mogen uitstoten. De aanbieder moet daarom gebruik maken van zogenoemde zero-emissievoertuigen. Als de gemeente zero-emissie zones heeft aangewezen in de gemeente, maar nog niet in de hele 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. De gemeente kan ervoor bijvoorbeeld kiezen de zero-emissie-eis niet te laten gelden voor auto's.

### *Artikel 3.4 Beschikbaarheid deelvoertuigen binnen de gemeente*

In deze bepaling is geregeld dat de vergunninghouder zich moet houden aan de uitvoering van zijn beschikbaarheidsplan.

Gebruikers moeten voor hun reisbehoeften op de deelmobiliteit kunnen vertrouwen. Continuïteit van het beschikbare aanbod is daarom van groot belang. Immers wanneer er zonder duidelijke reden deelvoertuigen verdwijnen uit de stad, heeft dat een negatief effect op de betrouwbaarheid van het systeem. Er zijn dan minder deelvoertuigen voor handen. Wel kunnen deelvoertuigen door onderhoud en incidenten uitvallen. Deze voertuigen zijn in dat geval met reden tijdelijk niet beschikbaar. De aanbieder wordt daarom niet verplicht 100% van het maximum aantal deelvoertuigen in zijn vergunning permanent op de weg te hebben in de gemeente.

### *Seizoensinvloed*

Voorts blijkt in de praktijk dat het gebruik van deelvoertuigen verschilt per seizoen, dit geldt doorgaans niet voor deelauto's en daarom wordt geadviseerd bij het kiezen van voertuigcategorie, de deelauto niet mee te nemen. De vergunninghouder kan er daarom in zijn beschikbaarheidsplan voor kiezen onderscheid maken tussen de verplichte beschikbaarheid in de zomer- en in de winterperiode. De gemeente stelt hier wel een ondergrens. De aanbieder moet in de winterperiode 50% van de gemiddelde beschikbare deelvoertuigen in de zomer, op de weg houden.

Vergunninghouder moet over de gerealiseerde benutting periodiek rapporteren aan gemeente. Dit is die is geregeld in artikel 3.8 en/of 3.11.

### *Artikel 3.5 Onderhoud en verwijdering defecte deelvoertuigen*

De vergunninghouder moet het bij de aanvraag ingediende onderhoudsplan goed uitvoeren.

Defecte en beschadigde voertuigen hebben invloed op het straatbeeld en moeten zo snel mogelijk worden verwijderd uit de openbare ruimte. In deze vergunningsvoorwaarde is de verplichting tot verwijdering opgenomen voor de vergunninghouder. Uit de praktijk blijkt dat onderscheid naar mobiliteitsvorm nodig is. De mate van overlast verschilt namelijk per type deelvoertuig. Ook de reparatietijd verschilt en aanbieders werken niet allemaal op dezelfde

wijze. De bepaling dient de aanbieder te motiveren adequaat te handelen en defecte voertuigen vlot uit de openbare ruimte te verwijderen, zonder de aanbieder op hele hoge kosten te jagen. Een 100% verplichting is niet realistisch. Om daaraan te voldoen, moet een aanbieder onnodige hoge kosten maken. De aanbieder heeft dan veel meer resources nodig voor alleen uitzonderlijke situaties. Daarom is in deze bepaling een 90% doelstelling opgenomen. Op deze manier is de doelstelling scherp, maar is er ruimte om defecte voertuigen in een enkel geval nog even te kunnen laten staan.

De bepaling is hier enkelvoudig geformuleerd. Als een gemeente bij de vergunningverlening een onderhoudsplan vraagt, kan de verwijderingsverplichting daarvan onderdeel zijn. De gemeente vraagt in zo'n geval inzicht hoe de aanbieder omgaat met de verwijderingseis van defecte voertuigen. Een dergelijk inzicht kan ook zijn ondergebracht in een beheerplan, maar in deze modelregeling is een beheerplan geen aanvraagvoorwaarde.

Het daadwerkelijk controleren op de uitvoering van het onderhoudsplan is arbeidsintensief, maar de gemeente kan de aanbieder wel aanspreken op het geformuleerde kwaliteitsniveau in het onderhoudsplan.

### *Artikel 3.6 Parkeren van deelvoertuigen*

Het gebruik van deelvoertuigen in de openbare ruimte kan leiden tot hinder en overlast voor de overige gebruikers. Bijvoorbeeld door fout parkeren. De belangen van de overige gebruikers verdienen bescherming. De gemeente geeft in een bijlage bij deze regeling aan, op welke plekken in de openbare ruimte deelvoertuigen mogen worden geparkeerd in hubs en/of parkeerplaatsen voor auto's. Dat kan bijvoorbeeld door foto's te maken van die aangewezen plekken.

De gemeente wil voorts dat de vergunninghouder bijdraagt aan een juiste manier van parkeren van deelvoertuigen, door de gebruiker van een deelvoertuig voor het gebruik te wijzen op geldende parkeerinstructies. Het gaat hier om specifieke parkeerinstructies die gelden voor de betreffende deelvoertuigen, zoals parkeren op hubs, de locatie daarvan en de regels die specifiek gelden in de hub. Het gaat niet om de normale parkeerregels die voor alle voertuigen gelden en die met behulp van verkeersborden is aangeduid. Verkeerd parkeren komt overigens vrijwel alleen voor bij fietsen en scooters. Deelauto's kennen een eigen, reeds goed werkend handhavingssysteem bij gemeenten en zijn daarom niet in de tabel opgenomen. De vergunninghouder kan foutparkeren zoveel mogelijk tegengaan door bij juist parkeren korting aan te bieden aan gebruiker.

In de tabel zijn 3 vormen van 'verkeerd' parkeren onderscheiden:

- Gevaarlijk parkeren: bijvoorbeeld een scooter op de openbare weg. Deze situatie vergt onmiddellijk optreden. In de praktijk zal in deze situatie zal 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. Ook hier is een uurnorm gesteld.

- Onjuist maar niet gevaarlijk parkeren: bijvoorbeeld parkeren van deelvoertuigen buiten de aangewezen parkeerplekken. In dat geval is een uurnorm gesteld waarbinnen de vergunninghouder moet corrigeren.

90% van de verkeerd geparkeerde deelvoertuigen moet worden gecorrigeerd binnen de gestelde tijd. Afhankelijk van de mate waarin verkeerd is geparkeerd, moet de vergunninghouder sneller handelen. In de praktijk blijkt dat een krappe uurnorm van bijvoorbeeld 4 uur niet goed haalbaar is, terwijl een ruime uurnorm van 24 uur wel wordt gehaald en het parkeerprobleem vaak sneller wordt opgelost.

### *Artikel 3.7 Verwijdering deelvoertuigen bij beëindiging bedrijfsactiviteiten*

Als een vergunninghouder 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 vergunninghouder 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 vergunninghouder. Ook eventuele kosten van herstel van de openbare ruimte, kunnen in rekening gebracht worden.

Er zijn vier situaties onderscheiden waarin sprake is van bedrijfsbeëindiging:

- als de vergunninghouder zelf besluit zijn bedrijfsactiviteiten te stoppen;
- als de vergunninghouder 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 geval de vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningsvoorwaarden.

### **Tip** nieuwe aanbieder bij faillissement

Bij beëindiging wegens een faillissement kan het vanwege het langdurige proces interessant zijn om de vergunning van de failliete vergunninghouder alsnog in te trekken en een nieuwe partij de kans te geven de achtergebleven deelvoertuigen over te nemen. De nieuwe partij zal wel een vergunning moeten aanvragen. Voordeel hiervan kan zijn dat er al een verkeersbesluit voor de plek is, zodat een andere aanbieder mogelijk snel kan instappen.

### *Artikel 3.8. Communicatie*

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 vergunninghouder 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 kantoor tijden, is gebruik van de Engelse taal toegestaan. 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 kantoor uren 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 verplichting voor 24x7 telefonische bereikbaarheid opgenomen. De kosten voor de aanbieder voor 24/7 telefonische bereikbaarheid zijn namelijk zeer hoog en staan in de meeste gevallen niet in verhouding tot de alternatieven, zoals bijvoorbeeld het af en toe betalen van de kosten van de gemeente voor het laten verwijderen van deelvoertuigen. Ook voor handhaving is 24/7 telefonische bereikbaarheid niet nodig. 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 achteraf een goede administratieve afhandeling plaats moet vinden, spreekt voor zich, maar daar is geen 24/7 telefonische bereikbaarheid voor nodig, evenmin als voor 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 kunnen in rekening worden gebracht bij de vergunninghouder.

Daarnaast verschilt per categorieën deelvervoer het aantal klachten. Deelauto's en (e)bikes veroorzaken nauwelijks tot geen overlast en geven weinig aanleiding tot klachten. Bij deze categorieën deelvvoertuigen is 24/7 telefonische bereikbaarheid dus niet nodig.

Er kunnen klachten van niet-gebruikers komen bij de aanbieders over deelvvoertuigen in de openbare ruimte. Het is voor gemeenten van belang inzicht in te krijgen in het aantal klachten en ook in de wijze en snelheid van afhandeling daarvan. Een vast format vanuit alle gemeenten helpt met uniforme definities (wanneer is een klacht afgehandeld - als deze is beantwoord of is opgelost) en helpt aanbieders in hun bedrijfsvoering. Er zijn verschillende formats beschikbaar. Omdat de klachten verschillen per type voertuig delen de formats de klachten in per type deelvvoertuig. Zo zullen er in relatie tot de openbare ruimte weinig tot geen klachten over auto's komen, en meer over deelscooters en deelfietsen. Er wordt gewerkt aan een gestandaardiseerd format klachtenrapportage.

### **Tip:** FAQ's

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 3.9 Gebruiksvoorwaarden*

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 online (website).

Voorbeelden zijn:

- Wat is 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.

### Aansprakelijkheid

Gemeente wil een veilig gebruik van deelvoertuigen en wil dat de aanbieders zorgdragen dat gebruikers aan de wettelijke eisen voldoen. De gemeente kan daarom bij de vergunningverlening als voorwaarde stellen, dat de vergunninghouder verantwoordelijk is voor de schade aan het voertuig en aan derden, die voortvloeit uit niet wettelijk bevoegd gebruik van het deelvoertuig. Bijvoorbeeld een gebruiker heeft zonder de juiste leeftijd of zonder rijbewijs met het deelvoertuig gereden. Dergelijke voorwaarden zal de aanbieder voordat het gebruik start moeten controleren. Een verplichting tot een WA verzekering is niet opgenomen in de modelregeling.

Bedacht moet worden dat als de gebruiker van een deelvoertuig instemt met de gebruiksvoorwaarden van de aanbieder, een huurovereenkomst tussen de gebruiker en de aanbieder tot stand komt. De gebruiker zal bij schade aan het voertuig en/of (goederen) van



derden, op grond van die huurovereenkomst kunnen worden aangesproken door de vergunninghouder voor het vergoeden van de ontstane schade.

Uiteraard kan een vergunninghouder niet alle situaties voorkomen. Bijvoorbeeld bij roekeloos gedrag van de gebruiker. In die gevallen kan de aanbieder zich beroepen op overmacht en de eventuele schade verhalen op die gebruiker. In ieder geval staat wel vast dat een WA verzekering voor bijvoorbeeld een scooter, alleen de schade dekt die door de gebruiker van de scooter is toegebracht aan derden. Zie:

<https://ans-online.nl/artikelen/je-goed-recht-deelscooters-in-het-studentenleven-een-zegen-of-een-vloek/#:~:text=De%20wet%20verplicht%20dat%20iedere,is%20veroorzaakt%20door%20de%20gebruiker.>

**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 je niet wilt dat een aanbieder een hogere minimumleeftijd hanteert, moet onder 3.9 een regel toegevoegd die dat regelt. Er wordt geadviseerd dit in overleg met de aanbieder(s) te doen.

### *Artikel 3.10 Regionaal deelvervoer*

F1 Grote(re) en kleinere gemeenten kunnen baat hebben bij gemeentegrensoverschrijdend deelvervoer, 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 deelvoertuigen buiten de gemeentegrenzen kunnen rijden.

Bij regionale ritten zal een gemeente die werkt met een vergunningstelsel, wel een relatie moeten leggen met de spreiding van het aanbod aan deelvoertuigen en regionaal verkeer. Immers regionaal gebruikte deelvoertuigen 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%

### *Artikel 3.11 Datauitwisseling gebruik deelvoertuigen voor evaluatie en monitoring (bijv tbv de handhaving van de vergunningseisen)*

### **Regels ten aanzien van datagebruik**

Veel gemeenten en voorbeeldbepalingen regelen in de nadere regels hoe de aanbieder met dataverzamling, -opslag en -uitwisseling omgaat omgaan. Veel van deze bepalingen zijn niet in deze modelbepaling opgenomen:

#### Zorgvuldig omgaan met data, dataminimalisatie, gemeente is geen opdrachtgever van dataverzameling

*NB dit geldt voor het voorbeeld hieronder. De gemeente is wel opdrachtgever en daarmee verwerkingsverantwoordelijk als zijn in het kader van de vergunning data uitwisseling eisen.*

Dit staat al in de AVG. Dit gaat om de situatie dat de aanbieder gegevens opvraagt van de klant om zijn dienst te kunnen leveren. Daarvoor is de gemeente inderdaad geen opdrachtgever. Dat hoef je echter niet te bepalen. De gemeente zit immers niet in de relatie aanbieder-klant. De AVG legt de aanbieder rechtstreeks op dat hij voor levering van de dienst aan dataminimalisatie moet doen en zorgvuldig met gegevens moet omgaan.

#### Privacyverklaring

Een eis van de privacyverklaring: de AVG eist dat de gebruiker van de dienst wordt geïnformeerd over wat er met zijn persoonsgegevens wordt gedaan. Maar het is niet verplicht dat in een privacyverklaring te zetten. De informatieverplichting is op grond van de AVG rechtstreeks van toepassing op de aanbieder. Dat hoeft de gemeente niet voor te schrijven. Over de privacyverklaring is geen bepaling opgenomen in het model.

Gemeenten willen het beleid voor deelmobiliteit kunnen monitoren en evalueren en controle op de vergunningsvoorwaarden uitvoeren. Deze bepaling gaat over data / informatie die de gemeente hiervoor wenst te verwerken.

Let op: de gemeente is verantwoordelijk voor de (data)verwerkingsactiviteiten waarvoor zij de doelen en middelen bepaalt. Dit betekent dat zij verantwoordelijk is voor zowel de ontvangst van de gegevens als voor iedere verwerking die na ontvangst in haar opdracht plaatsvindt in het kader van deze vergunningseis.

Er worden in deze voorbeeldregeling twee manieren onderscheiden hoe deze dataverwerking georganiseerd kan worden:

#### Variant 1: gemeente is de dataverwerker

Sommige gemeenten willen voor evaluatie over de relevante data van de vergunninghouder beschikken om daarmee zelf analyses te kunnen uitvoeren. Zij vragen de vergunninghouder daarvoor gegevens aan te leveren bij de gemeente of derden die in opdracht van de gemeente de dataverwerking uitvoeren.

In de voorbeeldregeling is de verplichting tot aanlevering van gegevens opgenomen. De beste aanpak daarvoor is om uit te gaan Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit, dat wordt beheerd door het Nationaal Toegangspunt Mobiliteit NTM/

[www.toegangspuntmobiliteit.nl](http://www.toegangspuntmobiliteit.nl)). Dit Nederlands Profiel is samengesteld door het toepassen van de CDS-M werkwijze ([www.cds-m.nl](http://www.cds-m.nl)) voor een veilige en effectieve datauitwisseling. Het profiel omschrijft o.a. de gevraagde datasets, de onderbouwing van het gevraagde (use cases) en de rollen en verantwoordelijkheden die juridisch gezien van toepassing zijn op de betrokken partijen bij deze data-uitwisseling.

Een uitwisseling van gegevens van vergunninghouder (aanbieder) met de gemeente vergt een zorgvuldig traject. En in verband met de AVG moet niet alleen de aanbieder (vergunninghouder), maar ook de gemeente zorgdragen voor een zorgvuldige, effectieve en veilige dataverwerking. De verwerking van de gegevens moet namelijk plaatsvinden in lijn met de AVG. Ten aanzien van mobiliteitsgegevens heeft de Autoriteit Persoonsgegevens bepaald dat ook geanonimiseerde gegevens vaak tot personen kunnen worden herleid. Gegevens over deelmobiliteit bevatten dus praktisch onvermijdelijk persoonsgegevens.

### Grondslag doorgifte voor gemeente

Doorgifte van gegevens is als voorwaarde in de modelregeling voorgesteld, De rechtsgrond voor verwerking (ontvangen, bekijken, bewerken, opslaan) voor de gemeente) ligt in de vervulling van gemeentelijke taken (AVG art 6.a lid e) die in de wet ('wettelijke verplichting' genoemd in AVG art. 6.1 lid c) moeten zijn vastgelegd. Wet omvat hier de APV en de vergunningsvoorwaarden, die in nadere regels kunnen zijn uitgewerkt. Voorts moet de gegevensverwerking noodzakelijk zijn om de publieke taak goed te kunnen vervullen. Met andere woorden, de eis van dataminimalisatie vereist dat de gemeente niet meer gegevens opvraagt bij de vergunninghouder dan nodig is.

Vergunninghouder en gemeente verwerken ieder op basis van een eigen grondslag mobiliteitsgegevens De aanbieder verwerkt gegevens ter uitvoering van een overeenkomst met de klant en de gemeente ter vervulling van gemeentelijke taken. Ze zijn ieder 'verwerkingsverantwoordelijk'. Omdat de aanbieder van deelmobiliteit geen gegevens namens de gemeente verwerkt, is er derhalve ook geen verwerkersovereenkomst nodig tussen gemeente en aanbieder c.q. vergunninghouder.

De grondslag voor de gemeente, voor het kunnen laten aanleveren van (persoons)gegevens voor monitoring en evaluatie ligt derhalve in de APV en in de vergunningsvoorwaarden. Dat is het kader waarbinnen de gemeente de gegevens verwerkt. Als de vergunningsvoorwaarden in nadere regels zijn ondergebracht, moet in de APV ook worden geregeld dat het college de nadere regels kan opstellen. (zie voorbeeldbepaling APV)

Het evalueren van deelmobiliteit beleid ziet op het functioneren van het vergunningstelsel ter bescherming van de in de APV vastgelegde belangen, onder meer zijn genoemd het tegengaan van overlast in de openbare ruimte, de veiligheid van gebruikers en de verkeersveiligheid, het onevenredig beslag op de openbare ruimte, en het voldoen aan de vergunningsvoorwaarden.

Vanwege de AVG moet ook de gemeente voldoen aan de in die wet genoemde overige verplichtingen, zoals de bewaartermijnen, de beveiligingseisen (organisatorisch en technisch), dataminimalisatie, en deze verwerking opnemen in hun verwerkingsregister. Omdat deze verwerking is aangemerkt als een hoog risico voor betrokkenen, is het uitvoeren van een

gegevensbeschermings-effectbeoordeling (DPIA) verplicht. Tot de AVG- verplichtingen behoort in het kader van transparantie over de dataverwerking ook dat de gemeente en de vergunninghouder de betrokkenen informeren. Dit kan in een privacyverklaring op de gemeentelijke website als ook de op website van de vergunninghouder.

### Variante 2: een derde partij verwerkt data in opdracht van gemeente

De dataverwerking ook kan lopen via een derde partij. Ook in die variant is de verplichting tot aanlevering van gegevens (aan de derde partij) van toepassingen. De beste aanpak daarvoor is ook om uit te gaan van de gegevens die vastliggen in het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit ([www.toegangspuntmobiliteit.nl](http://www.toegangspuntmobiliteit.nl)). Dit Nederlands Profiel is samengesteld door het toepassen van de CDS-M methode ([www.cds-m.nl](http://www.cds-m.nl)).

Als de gemeente een derde partij inschakelt in het proces van gegevensverstrekking voor beleidsevaluatie, dan is de beschrijving hierboven over de verantwoordelijkheden voortvloeiend uit de AVG van toepassing. Een aanvullende verplichting is dat er een verwerkingsovereenkomst nodig is tussen de gemeente en de derde partij. De derde partij verwerkt immers namens en volgens de instructies van de gemeente de gegevens. Dit betekent dat de gemeente dus verantwoordelijk is voor de verwerking door de derde partij en de verantwoordelijkheden van de gemeente op van de AVG niet veranderen.

Werkt de derde partij voor meerdere gemeenten onder gezamenlijke verantwoordelijkheid, dan hebben de gemeenten een gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid. In dat geval zijn de betreffende bepalingen van de AVG over gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid ook van toepassing.

### *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.

### *Artikel 5.1 tot en met 5.3*

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



*Wat is niet opgenomen*

## 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
<b>Bibob toets</b>
DOELSTELLING
Gemeente wil voorkomen dat aanbieder criminele activiteiten uitvoert of ondersteunt.
REGEL
Het college kan voor vergunningverlening een Bibob-toets laten uitvoeren.
TOELICHTING
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

TITEL
<b>Partij heeft ervaring met aanbieden deelvervoer</b>
DOELSTELLING
Idealiter heeft een partij de nodige positieve ervaring met het aanbieden van deelvervoer. 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
<b>Deelvervoer Aanbieden staat als doelstelling in de statuten van de onderneming</b>
DOELSTELLING
Een deugdelijke aanbieder ziet het aanbieden van deelvervoer als een hoofdtak 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 checkt leent zich wel goed voor accreditatie.

TITEL
<b>Voertuigen in bezit en/of heeft langlopende leasecontracten</b>
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
<b>Ook aanbod bij tijdelijke situaties / evenementen</b>
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
<b>Website</b>
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
<b>Geslacht voor Nederlandse gebruikers</b>
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 snelheidsbegrenzing 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
<b>Aanbod op specifiek benoemde private gebieden</b>
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 Aanwijsbesluit 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.

### Als organisatie

TITEL
<b>(WA) verzekerd zijn (ook bij fietsen)</b>
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
<b>Aansprakelijkheidsverzekering</b>
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
<b>Voldoen aan RDW eisen</b>
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
<b>App van aanbieder mag niet uitnodigen tot gebruik tijdens rijden</b>
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
<b>Verleent toegang tot iedere gebruiker (inclusiviteit)</b>
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
<b>Reizen zonder mobiliteitskaart</b>
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
<b>Aanbieder moet dienst ook leveren via wederverkopers (MaaS)</b>
DOELSTELLING
<p>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.</p> <p>Mogelijke regel kan zijn: Aanbieder is bereid MaaS-aanbieders volledig interoperabel aan te sluiten. Dat betekent dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het aanbod wordt ontsloten (zoeken, boeken en betalen) op minimaal twee MaaS diensten van derden (niet de eigen app).</li> <li>• de MaaS-aanbieder de voertuigen van de Aanbieder kan wederverhuren op basis van een samenwerkovereenkomst, bijvoorbeeld Openwheels</li> <li>• de MaaS-aanbieder kan verlangen dat die wederverhuur zonder tussenkomst van aanbieder is</li> <li>• aanbieder non-discriminatoir omgaat met prijzen</li> </ul>
TOELICHTING
Niet opgenomen, omdat onderwerp nog teveel in ontwikkeling is. Als het commercieel interessant wordt, zullen aanbieders erin meegaan.

**Openbare ruimte**

TITEL
<b>Laadinfra voor auto's en/of fietsen/scooters of juist niet voor auto's ?</b>
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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

TITEL
<b>Snelheidsbeperking door geofencing</b>
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
<b>Representatieve voertuigen</b>
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
<b>AVG</b>
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
<b>Privacyverklaring</b>
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
<b>MaaS</b>
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
<b>Deelauto parkeervergunning voor bewoners (onderling)</b>
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: <a href="https://pki.utrecht.nl/Loket/product/af8e60865422676d36035bbb3bd3a9c6">https://pki.utrecht.nl/Loket/product/af8e60865422676d36035bbb3bd3a9c6</a> de Nadere Regel: <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-173520.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-173520.html</a>