



's-Hertogenbosch

Beleidsregels vergunningen en ontheffingen deeltweewielers



Opgesteld door: Empaction
In opdracht van: Gemeente 's-Hertogenbosch
Datum: 14 februari 2023
Plaats: Eindhoven

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling	5
1.3	Aanpak	6
1.4	Principes voor het aanbieden en stallen van deelvoertuigen	7
1.5	Leeswijzer	7
2.	Regels voor vergunning deeltweewielers	8
2.1	Categorieën en type deelvoertuigen	8
2.2	Deelvoertuigplafond en maximum aantal vergunningen	8
2.3	Duur, verlenging en beëindiging vergunning	9
2.4	Monitoring & evaluatie	9
3.	Nadere regels vergunning deeltweewielers	10
3.1	Toelatingsvoorwaarden	10
3.2	Vergunningvoorschriften	11
3.3	Kwaliteitseisen voor deelvoertuigen	13
3.4	Eisen ten aanzien van MaaS	13
3.5	Datadeling	14
3.6	Samenwerking omliggende gemeenten	15
4.	Nadere regels ontheffing	16
4.1	Nadere regels ontheffing	16
5.	Slotbepaling	17
	Definities	18
	Bijlage I. Algemene Plaatselijke Verordening	19

1. Inleiding

1.1

Aanleiding

Deelmobiliteit zit in een stroomversnelling, ook in 's-Hertogenbosch. Er zijn nu een aantal aanbieders van (elektrische) deelfietsen, deelscooters en deelauto's actief in onze stad. En verschillende andere aanbieders hebben interesse getoond om hier ook te starten. De verwachting is dat deelmobiliteit de komende jaren verder groeit; zowel in aanbod als in vraag. De uitdaging is om de groei van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch in goede banen te leiden én te stimuleren.

In het 'Actieplan Duurzame Mobiliteit' is de ambitie gesteld om deelmobiliteit een integraal en volwaardig onderdeel van het totale mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch te maken. Een goed functionerend systeem van deelmobiliteit biedt namelijk kansen voor zowel de transitie naar duurzame mobiliteit, als voor de woningbouwopgave en de klimaatopgave. Maar er zijn ook bijeffecten, zoals potentiële overlast in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld wanneer geparkeerde deelfoertuigen de weg versperren of zorgen voor verkeersongevallige situaties.

Om grip te houden op de doorontwikkeling van deelmobiliteit is de Bossche 'Beleidsaanpak Deelmobiliteit' opgesteld. Het doel van deze aanpak is het benutten van de kansen die deelmobiliteit biedt voor de mobiliteitstransitie en tegelijkertijd het verhogen van gebruiksgemak en voorkomen van overlast. Om dit te realiseren sturen we op de stapsgewijze ontwikkeling van een deelmobiliteitssysteem. Als eerste stap is de afgelopen jaren met een beperkt aantal aanbieders van deelmobiliteit op grotere schaal ervaring opgedaan. De afspraken met deze aanbieders zijn vastgelegd in (tijdelijke) samenwerkingsovereenkomsten. Nu is het tijd voor de volgende stap: het beheren, beheersen en samen verder inbedden van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch.

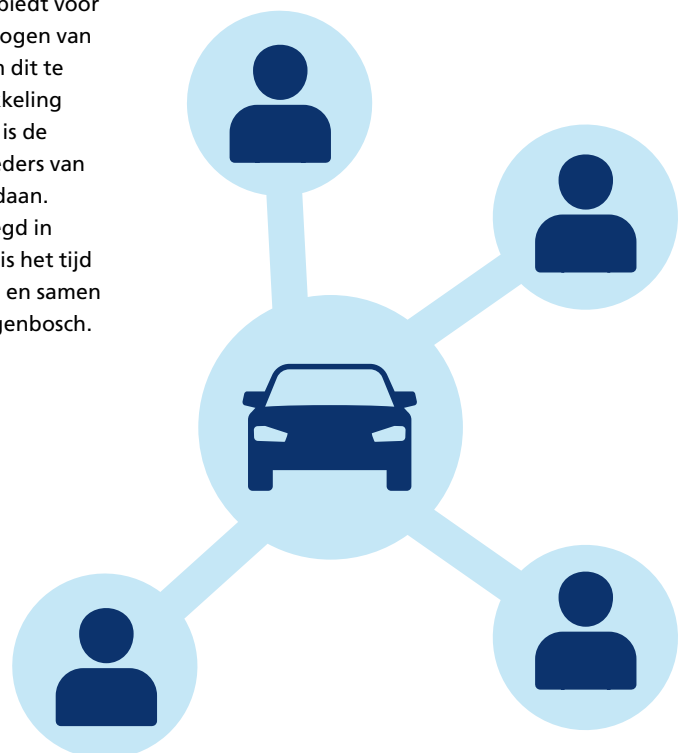
Gezien de groei van het aanbod en het aantal aanbieders van deelmobiliteit zetten we in op regulering door het invoeren van een vergunningensysteem.

Dat betekent dat aanbieders, via een wijziging van onze Algemene Plaatselijke Verordening (APV), de plicht krijgen om een vergunning aan te vragen voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Naast een stadsbreed aanbod willen we ook ruimte bieden aan experimenten met innovatieve vormen van deelmobiliteit – zoals deelbakfietsen of deelsteps. Hiervoor werken we met ontheffingen en kijken we per initiatief hoe dit zo optimaal mogelijk ingepast kan worden.

In deze beleidsregels zijn de nadere regels uitgewerkt voor het uitgeven van vergunningen en ontheffingen voor deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch, zoals bepaald in artikel 5:10.1 van de APV 's-Hertogenbosch.

Wat is deelmobiliteit?

Een deelfoertuig is een voertuig in de openbare ruimte dat zelfstandig en zonder tussenkomst van een aanbieder toegankelijk is en dat voor een korte tijd en tegen betaling door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt.



1.2 Doelstelling

Met het vergunningensysteem voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte streven we de volgende doelen na:

- Het **beheren, beheersen en stimuleren** van het aanbod van deelmobiliteit, door het creëren van heldere spelregels die voor alle aanbieders gelijk zijn. Zo is voor hen duidelijk onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch.
- Het **stimuleren van de vraag** naar deelmobiliteit, door goede voorwaarden te stellen aan het aanbod en de exploitatie van deelmobiliteit. Zo neemt de zichtbaarheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid voor de gebruikers van deelmobiliteit toe. Waardoor de stap om gebruik te maken van deelmobiliteit steeds kleiner wordt.
- Zorgen voor een brede **toegankelijkheid en betaalbaarheid** van deelmobiliteit. Zodat deelmobiliteit een alternatief is voor iedereen.
- Het zoveel mogelijk **voorkomen van overlast** door gestalde deelvoertuigen en nadelige effecten op het milieu en verkeersveiligheid.
- De mogelijkheid creëren om **in te grijpen** als een aanbieder zich niet aan de afspraken houdt. Door een vergunning te weigeren of in te trekken kunnen we ongewenste situaties voorkomen of beëindigen.
- Waarborgen van de **continuïteit en kwaliteit** van dienstverlening van deelmobiliteit, zowel voor gebruikers als aanbieders.
- Met **data en samenwerking** inzicht verkrijgen in het gebruik en de ervaringen in de stad. Om deelmobiliteit zo toekomstbestendig te maken zodat iedere Bosschenaar - op termijn - een volwaardige duurzame optie heeft in de dagelijkse verplaatsingskeuzes. Waardoor de **bereikbaarheid** van onze stad op peil blijft.

Focus op deeltweewielers

Deelmobiliteit is er in verschillende soorten: van deelfietsen, deelscooters tot deelauto's.

Voor de deelauto's zijn er al verschillende juridische instrumenten om afspraken te maken met aanbieders. Eén daarvan is het stellen van voorwaarden aan parkeervergunningen die nodig zijn voor het parkeren van deelauto's in gebieden met betaald parkeren. Daarnaast hebben we vastgelegd waar in de toekomst laadpalen en gereserveerde parkeerplaatsen komen voor het opladen van elektrische deelauto's. Het verkeersbesluit dat nodig is om een deelauto op zo'n vaste standplaatsen te kunnen plaatsen is een andere manier om invloed te houden. Ook stimuleren en faciliteren we het aanbieden van deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen via de Nota Parkeernormen. Voor het aanbieden van deelfietsen en deelscooters (hierna deeltweewielers) in 's-Hertogenbosch bestond nog geen juridisch kader. Omdat deeltweewielers overal in de openbare ruimte gestald mogen worden - in tegenstelling tot deelauto's die in een parkeervak moeten staan - is de kans op overlast groter. In het vergunningensysteem richten we ons daarom eerst alleen op deelfietsen en deelscooters. Later worden deelauto's daar mogelijk aan toegevoegd.

1.3 Aanpak

Door het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten met individuele aanbieders hebben we de afgelopen jaren kunnen sturen op deelmobiliteit in onze stad. Met het vergunningensysteem is het straks beter mogelijk om heldere voorwaarden en voorschriften te koppelen aan aanbieders van alle soorten deelmobiliteit in de openbare ruimte (met deelauto's als voorlopige uitzondering). Zo houden we nog meer grip op deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch.

Het juridisch kader van het vergunningensysteem bestaat uit twee onderdelen:

1. Het verbod om zonder vergunning deelvoertuigen aan te bieden in de **algemeen plaatselijke verordening** (APV). Daarnaast is de mogelijkheid opgenomen om ontheffing te verlenen voor het experimenteren met innovatieve vormen van deelmobiliteit.
2. De **beleidsregels** met toelatingsvoorwaarden en voorschriften voor een vergunning of ontheffing.

Via deze beleidsregels leggen we afspraken met aanbieders van deelmobiliteit laagdrempelig vast. Hierbij schrijven we een aantal **toelatingsvoorwaarden** voor waar alle aanbieders aan moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Ook stellen we **vergunningvoorschriften** op waar aanbieders aan moeten blijven voldoen tijdens de looptijd van de vergunning en waar we als gemeente op handhaven.

Uiteindelijk willen we groeien naar een deelmobiliteitssysteem waarin aanbod en vraag in balans zijn en overlast in de openbare ruimte zoveel mogelijk beperkt is. Daarom wordt in deze beleidsregels het aantal deelvoertuigen gemaximeerd door het instellen van een deelvoertuigplafond. Ook beperken we het aantal aanbieders per type deelvoertuig. Wanneer meer aanbieders een vergunning aanvragen dan het maximum aantal vergunningen, dan bepalen we op basis van loting welke aanbieders een vergunning krijgen. Zo heeft iedere aanbieder, die voldoet aan de toelatingsvoorwaarden, een gelijke kans op een vergunning.

Omdat we willen leren van de praktijk, worden de vergunningen in eerste instantie verleend voor een periode van **drie jaar - met de optie voor verlenging met één jaar**. Ontheffingen worden voor maximaal **één jaar** vergeven. Daarna bepalen we hoe hiermee verder te gaan. Dat past in onze stapsgewijze aanpak voor deelmobiliteit.

Aan aanbieders van deelmobiliteit stellen we de voorwaarde om tijdens de looptijd van de vergunning ook een signaalfunctie te vervullen, om ons zo, gevraagd en ongevraagd, te voorzien van inzichten over vraag, gebruik, nieuwe ontwikkelingen en innovaties op het gebied van deelmobiliteit.

1.4 Principes voor het aanbieden en stallen van deelvoertuigen

De gemeente 's-Hertogenbosch streeft naar een gelijkmatig en dekkend gebied waarin iedere Bossschenaar binnen acceptabele loopafstand toegang heeft tot deelmobiliteit. Op termijn willen we groeien naar een situatie waarin alle wijken en kernen binnen de gemeente zijn ontsloten door het deelmobiliteitssysteem.

Om grip te houden op deelmobiliteit leggen we, in overleg met aanbieders, vast op welke plekken in 's-Hertogenbosch deelvoertuigen wel en niet mogen worden aangeboden en afgemeld / geparkeerd. Om duidelijkheid te creëren gelden voor alle aanbieders dezelfde afspraken. Hierbij gelden de volgende principes:

- Het servicegebied bestaat, bij start van de vergunningperiode, in de basis uit het gebied bestaande uit alle woonwijken van 's-Hertogenbosch, aangevuld met aanliggende bedrijventerreinen. Het streven is om in elk geval alle wijken en ook dorpskernen en bedrijventerreinen in meer landelijk gebied binnen de gemeente op termijn bij het servicegebied te trekken.
- Het uitgangspunt is een free-floating systeem, waarbij deelvoertuigen overal binnen het servicegebied mogen worden aangeboden en achtergelaten.
- Mogelijk wordt het servicegebied in de loop van de tijd opgedeeld in deelgebieden, waardoor aparte eisen voor het aantal en type deelvoertuigen gesteld kunnen worden aan bepaalde gebieden/locaties binnen het servicegebied.
- Om overlast van gestalde deelvoertuigen te voorkomen of op te lossen worden waar nodig dropzones ingericht waar deelvoertuigen (bij voorkeur) kunnen worden geparkeerd en afgemeld. Dit kunnen zowel virtuele als fysiek ingerichte locaties (mobiliteitshubs) zijn.
- Er zijn ook een aantal locaties waar het stallen van deelvoertuigen met een lokale verordening verboden is. Deze locaties vallen buiten het servicegebied. Dit geldt o.a. voor de stadsparken en (een deel van) winkelgebieden zoals de binnenstad van 's-Hertogenbosch en de winkelzone Rosmalen.

Een definitiekwestie

Servicegebied

Virtuele gebieden waar deelvoertuigen 'overall' aangeboden en gestald mogen worden.

Dropzones

Afgebakende virtuele locaties waar deelvoertuigen kunnen worden gestald en afgemeld.

Mobiliteitshubs

Fysiek ingerichte locaties waar de overstap van en naar actieve en duurzame vormen van (gedeelde)mobiliteit wordt gefaciliteerd. Deelvoertuigen kunnen hier gestald en afgemeld worden.

Het is aan de gemeente 's-Hertogenbosch om de grenzen van het servicegebied en dropzones te bepalen. Flexibiliteit is daarbij belangrijk. De servicegebieden en dropzones richten we daarom dynamisch in. Aanpassingen zijn in overleg met aanbieders en waar dat wenselijk is ook met andere partijen mogelijk. Bijvoorbeeld wanneer het aanbod en/of vraag naar deelmobiliteit wijzigt. Ook bij structurele overlast kan het servicegebied of een dropzone worden aangepast. Bij het bepalen en aanpassen van servicegebieden verwachten we een actieve, meedenkende rol van aanbieders.

1.5 Leeswijzer

De opbouw van deze beleidsregels is als volgt. In hoofdstuk 2 worden de algemene regels voor het verstrekken van een vergunning voor deelmobiliteit toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 een aantal nadere regels uitgewerkt. De regels voor de uitgifte van ontheffingen voor innovatieve vormen van deelmobiliteit worden in hoofdstuk 4 uiteengezet. Tot slot zijn slotbepalingen opgenomen in hoofdstuk 5.

2. Regels voor vergunning deeltweewielers

Hierna beschrijven we de algemene regels voor het verstrekken van vergunningen voor deeltweewielers.

2.1 Categorieën en type deelfoertuigen

- a. Vergunningen worden verleend voor de volgende categorieën deelfoertuigen:
 - I. Deelfietsen
 - II. Deelscooters (snor- en bromfietsen)
- b. Voor overige deelfoertuigcategorieën, is het alleen mogelijk een ontheffing aan te vragen.

2.2 Deelfoertuigplafond en maximum aantal vergunningen

- a. Om grip te houden op het gebruik en toegankelijkheid van de openbare ruimte, geldt er per deelfoertuigcategorie een maximum aantal deelfoertuigen dat aangeboden mag worden in 's-Hertogenbosch (deelfoertuigplafond). Per vergunning is ook een maximum aantal deelfoertuigen bepaald. Zo krijgen meerdere aanbieders de kans om deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch te exploiteren:

Voertuig-categorie	Soort deelfoertuig	Maximum aantal voertuigen	Maximum aantal per vergunning
Deeltweewielers			
1. Deelfiets	- Fiets (spierkracht) - Elektrische fiets (fiets met trapondersteuning)	500	250
2. Deelscooter	- Elektrische snorfiets (max. 25 km/h) - Elektrische bromfiets (max. 45 km/h)	500	250
Overig deelfoertuigen			
3. Innovatieve vormen van deelmobiliteit	- Elektrische steps - Elektrische bakfietsen - ...	Nader te bepalen, tot max. 100 per deelfoertuigcategorie	Nader te bepalen, tot max. 100 per deelfoertuigcategorie

Tabel 1. Maximum aantal voertuigen per deelfoertuigcategorie en per vergunning

- b. Per deelvoertuigcategorie worden maximaal twee vergunningen verleend. Er wordt geen combinatievergunning verstrekt.
- c. Wanneer de vraag naar deelmobiliteit harder groeit dan het aanbod in een bepaalde categorie deelvoertuigen, dan kan het college in overleg met de aanbieder(s), besluiten het deelvoertuigplafond bij 'bewezen success' te verhogen. Een aanbieder kan hiervoor een verzoek doen, onderbouwd met inhoudelijke argumenten en data. Hierbij worden verschillende elementen in overweging genomen, waaronder:
 - I. De mate waarin aanbieder een bijdrage levert aan het behalen van de doelstellingen van de gemeente 's-Hertogenbosch (zie paragraaf 1.2);
 - II. De mate waarin aanbieder voldoet aan de toelatingsvoorwaarden, voorschriften en kwaliteitseisen van deze beleidsregels;
 - III. Een aantoonbare gebruikersratio waarbij deelvoertuigen gemiddeld minimaal 3 keer per dag gebruikt worden – gemeten over een periode van 2 maanden. Daarbij houden we rekening met het maximaal aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie;
 - IV. De mate waarin klachten en meldingen door aanbieder worden opgelost in lijn met de gestelde criteria en gemaakte afspraken;
 - V. De doorontwikkeling van het originele plan van aanpak;
 - VI. Het streven naar een gelijk speelveld voor alle aanbieders van deeltweewielers.
- d. Als het maximaal aantal vergunningen voor een categorie deelvoertuigen niet wordt verstrekt, dan kan het college bepalen het deelvoertuigplafond per vergunning te verhogen. Daarbij mag het totale aantal deelvoertuigen niet stijgen boven het maximum dat voor die deelvoertuigcategorie is vastgesteld.

2.3 Duur, verlenging en beëindiging vergunning

- a. Een vergunning wordt verstrekt voor een maximale periode van drie (3) jaar, met als uiterlijke vervaldatum van 1 juli 2026.
- b. Een vergunning kan éénmalig worden verlengd voor de duur van maximaal één (1) jaar, met als uiterlijke vervaldatum 1 juli 2027.
- c. Voor verlenging moet de aanbieder op eigen initiatief en uiterlijk drie maanden voor de

vervaldatum van zijn vergunning een aanvraag indienen. Het is ter beoordeling van het college of de verlenging wordt toegekend. Wanneer de aanvraag niet op tijd wordt ingediend, dan zal de lopende vergunning vervallen op de uiterlijke vervaldatum.

- d. Bij intrekking of einde looptijd van de vergunning, of bij faillissement van de aanbieder, verwijdt de aanbieder binnen één (1) maand zijn deelvoertuigen uit de openbare ruimte.

De aanbieder is verantwoordelijk voor de kosten van het verwijderen van zijn deelvoertuigen.

- e. Wanneer de deelvoertuigen niet meer als zodanig gebruikt worden, mogen deze niet in dezelfde verschijningsvorm terugkeren in het straatbeeld om verwarring voor gebruikers te voorkomen.

2.4 Monitoring & evaluatie

- a. Er worden ieder kwartaal evaluatiegesprekken gevoerd om te evalueren of aan de toelatingsvoorwaarden en voorschriften, plan van aanpak en kwaliteitseisen wordt voldaan. Hiervoor wordt een rapportage aangeleverd zoals benoemt in artikel 3.5 van deze beleidsregels. Wanneer hier niet aan voldaan wordt, heeft de aanbieder drie maanden (tot het volgende kwartaal) de tijd om dit wel aantoonbaar te voldoen. Als na deze periode nog niet wordt voldaan volgt een officiële waarschuwing. De aanbieder heeft na deze waarschuwing nogmaals drie maanden de tijd om wel aantoonbaar te voldoen. Als dit niet gebeurt, kan de gemeente de vergunning intrekken.

- b. Om de overall dienstverlening rondom deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch verder te verbeteren wordt, minimaal elke 6 maanden, een gezamenlijk overleg georganiseerd tussen de gemeente en alle aanbieders van deelmobiliteit die een vergunning hebben. Het eerste overleg vindt plaats vóór ingang van de vergunning. Daarbij staat o.a. de uniforme klachtenafhandeling op de agenda. In 2023 vinden de overleggen in een hogere frequentie plaats om een goede start en een verdere gezamenlijke invulling van de beleidsregels te borgen.

3. Nadere regels vergunning deeltweewielers

In dit hoofdstuk omschrijven we de nadere regels voor het verkrijgen van een vergunning voor het aanbieden van deeltweewielers. Hierin worden o.a. de toelatingsvoorwaarden, vergunningvoorschriften en kwaliteitseisen van deelvoertuigen beschreven.

3.1 Toelatingsvoorwaarden

- a. Aanbieders die, zonder uitzonderingen, (tijdig) voldoen aan alle toelatingsvoorwaarden en vergunningvoorschriften uit deze beleidsregels komen in aanmerking voor een vergunning.
- b. De aanbieder mag gelijktijdig één vergunning per deelvoertuigcategorie hebben.
- c. Een vergunning is niet overdraagbaar.
- d. De aanbieder is een rechtspersoon, ingeschreven bij KvK (of een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of derde land) en heeft geen moeder-dochter, zusteronderneming of is op een of andere wijze verweven met een andere onderneming die voor eenzelfde periode en deelvoertuigcategorie een vergunning heeft (aangevraagd). Hiermee wordt voorkomen dat één onderneming meerdere vergunningen onder een andere naam krijgt en daarmee monopolie ontstaat binnen een deelvoertuigcategorie.
- e. De aanbieder heeft als hoofdactiviteit het aanbieden van (deel)mobiliteit. Dit moet blijken uit de statuten en het feitelijk handelen van de aanbieder. Wanneer dit niet de hoofdactiviteit van de aanbieder is, is het onvoldoende aannemelijk dat de aanbieder in staat is om zich aan de voorwaarden van de vergunning te houden.
- f. De aanbieder heeft een passende en adequate aansprakelijkheidsverzekering ten aanzien van de gemeente, gebruikers en derden in het kader van de voorgestelde exploitatie van deeltweewielers.
- g. De aanbieder heeft in tenminste twee andere gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, waarvan tenminste één in Nederland, een qua omvang en kwaliteit vergelijkbare dienstverlening tenminste één jaar operationeel.
- h. De aanbieder heeft een vast Nederlands aanspreekpunt (telefonisch en per mail) dat zeven dagen per week op reguliere tijden bereikbaar is voor gebruikers en in staat is om zo snel mogelijk te handelen bij klachten of vragen. Daarnaast is de aanbieder 24/7 via een noodnummer bereikbaar voor overlast en calamiteiten om overlast in de openbare ruimte zoveel mogelijk te beperken.
- i. De aanbieder biedt deeltweewielers aan zoals beschreven in deze beleidsregels.
- j. De aanbieder overlegt een compleet en realistisch plan van aanpak dat tenminste de volgende onderdelen bevat:
 - I. Een **implementatieplan** met daarin beschreven wat de aanbieder wil bereiken, hoe de aanbieder dit gaat realiseren, waar en hoe gestart wordt met hoeveel deelvoertuigen (inclusief onderbouwing), wanneer en waar wordt op- of afgeschaald met hoeveel deelvoertuigen, welke marketing/communicatie uitingen/activiteiten om gebruik van deelmobiliteit te vergroten wordt ingezet en hoe de samenwerking wordt afgestemd met andere (deel)mobiliteitsaanbieders.
 - II. Een **(her)verdelingsplan** voor een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte zodat er geen grote (ongewenste) clustering van deelvoertuigen plaatsvindt. Hierin is tenminste opgenomen waar, op welke manier en met welke frequentie deelvoertuigen door de aanbieder worden (her)verdeeld.
 - III. Een **veiligheidsplan**, waarin is opgenomen op welke manier de veiligheid van de gebruiker en andere verkeersdeelnemers te allen tijde wordt gewaarborgd, en hoe de gebruiker wordt aangespoord om op een veilige en verantwoorde manier gebruik te maken van de deelvoertuigen en de openbare ruimte.
 - IV. Een **onderhoudsplan**, met daarin hoe vaak de deelvoertuigen worden gecontroleerd op werking en wettelijke conformiteit, en hoe ze worden

schoongehouden (o.a. van graffiti, stickers (met uitzondering van stickers gerelateerd aan de deelvoertuigen). Hierin wordt ook aangegeven hoe de accu's worden opgeladen/verwisseld.

- V. Een **klachtenplan**, met daarin de wijze van indiening, termijn van afhandeling, acties, registratie en reactie.
- VI. Een **dataplan**, met daarin welke data wordt geleverd aan de gemeente, hoe de datalevering wordt georganiseerd (zie ook artikel 3.5) en op welke manier de data wordt gebruikt voor het verbeteren van de dienstverlening en het bijdragen aan de ambities van de gemeente 's-Hertogenbosch.
- VII. Een **innovatieplan**, waarin wordt beschreven hoe de dienstverlening van de aanbieders, nu en in de toekomst, proactief, een bijdrage levert aan de doelstellingen van de gemeente. In dit plan wordt in ieder geval omschreven hoe de aanbieder haar gebruikers van deelmobiliteit stimuleert om correct en netjes te parkeren zodat overlast tot een minimum wordt beperkt. Ook wordt hier beschreven op welke wijze de koppeling met MaaS wordt gelegd en op welke termijn.

Waar mogelijk ondersteunen deze plannen de doelen van de gemeente 's-Hertogenbosch, zoals beschreven in paragraaf 1.2.

3.2 Vergunningvoor-schriften

Algemeen vergunningvoorschrift

- a. Het vergunningvoorschrift van deelmobiliteit moet te allen tijde gebeuren in overeenstemming met alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving, zoals onder andere gesteld in:
 - I. Burgerlijk Wetboek
 - II. Wet personenvervoer 2000
 - III. Wegenverkeerswet 1994
 - IV. APV 's-Hertogenbosch
 - V. AVG
 - VI. RVV 1990

Voorkomen van overlast en verrommeling

- b. Defecte deelvoertuigen dienen binnen 24 uur door de aanbieder gerepareerd of verwijderd te worden uit de openbare ruimte. De aanbieder handhaaft hier actief op.
- c. De aanbieder zorgt dat deelvoertuigen te allen tijde heel (vrij van deuken en gaten, etc.), veilig, schoon en netjes (vrij van beplakking en graffiti, etc.) zijn en blijven.
- d. De aanbieder is te allen tijde verantwoordelijk voor het correct stallen van de deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen binnen 24 uur correct te stallen of te verwijderen uit de openbare ruimte. Onder correct stallen wordt hier verstaan het stallen binnen het servicegebied en binnen dropzones waar deze van toepassing zijn.
- e. De gemeente mag hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen verwijderen uit de openbare ruimte. Deze kunnen tegen betaling worden opgehaald bij het fietsdepot 's-Hertogenbosch. Wanneer de gemeente hierom vraagt dient de aanbieder per direct medewerking te verlenen, bijvoorbeeld door een voertuig zelf te verwijderen of indien dat op dat moment niet mogelijk deze (digitaal) van het slot te halen.

Locatie aanbieden en parkeren van deelvoertuigen

- f. De aanbieder houdt zich aan de afspraken m.b.t. de door de gemeente gedefinieerde en vastgelegde servicegebieden en dropzones.
- g. De deelvoertuigen mogen niet ter gebruik aan worden geboden in de gebieden waar het achterlaten van (deel)voertuigen verboden is.
- h. De aanbieder dient zijn software voor de gebruiker zo op te maken en te exploiteren dat het onmogelijk is om een gebruikssessie te beëindigen wanneer de gebruiker zich in een zone bevindt waar dit niet is toegestaan (via bijvoorbeeld geo-fencing).
- i. De aanbieder dient voor bepaalde deelvoertuigcategorieën middels geofencing snelheidsbeperkingen instelbaar te maken en/of een stallingsverbod in te stellen. De gemeente 's-Hertogenbosch kan gebieden/zones aanwijzen waar een snelheidsbeperking en/of stallingsverbod uitgevoerd moet worden.
- j. Om het gebruik van deelvoertuigen te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te garanderen, kan het college een ruimtelijke spreiding en frequentie bepalen van het (her)verdelen van de deelvoertuigen per categorie, zowel bij de start als gedurende de vergunningperiode. Zo'n besluit wordt altijd in overleg met de aanbieders genomen. De grondslag hiervoor zijn de doelstellingen als bepaald in paragraaf 1.2.

- k. In het kader van uitwisselbaarheid tussen gemeenten kunnen, in samenspraak met de aanbieders met een vergunning voor 's-Hertogenbosch, specifieke dropzones worden aangewezen waar ook deelvoertuigen van aanbieders die actief zijn in omliggende gemeenten gebruik van mogen maken.

Aanbod en gebruik van deelvoertuigen

- l. De aanbieder biedt deelvoertuigen aan zonder vaste stallingsruimte.
- m. De aanbieder dient binnen 3 maanden na ingangsdatum van de vergunning gemiddeld per maand 90% van zijn overeengekomen maximale aantal deelvoertuigen beschikbaar te hebben in de gemeente 's-Hertogenbosch om hiermee een continuïteit in aanbod te garanderen.
- n. Wanneer de aanbieder het aanbieden van deelvoertuigen wil onderbreken waardoor de gebruiker geen of slechts gedeeltelijk beschikking zal hebben tot deelvoertuigen van de deze aanbieder, dient deze onderbreking minimaal één (1) maand van tevoren te bespreken met de gemeente. Het college kan op basis daarvan de verstrekte vergunning intrekken.
- o. De openbare ruimte is schaars en daarom is het wenselijk dat deze ruimte efficiënt gebruikt wordt. Dit geldt ook voor deelmobiliteit. Het doel is daarom te komen tot een optimale gebruiksratio van de deelvoertuigen. Per deelvoertuigcategorie moet minimaal het volgende gemiddelde aantal ritten per dag worden gehaald (als gemiddelde over alle voertuigen over een periode van 6 maanden):

Voor deelscooters worden ritten korter dan 1 kilometer niet meegenomen bij het bepalen van de gebruiksratio.

- p. Een deelvoertuig, niet zijnde een defect voertuig, mag maximaal 2 dagen achter elkaar stilstaan om de druk op de openbare ruimte en overlast van deelvoertuigen te beperken.

Klachtenafhandeling

- q. Voor klachten en meldingen die via de gemeente binnenkomen en worden doorgezet naar de aanbieder, ontvangt de gemeente binnen één (1) werkdag een terugkoppeling van de aanbieder met toelichting hoe de klacht is / wordt afgehandeld. De termijn van afhandeling gaat in op het moment dat de klacht of melding door de gemeente is doorgestuurd aan de aanbieder.
- r. Aanbieder handelt 90% van alle klachten en meldingen (zowel van gebruikers als van derden) binnen 3 dagen af en 100% van alle klachten en meldingen binnen 20 dagen. Klachten en meldingen over overlast moeten binnen 24 uur tot acties hebben geleid die zichtbaar zijn voor de indiener van de klacht. Ook klachten en meldingen die via de gemeente binnenkomen bij de aanbieder worden hierin meegenomen.
- s. Aanbieder en de gemeente maken na verstrekking van de vergunning concrete afspraken (KPI's) over een uniforme klachtenafhandeling. Zowel qua proces, tijd, opvolging en kwaliteit van de afhandeling van klachten en meldingen.

Deelvoertuigcategorie	Gemiddeld aantal ritten per dag	
	Jaar 1	Vanaf jaar 2
Deelfiets	1	1,5
Elektrische deelfiets	1	2
Deelscooter	2,5	3

Tabel 2. Minimaal gemiddeld aantal ritten per voertuigcategorie per dag

3.3 Kwaliteitseisen voor deelvoertuigen

- a. De deelvoertuigen moeten zijn goedgekeurd door de RDW.
- b. Gemotoriseerde deelvoertuigen zijn emissievrij. Wanneer wordt gewerkt met een elektrisch systeem moeten de accu's zo duurzaam mogelijk worden opgeladen en/of vervangen.
- c. De deelvoertuigen hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren.
- d. De deelvoertuigen dienen voor al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen diefstal en vandalisme.
- e. De deelvoertuigen zijn WA verzekerd.
- f. De deelvoertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming van de aanbieder.
- g. De contactgegevens (ten minste: naam, telefoonnummer en voertuignummer) van de aanbieder zijn zichtbaar en goed leesbaar aanwezig op of in de deelvoertuigen.
- h. De deelvoertuigen dienen te worden geopend en afgesloten via een digitaal smartlock en een app.
- a. De aanbieder voorziet in interoperabiliteit door gebruik te maken van landelijk geaccepteerde open standaarden (zoals bijvoorbeeld CDS-M). Door interoperabiliteit neemt de kans op mogelijk gebruik toe en kan deelmobiliteit efficiënter gebruikt worden.
- b. Als een aanbieder nog niet is aangesloten bij ten minste één (1) landelijk MaaS platform/app dan sluit deze aanbieder zich binnen 9 maanden na vergunningverlening alsnog aan bij tenminste één landelijk MaaS-platform.
- c. De integratie van de aansluitingen op MaaS-platforms is tenminste KIM Niveau 2'. Dit omvat alle interactie met de gebruiker: het zoeken en boeken van een deelvoertuig, het starten en beëindigen van de huur én het betalen voor het gebruik.
- d. De aanbieder werkt, binnen 18 maanden na ingang van de vergunning, toe naar een integratie op KIM Niveau 3 of hoger. Op dit niveau voorziet MaaS niet alleen in losse verplaatsingen, maar faciliteert de dienst de complete dagelijkse mobiliteitsbehoefte van personen door uiteenlopende vervoermiddelen via bundels en/of abonnementen aan te bieden.
- e. Aanbieder zorgt er voor dat de deelvoertuigen digitaal zijn te vinden, te boeken en te betalen via een app in iOS en Android (en eventueel andere gangbare besturingssystemen) in het Nederlands en Engels. Ook storingen en klachten moeten via de app gemeld kunnen worden. Locaties en beschikbare (niet in gebruik zijnde of gereserveerde geparkeerde) deelvoertuigen worden realtime en nauwkeurig weergegeven.
- f. De aanbieder mag geen exclusiviteit met een MaaS-platform afspreken.
- g. De eigen propositie van de aanbieder wordt niet voorgetrokken voor die van MaaS-platforms. Dit om inclusiviteit en bruikbare toegankelijkheid te maximaliseren en net de eigen app van de aanbieder 'voor te trekken'.

3.4 Eisen ten aanzien van MaaS

Mobility-as-a-Service gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via één digitaal platform met realtime informatie. Vooral ook combinaties van alle soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Zonder deelmobiliteit is het mobiliteitsaanbod van een MaaS-platform niet compleet. Het is dus van belang dat het aanbod van deelmobiliteit in 's-Hertogenbosch ook wordt ontsloten via MaaS-platforms. Om de landelijke opschaling van MaaS te versnellen stelt 's-Hertogenbosch de voorwaarde aan aanbieders om op een gestandaardiseerde manier aan te sluiten bij een landelijk MaaS-platform:

3.5

Datadeling

- a. De aanbieder verzameld en bewaard niet meer data van gebruikers dan noodzakelijk is voor het functioneren van de dienst.
- b. De gemeente 's-Hertogenbosch is nooit de opdrachtgever voor de verzameling van data.
- c. De aanbieder biedt per kwartaal een rapportage aan hoe is voldaan aan de toelatingsvoorwaarden, vergunningvoorschriften en het plan van aanpak.
- d. Om snel en gericht bij te kunnen sturen op aanbod en (achterblijvende) vraag en inzicht te verkrijgen in het verplaatsingsgedrag, levert de aanbieder de benodigde data geanonimiseerd per kwartaal (of eerder op verzoek) digitaal aan via de CDS-M werkwijze aan de gemeente of een door de gemeente aangewezen derde partij (zoals het CROW).
- e. Om te kunnen monitoren op handhaving en beheer van de vloot en om inzicht te krijgen in de druk op de openbare ruimte levert de aanbieder, mits de aanbieder over deze data beschikt, in goed overleg data aan de gemeente 's-Hertogenbosch. De volgende data wordt geanonimiseerd per kwartaal (of eerder op verzoek), zonder extra kosten, digitaal aangeleverd:
 - Aantal unieke gebruikers
 - Aantal actieve gebruikers
 - Aantal kilometers per rit
 - Aantal ritten per dag
 - Gemiddelde duur gebruik per rit
 - Tijdstip (start, einde)
 - Locatie herkomst en bestemming van de ritten
 - Gebruikersratio: aantal beschikbare deelfoertuigen / in gebruik zijnde deelfoertuigen per servicegebied
 - Aantal defecte deelfoertuigen
 - Aantal en locaties vernielde deelfoertuigen
 - Ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan
- f. De aanbieder levert op verzoek van de gemeente data over de locatie en duur van een specifiek voertuig indien de gemeente daar om vraagt, bijvoorbeeld in geval van een melding of voor de controle op de opvolging van meldingen.
- g. Wanneer de aanbieder een onderzoek doet onder zijn gebruikers, ontvangt de gemeente een (geanonimiseerde) rapportage van dit onderzoek om inzicht te krijgen in de behoeften van gebruikers.
- h. Om meer inzicht te krijgen in de behoeften van de gebruikers ontvangt de gemeente het aantal ritten dat bij de aanbieder via een MaaS dienstverlener geboekt is en het aantal ritten dat via het platform van de aanbieder geboekt is.
- i. Voor het ontvangen van de data beschreven in artikel 3.5. lid a. t/m g. wordt indien noodzakelijk een geheimhoudingsovereenkomst en een verwerkersovereenkomst getekend met de gemeente 's-Hertogenbosch.

'KIM Niveau 2: integratie van zoeken, boeken en betalen.

Op dit niveau faciliteert MaaS het vinden, boeken en betalen van losse verplaatsingen. De toegevoegde waarde van dit niveau voor de gebruiker is dat het zoeken, boeken en betalen wordt gecombineerd in één loket (bijvoorbeeld via een app met een vooraf geregistreerde creditcard).

3.6 Samenwerking omliggende gemeenten

Om de kracht van deelmobiliteit volledig te benutten is een verdere regionale opschaling van deelmobiliteit in Brabant op termijn nodig. Dat vraagt om te groeien richting een samenhangend en sluitend netwerk waarbij het aanbod van deelvoertuigen in verschillende steden en dorpen wordt gecombineerd tot een samenhangende vloot. Dit geeft maximale keuzevrijheid en flexibiliteit voor de reiziger. De rol van MaaS-apps is hierin van belang.

Op de korte termijn focussen we ons op het in goede banen leiden van deelmobiliteit in onze eigen gemeente. Maar daarnaast willen we verder kijken. Deelmobiliteit houdt namelijk niet op bij de gemeentegrens. Het gebruik van deelmobiliteit in omliggende gemeenten beïnvloedt ook het gebruik ervan in 's-Hertogenbosch. Daarom willen we als gemeente het gesprek aan kunnen gaan met aanbieders van deelmobiliteit die in 's-Hertogenbosch actief zijn én met omliggende gemeenten. Zodat deelvoertuigen van aanbieders in omliggende gemeenten ook in 's-Hertogenbosch (op één of meerdere locaties) gestald kunnen worden - en andersom. Met als doel om het totaalaanbod van deelvoertuigen in de verschillende gemeenten op elkaar af te stemmen en het regionale aanbod van deelmobiliteit te vergroten en te verbeteren.

We stellen de voorwaarde aan de vergunde aanbieders om actief bij te dragen aan de gesprekken die we voeren met de regio en provincie. Ook stellen we de voorwaarde dat de geselecteerde aanbieders participeren in regionale en Brabantbrede trajecten om deelmobiliteit verder door te ontwikkelen.



4. Nadere regels ontheffing

De wereld van deelmobiliteit is volop in ontwikkeling. Soms gaan de ontwikkelingen sneller, dan waar beleidsmatig op ingespeeld kan worden. Daarom is flexibiliteit belangrijk. Zo kunnen we bijvoorbeeld ruimte geven aan toekomstige of nieuwe modaliteiten, zoals e-steps of de e-bakfiets. Met een ontheffing deelmobiliteit geven we de mogelijkheid om te experimenteren met innovatieve vormen van deelmobiliteit waarvoor (nog) geen vergunningen voor worden uitgegeven.

4.1 Nadere regels ontheffing

De nadere regels worden per ontheffing door het college, in overleg met de aanbieder die de ontheffing ontvangt, vastgesteld. Hierbij hanteren we de volgende algemene uitgangspunten:

- a. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur één (1) jaar.
- b. Het aantal voertuigen wordt in samenspraak vastgesteld, met een maximum aantal deelvoertuigen per ontheffing van 100.
- c. Per deelvoertuigcategorie wordt maximaal één (1) ontheffing uitgegeven.
- d. Initiatieven kunnen worden ingediend bij de gemeente, met daarin beschreven:
 - De aard van het experiment;
 - De specifieke kenmerken van de deelvoertuigen;
 - Het aantal deelvoertuigen;
 - Het servicegebied van de deelvoertuigen;
 - De looptijd van het experiment;
 - De wijze van monitoring, dataverzameling en datadeling;
 - Eventuele andere omstandigheden die voor het experiment van belang zijn.
- e. Ontheffingen deelmobiliteit worden verleend voor experimenten in gebieden waar:
 - Het college de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten in de openbare ruimte wil onderzoeken;
 - Een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt (al dan niet tijdelijk);
 - Een specifieke gebruikersgroep behoefte heeft aan een vorm van deelmobiliteit die daar niet of beperkt aanwezig is.
- f. Na evaluatie kan het college bekijken of een nieuwe deelvoertuigcategorie zorgt voor een gezonde aanvulling op het bestaande aanbod van deelmobiliteit en vervolgens bepalen of de lijst met deelvoertuigcategorieën waarvoor een vergunning wordt uitgegeven wordt uitgebreid met de nieuwe deelvoertuigcategorie.

5. Slotbepaling

- a. De aanbieder vrijwaart de gemeente 's-Hertogenbosch voor elke mogelijke aanspraak van een gebruiker of derde die betrekking heeft op de exploitatie en het gebruik van de deelvoertuigen van de aanbieder.
- b. De aanbieder draagt de volle verantwoordelijkheid voor het feit dat de gebruikers wettelijk bevoegd zijn om zijn deelvoertuigen te besturen.
- c. Het college is bevoegd om op elk moment een vergunning in te trekken wanneer in strijd wordt gehandeld met de overeengekomen toelatingsvoorwaarden vergunningvoorschriften, óf het ter gebruik aanbieden van de deelvoertuigen:
 - I. Gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers of de verkeersveiligheid;
 - II. Een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - III. Onevenredig beslag legt op de openbare ruimte;
 - IV. Zorgt voor structurele overlast door foutparkeren;
 - V. Indien de aanbieder (al dan niet door eigen schuld) voor een periode van 2 weken in gebreke blijft in het aanbieden van meer dan 50% van de voertuigen.
- d. De gemeente 's-Hertogenbosch kan op ieder moment controles uitvoeren om te controleren of de aanbieder zich houdt aan de voorschriften, kwaliteitseisen, toelatings- en exploitatievoorwaarden van de vergunning.
- e. Indien de aanbieder zijn activiteiten beëindigd, brengt hij de gemeente 's-Hertogenbosch hier onmiddellijk van op de hoogte. De vergunning wordt geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip waarop de stopzetting van de activiteiten gecommuniceerd is aan de inwoners van 's-Hertogenbosch. In geval van faillissement is de curator verplicht de beëindiging bij de gemeente aan te geven en de stad daarover te informeren.
- f. In gevallen waarin deze beleidsregels niet voorzien beslist het college.
- g. In geval van nieuwe landelijke wettelijke bepalingen of regelgeving conformeert de gemeente zich aan deze regels en gaan deze ook gelden voor de vergunde aanbieders. Indien deze landelijke regels afwijken van lokale regels zullen we deze implementeren in deze beleidsregels, waarbij de vergunde aanbieders wel de mogelijkheid krijgen om hieraan te gaan voldoen.
- h. Deze beleidsregels kunnen op elk moment door het college worden gewijzigd of ingetrokken.

Definities

Om duidelijkheid te creëren volgt hierbij een lijst met definities van gebruikte begrippen in deze beleidsregels:

Begrip	Definitie
Aanbieder	De aanbieder van deelmobiliteit.
APV	Algemeen Plaatselijke Verordening.
Beleidsregels	Dit document, dat de nadere regels bevat zoals bedoeld in artikel 5:10.1 lid 7 van de APV.
CDS-M	City Data Specificatie-Mobiliteit, gestandaardiseerde werkwijze voor veilige en efficiënte uitwisseling van deelmobiliteitsdata.
CROW	Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
College	Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch.
Deelmobiliteit	Een systeem van deelvoertuigen dat in principe voor iedereen toegankelijk is.
Deelscooter	Een elektrische snorfiets of bromfiets die wordt ingezet als deelvoertuig.
Deelfiets	Een fiets die met spierkracht via pedalen of elektrische trapondersteuning wordt aangedreven en wordt ingezet als deelvoertuig.
Deeltweewielers	Deelscooters en deelfietsen.
Deelvoertuigen	Voertuigen zoals bedoeld in artikel 5:1 van de APV. Onder deze definitie valt niet de verhuur van deelvoertuigen vanuit particuliere ruimten. In deze beleidsregels zijn voertuigcategorieën aangewezen als voertuigen die in aanmerking komen voor een vergunning.
Deelvoertuigplafond	Het maximaal aantal deelvoertuigen waarvoor in de gemeente vergunningen worden verleend.
Dropzones	Digitale of fysieke locaties (mobiliteitshubs) waar deelvoertuigen verplicht of bij voorkeur geparkeerd en afgemeld kunnen worden.
Free Floating	Deelvoertuigen mogen binnen een vooraf afgebakend Servicegebied op iedere willekeurige plaats worden aangeboden en achtergelaten.
Gebruiker	De natuurlijke persoon die gebruik maakt van deelmobiliteit.
Geofencing	Een virtuele omheining of omtrek rond een fysieke locatie.
Gemeente	De gemeente 's-Hertogenbosch.
Interoperabiliteit	De aanbieder staat toe en maakt mogelijk dat andere partijen (onder voorwaarden) de deelvoertuigen van aanbieder verhuren en vice versa. De omvat alle stappen van het verhuurproces: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en boeken van een voertuig, het ontgrendelen, starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het slot én heet betalen voor het gebruik.
Kvk	Kamer van Koophandel.
KPI	Key Performance Indicator, een indicator dat wordt gebruikt om de prestaties ten opzichte van een bepaald doel te meten.
MaaS	Mobility as a Service, het aanbod van multimodale, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bijv. een mobiele app) met (near) realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling, afhandeling van transacties en ondersteuning gedurende de reis.
Ontheffing	De ontheffing als bedoeld in artikel 5:10.1 lid 3 van de APV.
Openbare ruimte	Openbare ruimte of plaats die voor iedereen toegankelijk is. Het is een gemeenschappelijke fysiek ruimte die leden van een samenleving hebben, een plaats waar een groot deel van het publieke leven zich afspeelt.
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer.
RVV 1990	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.
Servicegebied	Het gebied waarbinnen deelvoertuigen mogen worden geparkeerd en afgemeld.
Toelatingsvoorwaarden	Voorwaarden waaraan een aanbieder dient te voldoen om in aanmerking te komen voor het verkrijgen of behouden van een vergunning.
Vaste stallingsruimte	Het plaatsen van rekken of andere fysieke stallingsfaciliteiten in de openbare ruimte.
Vergunning	De vergunning als bedoeld in artikel 5:10.1 lid 1 van de APV.
Vergunningvoorschriften	Voorwaarden waaraan een aanbieder blijvend dient te voldoen tijdens de exploitatie van zijn deelsysteem om zijn vergunning te behouden.

Bijlage I. Algemene Plaatselijke Verordening



Artikel 5:1 Begripsbepalingen

Toe te voegen definities aan artikel 5:1 van de APV:

1. Deelvoertuigen: voertuigen als bedoeld in artikel 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 die op een openbare plaats ter beschikking worden gesteld om, al dan niet tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden, herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruikt te worden op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke en rechtspersonen en/of een of meerdere aanbieder(s).
2. Deelvoertuigenplafond: het maximum aantal deelvoertuigen van een bepaalde categorie voertuigen waarvoor vergunning(en) kan worden verleend.

Artikel 5:10.1 Aanbieden van deelvoertuigen

1. Het is verboden zonder vergunning van het college deelvoertuigen, die op of aan de weg staan, ter gebruik aan derden aan te bieden. Auto's zijn uitgezonderd van deze vergunningplicht.
2. Het college kan categorieën van deelvoertuigen aanwijzen die voor een vergunning in aanmerking komen.
3. Het college kan ontheffing verlenen voor het experimenteren met vormen van deelvervoer.
4. Het college kan aan de vergunning of ontheffing voorschriften of beperkingen verbinden.
5. Het college kan een vergunning of ontheffing weigeren of intrekken indien:
 - a. Een door het college vastgesteld deelvoertuigenplafond door het verlenen van de vergunning of ontheffing zou worden overschreden; of
 - b. Het ter gebruik aanbieden van de deelvoertuigen:
 - I. Gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers of de verkeersveiligheid;
 - II. Een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - III. Onevenredig beslag legt op de openbare ruimte;
 - IV. Zorgt voor structurele overlast door foutparkeren;
 - V. Indien de aanbieder (al dan niet door eigen schuld) voor een periode van 2 weken in gebreke blijft in het aanbieden van meer dan 50% van de voertuigen; of
 - c. In strijd wordt gehandeld met de overeengekomen toelatingsvoorwaarden en vergunningvoorschriften.
6. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten, of gebieden aanwijzen waar:
 - a. Het verboden is om voertuigen of categorieën van deelvoertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen; en/of
 - b. Het verboden is om voertuigen of categorieën van deelvoertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden; en/of
 - c. Het verplicht is om categorieën van deelvoertuigen naar (her) te verdelen.
7. Het college kan nadere regels vaststellen ten aanzien van het aanbieden van deelvoertuigen als bedoeld in dit artikel.



Colofon

Dit is een uitgave van gemeente
's-Hertogenbosch