

Nota van Inlichtingen vergunningen Deelmobiliteit Tweewielers 's-Hertogenbosch d.d. 20 april 2023

Vanwege de enigszins beperkte mogelijkheden die Tenedernd biedt m.b.t. deze procedure wordt alle gegadigden gevraagd hun vergunningaanvraag en bijbehorende documenten conform paragraaf 2.4.2 van het beschrijvend document per e-mail in te dienen bij Ron Bos (r.bos@s-hertogenbosch.nl) en Bart Coenemans (b.coenemans@s-hertogenbosch.nl). De planning is aangepast. De aanvragen dienen uiterlijk vrijdag 12 mei 2023 vóór 09.00 uur ingediend te zijn bij bovengenoemde e-mailadressen.

1. Implementatieplan: Waar en hoe gestart wordt met hoeveel deelvoertuigen (inclusief onderbouwing) — Wat wordt er bedoeld met 'hoe'? Free-floating vs hub-based? Is er ruimte voor afwijken van de door de gemeente gespecificeerde manier in Beleidsregels - 1.4?

Gestart wordt met een freefloating-systeem, zoals beschreven in paragraaf 1.4 van de beleidsregels. Dit is het uitgangspunt bij start van de vergunningperiode. De gemeente zal een concept servicegebied aanleveren waarbinnen de aanbieder kan opereren. Voorwaarde is dat in alle wijken gestart wordt met een aanbod van deeltweewielers. De gemeente houdt zich voorbehouden om gedurende de looptijd van de vergunningen wijzigingen aan te brengen aan het servicegebied, bijvoorbeeld door het instellen van dropzones of hubs.

2. Implementatieplan: Wanneer en waar wordt op- of afgeschaald met hoeveel deelvoertuigen — Wat bedoelt de gemeente hiermee? Is het wenselijk dat er tijdens de looptijd van de vergunning actief wordt op- en afgeschaald? Wordt hiermee gedoeld op een andere op- of afschaling dan zoals uiteengezet door de gemeente in Beleidsregels - 2.2.c?

We bedoelen hiermee het toevoegen, danwel weghalen van voertuigen en dus verplaatsen tussen wijken wanneer de vraag groter of kleiner is dan in het startaanbod wordt aangeboden in een bepaalde wijk. Het totaal aantal voertuigen in de gemeente blijft constant volgens het vergunningenplafond.

3. 3.2.i - De aanbieder dient voor bepaalde deelvoertuigcategoriën 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. — Is er al bekend om welke deelvoertuigcategorieën dit gaat? Snelheidsbeperking middels geofencing is voor deelscooters momenteel namelijk technisch niet mogelijk.

We bedoelen hier geofencing om bepaalde gebieden of zones uit te sluiten (of in geval van dropzones later juist gebieden aan te wijzen). Met snelheidsbeperkingen doelen we op het maximaliseren van de snelheid die voor het voertuig geldt (25 danwel 45 km/uur). Voor deelfietsen kan het handig zijn om voor bepaalde gebieden een lagere maximum snelheid (b.v. 15 kilometer per uur) in te stellen.

4. 3.2.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 vergunning periode. Zo'n besluit wordt altijd in overleg met de aanbieders genomen. De grondslag hiervoor zijn de doelstellingen als bepaald in paragraaf 1.2. — Kan de gemeente toelichten wat hiermee wordt bedoeld, specifiek 'Een ruimtelijke spreiding en frequentie bepalen van het (her)verdelen van de deelvoertuigen per categorie'? Welke praktische implicaties kan dit hebben voor een aanbieder?

Deze passage is ingebracht om -indien dat nodig is- aanbieders voertuigen te laten herverdelen tussen wijken of bepaalde gebieden /locaties, bijvoorbeeld wanneer er een onevenredig aantal deeltweewielers in een wijk staat en andere wijken niet. In dat geval kunnen afspraken worden gemaakt om het aanbod te herverdelen zodat weer een evenwichtige spreiding ontstaat aan aanbod. In feite doen aanbieders dit in de praktijk al.

- 5. *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. — Kan de gemeente toelichten waarom er is gekozen voor minimale toelatingsvoorwaarden in plaats van een volledig kwalitatieve waardering? En kan de gemeente ook informatie delen over de Toelatingsvoorwaarden, i.e. is dat kwalitatief ('aanvraag is als voldoende beoordeeld') of kwantitatief (aan de hand van vooraf gedefinieerde puntenscores per onderwerp)?***

Gekozen is voor loting door een notaris in geval van een overinschrijving. Voorafgaande hieraan wordt kwalitatief getoetst of een aanbieder aan de gestelde voorwaarden voldoet. Hiermee borgen we een goede basis aan kwalitatieve dienstverlening. Met de vergunde partijen werken we gedurende de vergunningsperiode samen aan een verdere optimalisatie van de kwaliteit/dienst.. De beoordelingsmethode is daarmee kwalitatief ingestoken op een minimum/goed basis niveau en niet middels scores. Indien aan een van de voorwaarden of voorschriften niet wordt voldaan , en/of aannemelijk is dat hetgeen in de ingeleverde is beschreven niet voldoet aan de beleidsregels, dan wordt die aanbieder uitgesloten van het vergunning proces.

- 6. *De exploitatie van de deelvoertuigen moet effectief van start gaan uiterlijk 1 maand na de uitgifte van de vergunning (1 juli 2023). Indien dit niet het geval is vervalt de vergunning. 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. — Hoe verhouden deze voorwaarden zich tot elkaar? Moet een aanbieder binnen 1 of binnen 3 maanden 'effectief van start gaan'? En wat wordt hiermee bedoeld? Gemiddeld 90% beschikbaarheid van deelvoertuigen?***

We gaan uit van een definitieve gunning op 1 juni 2023, met daadwerkelijke start 'op straat' op 1 juli. Dit ook omdat we al aanbieders actief hebben. Vanaf de start op 1 juli dient een aanbieder met vergunning binnen 3 maanden 90% van het aanbod daadwerkelijk op straat te hebben (ingroeimodel, mocht dit niet in 1 slag kunnen).

- 7. *Het beoogd voertuig plafond voor deeltweewielers per vergunning is laag. Met begrip voor de wens van de gemeente om het aantal deelvoertuigen in de stad te beheersen, is het met deze aantallen niet mogelijk voor aanbieders om een stadsbreed dekkend netwerk te bedienen én de voertuigdichtheid te realiseren nodig is om een aantrekkelijke dienst te bieden aan gebruikers. Dit maakt het voor aanbieders zeer lastig dan wel onmogelijk een positieve***

business case te behalen. In hoeverre staat de gemeente open voor een hoger voertuigaantal per vergunning?

De startaantallen zijn o.a. gebaseerd op gesprekken met vergelijkbare gemeenten en aanbieders in de verkenningfase en vastgesteld door het College. Indien na verloop van tijd blijkt dat 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 succes' te verhogen. Een aanbieder kan hiervoor een verzoek doen, onderbouwd met inhoudelijke argumenten en data. Zie ook paragraaf 2.2 van de beleidsregels. Wij zien dit als onderdeel van de doorontwikkeling van deelmobiliteit in onze stad. Daarnaast heeft het College de mogelijkheid om, mocht dat noodzakelijk zijn, het servicegebied te verkleinen (of te vergroten) om binnen dat servicegebied een dekkend aanbod van deelmobiliteit te realiseren.

- 8 *Een van de vereisten is het volgende: Document waaruit blijkt dat men beschikt over minimaal twee referenties van qua omvang en kwaliteit vergelijkbare dienstverlening in andere gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, waarvan tenminste één in Nederland, en tenminste één jaar operationeel; Kan dit zo worden geïnterpreteerd dat er twee referentiesteden moeten zijn, waarvan tenminste een in Nederland, en tenminste een dat één jaar operationeel is? (dus het moet niet noodzakelijk de Nederlandse stad zijn die al meer dan een jaar operationeel is)?***

Dit is een juiste interpretatie.

- 9 *De stad eist gemiddeld 1 rit per voertuig in het eerste jaar, 2 in het tweede en derde jaar. Hoe wordt de rit per voertuig berekend? Is het een gemiddelde voor alle voertuigen of voor elk voertuig? Hoe wordt dit gecontroleerd door de stad?***

Betreffende datadeling verwijzen we naar artikel 3.5. We vragen om periodieke managementrapportages waarin enkele gegevens worden aangeleverd aan de gemeente. We gaan hierbij uit van een correcte weergave van de gebruikscijfers door aanbieders. Het gaat om het gemiddelde gebruik per voertuigcategorie (van alle deelfietsen of deelscooters van de betreffende aanbieder) en dus niet een minimum gebruik per voertuig, zie artikel 3.2.o.

- 10 *In 1.4 principes voor het aanbieden en stallen van deelvoertuigen, wordt aangegeven dat het servicegebied bij start van de vergunningsperiode bestaat in de basis uit alle woonwijken van 's-Hertogenbosch, aangevuld met aanliggende bedrijventerreinen. Om autoritten te vervangen is betrouwbaarheid en daarmee dichtheid een belangrijke factor. Wij zijn dan ook geïnteresseerd of het servicegebied ten eerste door de gemeente wordt vastgesteld en aangeleverd, en ten tweede of hier nog mogelijkheden zijn voor aanpassingen om de dichtheid en daarmee de betrouwbaarheid te waarborgen. Wellicht dat er mogelijkheden zijn om bijvoorbeeld enkele hubs bij bedrijventerreinen en afgelegen woonwijken toe te passen in plaats van freefloating.***

Zie ook vraag 1. De gemeente zal bij aanvang een concept servicegebied aanleveren als vertrekpunt. De aanbieder kan hierbinnen zelf accenten aanbrengen, mits alle wijken en gebieden ontsloten blijven. Op termijn kan het College kiezen om aanpassingen door te voeren zodoende de dichtheid op te voeren, bijvoorbeeld met invoering van dropzones. Dit is doorontwikkeling. We zoeken daarbij ook het overleg op met aanbieders als beschreven in paragraaf 1.4.

- 11 *In Den Bosch zien wij vele kansen om autoritten te vervangen van en naar sportterreinen, recreatie en hogescholen/universiteiten. Dit bevindt zich voornamelijk op privéterreinen. Maakt***

de gemeente hier vooraf al afspraken mee of dit ontsloten kan worden in het servicegebied of dienen de aanbieders hier apart afspraken mee te maken?

We maken vooraf geen afspraken m.b.t. privéterreinen, dit is maatwerk en kan op verzoek wel gebeuren. Ook dit zien we als doorontwikkeling. Uitgangspunt bij start is stallen van deeltweewielers in de openbare ruimte.

12 *Voor de vergunning voor de deelscooters betreft een maximum van 250 per vergunning. Is hier vanuit de gemeente een specifieke verhouding tussen de elektrische snorfietsen en elektrische bromfietsen gewenst?*

Dit is in principe ter beoordeling en vrijheid van de aanbieder. We verwachten dat we de verdeling hierin in samenspraak in de gaten houden. We zien wel graag vanuit de aanbieder welke verhouding deze wil hanteren en met welke argumentatie (doelen, vraag elders, etc.).

13 *3.2.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."*

A. *Wat is de definitie van "het aanbieden van deelvoertuigen onderbreken"? Een beschikbaarheid van minder dan 90% van de vloot gedurende één maand? (3.2.m: "binnen 3 maanden na ingangsdatum van de vergunning gemiddeld per maand 90% van zijn overeengekomen maximale aantal deelvoertuigen beschikbaar te hebben")*

Wanneer een aanbieder (tijdelijk) minder deelvoertuigen aanbiedt (door wat voor reden dan ook) dan gemiddeld 90% per maand van het overeengekomen maximale aantal deelvoertuigen, dan wil de gemeente 's-Hertogenbosch hiervan tijdig op de hoogte worden gebracht. Deze situatie kan voor de gemeente reden zijn de vergunning in te trekken om de continuïteit in het aanbod te garanderen voor gebruikers.

B. *Als de beschikbaarheid als gemiddelde van één maand wordt genomen, betekent dit dan dat een partij tot één maand een lagere activiteit kan hebben zonder consequenties? En betreft dit een kalendermaand of 4 weken?*

Als gemiddelde over 1 kalendermaand moet minimaal 90% van het overeengekomen maximale aantal deelvoertuigen operationeel zijn.

C. *Wat gebeurt er als de onderbreking niet van tevoren is besproken met de gemeente? Leidt dat sowieso tot het intrekken van de vergunning?*

Dan kan dat leiden tot intrekking van de vergunning indien het College hiertoe beslist.

14. *Op pagina 7 van de beleidsregels staat het volgende: "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." Zou je dit toe kunnen lichten? Verwijst dit naar een hubssysteem waar met organische middelen aanbod kan worden verzekerd? Of doelt de gemeente op hardere eisen met betrekking tot de beschikbaarheid van voertuigen op specifieke locaties?*

Dergelijke harde minima zijn namelijk operationeel en financieel moeilijk te bewerkstelligen als aanbieder van deelscooters.

We doelen hiermee op de mogelijkheid om het servicegebied aan te laten passen door het College, en/of introductie van dropzones of hubs. Dan gaat het bijvoorbeeld over het vaststellen van een minimum- of maximum aanbod van deeltweewielers per wijk of zone, zodoende een aanbodgarantie te kunnen bieden en/of overlast te kunnen beperken. Dat zal in samenspraak gebeuren met aanbieders.

15. Op pagina 11 van de beleidsregels staat het volgende: 'De aanbieder dient voor bepaalde deelvoertuigcategoriën 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.' Ook hier de vraag of dit kan worden toegelicht. Verwijst dit naar een real-time bijstelling van de maximumsnelheid in bepaalde gebieden, ook wel ISA genoemd? De nodige technologie om dit voor deelscooters te implementeren is er namelijk nog niet. Hierdoor voorzien wij eventueel moeilijkheden in de uitvoering van dit beleid.

Zie antwoord op vraag 3.