

# Voorbeeldbepalingen lokale regelgeving deelmobiliteit

Def. versie 1 december 2021

# Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.	APV en de Parkeerverordening.....	3
1.1	Over de voorbeeldbepalingen .....	3
1.2	Enkele ontwikkelingen.....	4
2.	Algemene Plaatselijke Verordening .....	6
2.1	Verbodsbepaling.....	6
2.2	Uitsluiten auto's .....	8
2.3	Weigeren of intrekken.....	9
2.4	Nadere regels.....	10
2.5	Experimenteerbepaling .....	11
2.6	Overige .....	12
3.	Nadere regels APV.....	13
3.1	Aanbieder .....	13
3.2	Gebruiker.....	14
3.3	Openbare ruimte .....	15
3.4	Voertuigen - kwantitatief .....	17
3.5	Voertuigen - kwalitatief.....	19
3.6	Data .....	21
3.7	Vergunning .....	23
3.8	Overige bepalingen.....	26
	Bijlage 1 Parkeerverordening - particuliere initiatieven .....	28
4.1	gemeente Groningen.....	28
4.2	gemeente Utrecht .....	29
	Bijlage 2 Parkeerverordening - zakelijke initiatieven .....	33
5.1	gemeente Groningen.....	33
5.2	gemeente Utrecht .....	34
5.3	gemeente Amsterdam.....	35
5.4	gemeente Hilversum .....	38
	Bijlage 3 Beoordelingscriteria en puntentelling bij vergelijkende toets APV .....	39
	Colofon.....	45

# 1. Inleiding

Deelmobiliteit maakt op dit moment een versnelde groei door. Aan de aanbodkant komt dat onder andere door de toenemende (technische) mogelijkheden zoals LEV's, die bovendien steeds betaalbaarder worden. Aan de andere kant, vanuit het gemeentelijk perspectief, dragen diverse ontwikkelingen bij aan de versnelling in de groei zoals mobiliteit (MaaS), woningbouwopgave (lagere parkeernorm auto's) en klimaatopgave (schone voertuigen).

Welke beleidskeuzes gemeenten ook maken, deelmobiliteit kan een impact hebben op het gebruik van de openbare ruimte. Gemeenten hebben daarbij een regulerende taak. Hiertoe staat de gemeente de APV en in een aantal gevallen ook de parkeerverordening ter beschikking. Die verordeningen geven het college van B&W de mogelijkheid om in de "Nadere regels" zaken meer gedetailleerd vorm te geven, zoals het koppelen van voorwaarden aan de vergunning, het selectieproces van aanbieders en het vergunningsproces.

Voor u ligt een verzameling voorbeeldbepalingen van regelgeving, die gemeenten op dit moment hanteren ten aanzien van deelmobiliteit. Deze zijn bedoeld als handvat voor gemeenten, die met deelmobiliteit aan de slag gaan, of reeds gestart zijn met deelmobiliteit en op het punt staan haar eigen regels te evalueren.

De voorbeelden zijn slechts bedoeld ter inspiratie. Of een bepaling toepasbaar is in een gemeente hangt van diverse omstandigheden af, waaronder de omvang van de gemeente, de gemaakte beleidskeuzes en het overige juridische kader van de gemeente, waar de voorbeelden in overgenomen zouden kunnen worden.

## 1. APV en de Parkeerverordening

In het kort enkele punten over de structuur van de regelgeving, voor uitgebreide toelichting zie voornoemde handreiking. Een gemeente heeft in hoofdzaak twee instrumenten waarlangs deelmobiliteit gereguleerd kan worden: de APV en de Parkeerverordening. Als in de APV een bepaling wordt opgenomen, die het aanbieden van deelmobiliteit verbiedt, ziet dat verbod in beginsel op alle deelvoertuigen: van e-scooters tot auto's.

In alle voorbeeldbepalingen, die voor dit rapport onderzocht zijn, wordt na het opnemen van het verbod op het aanbieden van deelmobiliteit in de APV, de auto uitgesloten van het verbod. Als een gemeente besluit dat te doen, betekent dat vervolgens dat de "Nadere regels" die aan de APV gekoppeld zijn, zien op alle deelvoertuigen niet zijnde auto's. In de APV of de Nadere regels kunnen vervolgens nadere categorieën uitgezonderd of juist ook weer toegevoegd worden.

Dit betekent eveneens dat het reguleren van deelauto's via de parkeerverordening plaatsvindt. Gebieden binnen de gemeente waar geen parkeerzone is, worden daarmee overigens niet gedekt. Diverse gemeenten zijn op dit moment bezig om een oplossing te vinden voor het reguleren van deelauto's buiten de parkeerzones.

### 1.1 Over de voorbeeldbepalingen

De voorbeeldbepalingen in dit overzicht zijn bepalingen, die gemeenten ten aanzien van de verschillende onderwerpen hebben opgenomen in hun huidige regels.

Veel teksten zijn letterlijke kopieën van teksten van bestaande verordeningen en nadere regels van gemeenten. Een aantal is in gewijzigde vorm overgenomen, bijvoorbeeld door samenvoeging van twee of meer voorbeelden of het toevoegen van bepaalde elementen. In enkele gevallen hebben gemeenten vertrouwelijke conceptteksten gedeeld.

Om die redenen is ervoor gekozen om bij de APV en gerelateerde nadere regels niet per bepaling aan te geven wat de bron van die bepaling is. Wel is dankbaar gebruik gemaakt van de regels van onder andere de gemeenten: Groningen, Nijmegen, Eindhoven, Utrecht, Gouda, Den Haag, Amsterdam en Rotterdam.

Het Fietsberaad/CROW heeft in 2018 samen met de VNG voorbeeldbepalingen opgesteld ten aanzien van de APV en die in de handreiking opgenomen. Deze handreiking is recentelijk geüpdatet<sup>1</sup>. Daarnaast hebben gemeenten ook bepalingen voor de APV geformuleerd. In de voorliggende voorbeeldbepalingen is een overzicht gegeven hoe gemeenten in de praktijk zijn omgegaan met de regels in de APV.

De voorbeelden van de APV en gerelateerde nadere regels zijn geordend naar thema. Het voordeel daarvan is dat er snel een overzicht is ten aanzien van bepalingen. Daarmee kan de gemeente makkelijk overzien wat er zoal mogelijk is en wat ze daarvan wel of niet wil overnemen. Een aantal bepalingen is in meerdere thema's onder te brengen. Zo past de eis van dataminimalisatie ten aanzien van gebruikers zowel onder het thema "De gebruiker" als onder "Data". We hebben ervoor gekozen om een onderwerp slechts onder één thema te plaatsen.

Deze ordening komt overigens niet terug in de praktijk. Het idee is: bepaal eerst als gemeente wat je op de diverse thema's wil regelen en volg daarna de ordening, bijvoorbeeld van een van de hierboven genoemde gemeenten.

De meeste gemeenten hebben gebruik gemaakt van de Model Parkeerverordening van de VNG. Het model stamt uit 2008 en hield toen al rekening met het fenomeen deelauto's. Slechts op enkele onderdelen zou een update van nut kunnen zijn. Gesprekken met de VNG hierover zijn gaande.

Omdat er bij de parkeerverordening van een gemeente en de gerelateerde nadere regels een sterke samenhang is, heeft het samenvoegen van de nadere regels geen meerwaarde. Hier is gekozen om de relevante bepalingen van een aantal steden uit te lichten, die met bronvermelding zijn opgenomen. Wel is er een verdeling gemaakt tussen de bepalingen, die zien op particuliere initiatieven en de commerciële initiatieven. Deze zijn in de bijlage opgenomen.

In geen van de gevallen heeft een juridische toets plaatsgevonden ten aanzien van die regels. Daar waar samenvoegingen hebben plaatsgevonden, is aan de inhoud van de samengevoegde regels niets veranderd.

## 1.2 Enkele ontwikkelingen

Deelmobiliteit is volop in beweging: zowel vanuit de wens om bepaald beleid vorm te geven als vanuit de aanbodzijde om nieuwe ontwikkelingen te faciliteren. Dit vraagt enerzijds dat gemeenten een zekere mate van flexibiliteit in hun regelgeving hebben en ruimte laten voor nieuwe ontwikkelingen. Dat kan zich vertalen in aparte experimenteerbepalingen, maar bijvoorbeeld ook in het periodiek evalueren van de huidige regels en deze aanpassen waar nodig. Drie ontwikkelingen nader toegelicht:

### Regionale afstemming

Deelvoertuigen waaronder bijvoorbeeld deelscooters hebben een actieradius, die vaak groter is dan de gemeente waar ze in rijden. Dat betekent dat het nuttig kan zijn voor gebruikers om het voertuig over de gemeentegrens heen te gebruiken. De VNG roept daarom gemeenten op om in hun regio samen te werken op dit onderdeel.<sup>2</sup>

### Parkeren nationaal

Deelauto's hebben in ieder geval een nationale actieradius. Ook hier geldt dat het voor de gebruiker, en daarmee het succes van het instrument deelmobiliteit, goed is als er in andere gemeenten parkeerfaciliteiten voor die auto's zijn. SHPV is dat op dit moment samen met gemeenten aan het onderzoeken. Afhankelijk van die uitkomst, zijn waarschijnlijk aanpassingen in lokale regelgeving nodig.

<sup>1</sup> Voorbeeldtekst APV p. 66 e.v. [https://www.fietsberaad.nl/getmedia/0d78f6b1-1725-41b4-9dc0-27d5e882af05/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-Gemeentelijk-Beleid-Deelmobiliteit\\_versie1-0.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.fietsberaad.nl/getmedia/0d78f6b1-1725-41b4-9dc0-27d5e882af05/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-Gemeentelijk-Beleid-Deelmobiliteit_versie1-0.pdf.aspx?ext=.pdf)

<sup>2</sup> Bericht op de website van de VNG: <https://vng.nl/nieuws/mobiliteitsprogramma's-meer-regie-en-ondersteuning-nodig>, 30 april 2021

## Particuliere initiatieven

De huidige regelgeving van gemeenten ziet vooral toe op het organiseren en faciliteren van het commerciële aanbod van deelmobiliteit. Er is ook een groeiend aantal particuliere initiatieven. Als de gemeente ervoor kiest die te stimuleren, kan regelgeving daartoe ook een instrument zijn. Voorbeelden daarvan zijn in dit document opgenomen.

## Accreditatie

Tot slot wordt op dit moment onderzocht of een landelijke faciliteit ofwel accreditatie van deelmobiliteitsaanbieders zinvol is voor gemeenten en de aanbieders. De achterliggende gedachte hierbij is dat daar waar gemeenten dezelfde gegevens vragen bij het proces van aangaan van contracten en gedurende het contract, dit geüniformeerd kan worden, wat vervolgens voor beide partijen de nodige tijd et cetera kan schelen.

## 2. Algemene Plaatselijke Verordening

In deze paragraaf staan voorbeelden van bepalingen die gemeenten op dit moment in hun Algemene Plaatselijke Verordening (APV) hebben opgenomen. Het geheel komt overeen met één artikel in de APV, veelal in hoofdstuk 5 van de APV ondergebracht; iedere sub paragraaf behandelt een lid van dat artikel.

De voorbeelden zijn afkomstig van onder andere de gemeenten: Groningen, Nijmegen, Eindhoven, Utrecht, Gouda, Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Veruit de meeste gemeenten sluiten in de APV de auto's uit van de verbodsbepaling, wat betekent dat de nadere regels niet zien op auto's, maar overige deelvoertuigen. In de bepalingen van de APV en Nadere regels kunnen beperkingen aangebracht worden ten aanzien van het type deelvoertuig, bijvoorbeeld door de regeling alleen op deelfietsen betrekking te laten hebben.

Niet ieder voorbeeld is toepasbaar in elke gemeente. Een eigenstandige afweging ten aanzien van het gebruik moet gemaakt worden.

### 2.1 Verbodsbepaling

#### Lid 1

Het is verboden zonder vergunning van het college voertuigen [op of aan de weg – op een openbare plaats] bedrijfsmatig ter gebruik aan derden aan te bieden.

Toelichting:

Vergunning

In sommige APV's staat (al) de term "*omgevingsvergunning*".

Voertuigen

Het begrip "voertuig" kent in de meeste APV's een bestaande definitie, waarbij in een aantal gevallen verwezen wordt naar het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

1. Kleine voertuigen zoals kinder- en kruiwagens worden in de bestaande definitie van een aantal APV's uitgezonderd van het begrip "voertuig". In dergelijke gevallen kan de gemeente overwegen deze uitzonderingscategorie alsnog te laten vallen onder het verbod, zodat ook e-steps etc onder de verbodsbepaling vallen. Extra tekst is dan nodig, bijv "met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen zoals bedoeld in artikel {x}"
2. Er kan voor gekozen worden om een nieuwe definitie op te nemen bijvoorbeeld "deelvoertuig" en deze dan op te nemen in hoofdstuk 1 of aan het begin van hoofdstuk 5. In die definitie kunnen verschillende elementen opgenomen worden, zoals het commerciële aspect, het uitsluiten van auto's etc opgenomen. In dat geval volstaat een lid 1 met de tekst "Het is verboden zonder vergunning van het college deelvoertuigen aan te bieden" en lid 2 (zie hieronder) is dan niet nodig.

Openbare plaats

Sommige gemeenten hanteren voor deelmobiliteit een aparte definitie van openbare plaats:

"openbare plaats: hetgeen in artikel 1 van de Wet openbare manifestaties daaronder wordt verstaan."

Motivering: Het begrip openbare plaats in de zin van Wet openbare manifestaties is ruimer dan het begrip openbare weg in de zin van de Wegenverkeerswet. Zo vallen ook toegankelijke plantsoenen, speelweiden en parken en vrij toegankelijke gedeelten van overdekte passages, van winkelgalerijen en van stationshallen hieronder.

## Bedrijfsmatig/ commercieel

In sommige APV's wordt het commerciële aspect omschreven met "ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden." Andere omschrijven het als "bedrijfsmatig ter gebruik aan derden aan te bieden". Weer andere gebruiken "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)"

## 2.2 Uitsluiten auto's

### *Lid 2*

Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op voertuigen waarvoor het college een autodeelvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening heeft verleend.

#### Toelichting

Als er voor wordt gekozen om deelvoertuigen apart te definiëren, is het ook mogelijk om in die definitie (deel)auto's uit te sluiten. In dat geval is onderhavig lid (2) niet nodig.



## 2.3 Weigeren of intrekken

### Lid 3

Het college kan, onverminderd het bepaalde in de artikelen 1:6 en 1:8, een vergunning weigeren of intrekken indien:

- a. een door het college vastgesteld vergunningenplafond of voertuigenplafond door het verlenen van de vergunning zou worden overschreden; of
- b. het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
  - 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, of
  - iv. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
- c. in strijd wordt gehandeld met de overeengekomen vergunningsvoorwaarden.

Toelichting: het plafond ziet op het aantal vergunningen of voertuigen. Daarnaast hebben verschillende gemeenten extra onderdelen toegevoegd zoals bij

#### Lid 3 sub b:

- gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
- afbreuk doet aan de directe leefomgeving;
- een nadelige invloed heeft op het woon- en leefklimaat;
- hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat.

#### Lid 3 sub c:

- een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan voorts worden ingetrokken als de vergunninghouder handelt in strijd met de voorschriften die deel uitmaken van de vergunning;
- de aanvraag in strijd is met of de vergunninghouder in strijd handelt met het bij of krachtens deze afdeling bepaalde.

#### Lid 3 (extra) sub d

- indien de aanvraag wordt ingediend buiten een daartoe door het college vastgesteld tijdvak;
- in strijd wordt gehandeld met het bedrijfsconcept van de vergunninghouder.

## 2.4 Nadere regels

### *Lid 4*

Het college kan nadere regels vaststellen ten aanzien van het aanbieden van voertuigen als bedoeld in dit artikel.

#### Toelichting

Verschillende gemeenten hebben extra onderdelen toegevoegd zoals:

- Het benoemen van maximale termijn van de vergunning;
- het plafond (aantal vergunningen, aantal voertuigen);
- het aanwijzen van stallingsplaatsen, weg(gedeelten) etc waar het verboden is om voertuigen te plaatsen dan wel aan te bieden;
- het uitvoeren van uitvoerige toets, die meer tijd vergt, waarbij dan ook een uitzondering op de beslistermijn gemaakt wordt.

## 2.5 Experimenteerbepaling

### *Lid 5*

Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

#### Alternatieve tekst

Het college kan ontheffing verlenen voor het experimenteren met vormen van deelvervoer. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van één jaar. Indien een experiment als vast onderdeel van de APV of andere verordening kan worden opgenomen doet het college daartoe een voorstel aan de gemeenteraad. Het college informeert de gemeenteraad over het aangaan van een experiment.

## 2.6 Overige

### *Lid 6*

Het college kan categorieën of typen voertuigen, stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waarvoor of waar het in het eerste lid genoemde verbod niet geldt.

Alternatieve tekst

Het college kan ook de bevoegdheid krijgen om categorieën voertuigen aan te wijzen waarvoor de vergunning verleend kan worden.

### 3. Nadere regels APV

Hieronder staan voorbeelden van bepalingen, die gemeenten op dit moment in hun nadere regels hebben opgenomen. De voorbeelden zijn afkomstig van onder andere de gemeenten: Groningen, Nijmegen, Eindhoven, Utrecht, Gouda, Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Veruit de meeste gemeenten sluiten in de APV de auto's uit van de verbodsbepaling, wat betekent dat de nadere regels niet zien op auto's, maar overige deelvoertuigen. In de bepalingen van de APV en Nadere regels kunnen beperkingen aangebracht worden ten aanzien van het type deelvoertuig, bijvoorbeeld door de regeling alleen op deelfietsen betrekking te laten hebben.

Niet ieder voorbeeld is toepasbaar in elke gemeente. Een eigenstandige afweging ten aanzien van het gebruik moet gemaakt worden.

Tot slot op dit moment onderzocht of een landelijke faciliteit (accreditatie) van deelmobiliteitsaanbieders zinvol is voor gemeenten en de aanbieders. De gedachte hierbij is dat daar waar gemeenten dezelfde gegevens vragen bij het proces van aangaan van contracten en gedurende het contract, dit geüniformeerd kan worden, wat vervolgens voor beide partijen de nodige tijd et cetera kan schelen.

#### 3.1 Aanbieder

Met de aanbieder wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de deelmobiliteit aanbiedende partij. Dit zijn onder andere de volgende.

- De aanbieder heeft een aansprakelijkheidsverzekering ten aanzien van de gemeente, gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie.
- De aanbieder heeft als hoofdactiviteit het aanbieden van (Deel)mobiliteit. Dit moet blijken uit de statuten en 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.
- De aanbieder heeft een vast Nederlands- en Engelstalig aanspreekpunt (telefonisch en per mail) dat op werkdagen op reguliere tijden bereikbaar is en in staat is om zo snel mogelijk te handelen bij klachten en 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.
- De aanbieder moet een website en 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;
  - het moet voor gebruikers mogelijk zijn om te reizen met de app zonder dat ze daar een additionele mobiliteitskaart voor nodig hebben;
  - basisinformatie van de aanbieder, contactgegevens en telefoonnummer van de helpdesk (inclusief openingstijden);
  - lijst met veel gestelde vragen (FAQ)
  - heldere gebruiksvoorwaarden, tarieven en privacy verklaringen (taalniveau B1 voor Nederlands) van zijn dienst. Gebruikers worden voorafgaand aan het gebruik van de dienst volledig en transparant geïnformeerd over gebruiksvoorwaarden zoals waarborgsommen, specifieke voorwaarden, risico's en gevolgen (bijvoorbeeld eigen risico, ongevallen, schade, diefstal), indien deze van toepassing zijn voor zijn dienst. De gebruiker dient in meerdere overzichtelijke stappen

akkoord te geven voor deze gebruikersvoorwaarden. Wanneer er wijzigingen plaatsvinden dienen gebruikers eerst akkoord te gaan met deze voorwaarden alvorens gebruik van de dienst.

- De aanvrager werkt volgens de ingediende plannen:
  - klachtenplan
  - onderhoudsplan
  - herverdelingsplan
  - benuttingsplan
  - veiligheidsplan
  - persoonsgegevensplan

## 3.2 Gebruiker

Met de gebruiker wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de aanbieder en zijn zorgplicht naar de consument. Dit zijn onder andere de volgende.

- Vergunninghouder zorgt ervoor dat deelvoertuigen alleen aangeboden worden aan personen van 18 jaar of ouder;
- De aanbieder draagt de volle verantwoordelijkheid voor het feit dat de gebruikers van zijn systeem wettelijk bevoegd zijn om zijn deelvoertuigen te besturen.

### 3.3 Openbare ruimte

Met de openbare ruimte wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan betreffende de openbare ruimte. Dit zijn onder andere de volgende.

#### Tijdsvenster

- vergunninghouder zorgt ervoor dat deelvoertuigen tussen 01.00 en 06.00 uur niet gebruikt worden;

#### Locatie parkeren/gebruik/aanbod

- vergunninghouder zorgt ervoor dat in de binnenstad geen deelvoertuigen worden aangeboden
- De aanbieder houdt zich aan de zonering waarbinnen deelmobiliteit niet mag worden aangeboden en aan de geldende verkeersregels. 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. De gemeente mag hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen verwijderen uit de openbare ruimte. Deze kunnen tegen betaling worden opgehaald bij het Fietsdepot.
- De Deelvoertuigen mogen niet ter gebruik aan worden geboden in de gebieden waar het achterlaten van Deelvoertuigen verboden is. Deze plaatsen worden aangewezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijsbesluit Deelmobiliteit van de gemeente en kunnen gebied-specifiek worden opgesteld. De aanbieder dient zijn software voor de gebruiker zo op te maken en te exploiteren dat het onmogelijk is voor gebruikers om een gebruikssessie te beëindigen wanneer de gebruiker zich in een dergelijke zone bevindt (via bijvoorbeeld geo-fencing). Daarnaast kan de gemeente gebieden aanwijzen waarbinnen een snelheidsbeperking door middel van geo-fencing uitgevoerd dient te worden voor bepaalde voertuigcategorieën.
- Om het gebruik van deelvoertuigen buiten [benoem gebied] te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te garanderen, kunnen burgemeester en wethouders een ruimtelijke spreiding en frequentie bepalen van het (her)verdelen van de deelvoertuigen per categorie, zowel bij de start als gedurende de exploitatieperiode. Deze plaatsen worden aangewezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijsbesluit Deelmobiliteit van de gemeente en kunnen gebied-specifiek worden opgesteld.

#### Wijze van parkeren

- vergunninghouder beschikt over een controlemechanisme die er bij klanten op stuurt dat een deelscooter op de juiste manier wordt gestald, een en ander zoals aangegeven in het aangeleverde klachtenplan

#### Frequentie van gebruik

- De openbare ruimte is kostbaar en daarom is het wenselijk dat deze ruimte efficiënt gebruikt wordt. Dit geldt ook voor Deelmobiliteit en daarom moet er gestreefd worden naar een optimale gebruiksratio van de Deelvoertuigen. In het eerste jaar dienen de Deelvoertuigen minimaal een gemiddeld gebruik van 1 rit per Deelvoertuig per dag te halen. Na het eerste jaar dient er een minimaal gemiddeld gebruik van 2 ritten per Deelvoertuig per dag te zijn. Daarnaast mag het Deelvoertuig, niet zijnde een defect voertuig, maximaal 4 dagen stilstaan om de druk op de openbare ruimte en overlast van Deelvoertuigen te beperken.

#### Verkeersproblemen

- De aanbieder faciliteert de gemeente zo goed als mogelijk om gezamenlijk een oplossing te bieden voor de verkeersproblemen (ook bij evenementen en wegwerkzaamheden) in de gemeente.

### Privéterreinen

- Binnen de gemeente zijn een aantal privéterreinen die wel openbaar toegankelijk zijn, maar niet in eigendom en/of beheer zijn van de gemeente. 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 Aanwijbsbesluit Deelmobiliteit van de gemeente.

### Geen stallingsinfrastructuur

- De aanbieder biedt Deelmobiliteit zonder vaste stallingsinfrastructuur aan in de Gemeente. De ruimte in de Gemeente is schaars en vaste stallingsinfrastructuur zou permanente en inflexibele ruimte innemen in de stad.

### Geen laadinfrastructuur

- De vergunninghouder dient zelf zorg te dragen voor het opladen van de voertuigen. Er worden geen laad- of faciliteiten in de openbare ruimte aangeboden.



### 3.4 Voertuigen - kwantitatief

Met voertuigen kwantitatief wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de aantallen voertuigen. Dit zijn onder andere de volgende.

#### Maximum aantal voertuigen

- Een vergunning is geldig voor het aanbieden van ten hoogste [x-aantal] deelvoertuigen;
- Regelen door middel van een tabel [NB de genoemde getallen zijn slechts een voorbeeld.]

	Deelvoertuigcategorie	Maximaal aantal voertuigen	Maximaal per Vergunning
A.	Fiets	1200	600
B.	Elektrische fiets	500	250
C.	Elektrische snorfiets	400	200
D.	Elektrische step	400	200

#### Toelichting van de gemeente bij de tabel

- Gelet op het gebruik, uiterlijk aanzien en toegankelijkheid van de openbare ruimte, is er per deelvoertuigcategorie (zoals aangewezen in het Aanwijsbesluit Deelmobiliteit) een maximum gesteld aan het aantal deelvoertuigen (zie hiervoor Tabel x). Deze aantallen zijn onder andere gebaseerd op de gesprekken welke zijn gevoerd met aanbieders. Gezien de gemeente actieve mobiliteit wil stimuleren, is het maximum aantal fietsen het hoogst. Daarna de elektrische fiets met trapondersteuning en daarna de elektrische bromfiets en elektrische step. Vooralsnog zijn er op dit moment nog geen elektrische deelsteps goedgekeurd door het RDW. Door deze categorie op te nemen, zijn we alvast voorbereid wanneer deze de openbare weg op mogen.
- Per vergunning is ook een maximum gesteld om meerdere aanbieders de kans te geven hun deelmobiliteit in de gemeente te exploiteren. Een diversiteit in aanbod en aanbieders wordt hiermee gestimuleerd, maar te veel verschillende aanbieders is niet wenselijk in verband met de herkenbaarheid en toegankelijkheid voor gebruikers.
- Voor overige deelvoertuigcategorieën, is het alleen mogelijk een ontheffing aan te vragen voor de periode van maximaal 1 jaar. Na evaluatie kunnen burgemeester en wethouders bekijken of een nieuwe voertuigcategorie zorgt voor een gezonde aanvulling op het bestaande aanbod en vervolgens bepalen of de lijst met deelvoertuigcategorieën in het aanwijsbesluit uitgebreid wordt met de nieuwe deelvoertuigcategorie.

#### Alternatieve tabel

Voertuigcategorie	Voertuigenplafond	Vergunningenplafond	Maximale vergunningsduur (jaar)
Fiets	1600	2	3 + 2 x 1 verlenging
Elektrische fiets (maximaal 25 km/u)	500	2	3 + 2 x 1 verlenging
Elektrische bromfiets (tweewieler, maximaal 45 km/u, helmplicht)	300	1	1,5 + 2 x 1 verlenging
Elektrische bakfiets (maximaal 25 km/u)	0	0	-

#### Aantal voertuigen over gemeentegrens heen

- De aanvraag gaat vergezeld van een beschrijving waarin de aanvrager antwoord geeft op de vraag of vergunde voertuigen binnen de gemeente ook buiten de gemeente kunnen worden aangeboden en of voertuigen die normaliter buiten de gemeente worden aangeboden ook binnen de gemeente kunnen worden aangeboden. Indien deze vraag met ja wordt beantwoord beschrijft de aanvrager welke

maatregelen hij neemt om te voorkomen dat het aantal door de aanvrager in de gemeente aanwezige voertuigen op enig moment boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt.

#### Minimum aantal voertuigen

- Vergunninghouder exploiteert binnen twaalf weken na vergunningverlening ten minste de helft en binnen 26 weken na vergunningverlening het volledige aantal van de vergunde deelvoertuigen;
- De aanbieder dient gemiddeld per maand 75% van zijn overeengekomen aantal voertuigen beschikbaar te hebben in de gemeente om hiermee een continuïteit in aanbod te garanderen. Gebruikers moeten op de deelmobiliteit kunnen vertrouwen voor hun reisbehoeften. Wanneer er zomaar deelvoertuigen verdwijnen uit de stad, heeft dat een negatief effect op de betrouwbaarheid van het systeem. Indien de aanbieder onderbrekingen wenst te bekomen waardoor de gebruiker geen of slechts gedeeltelijk beschikking zal hebben over de deelvoertuigen, dient hij deze per mail aan te vragen en te motiveren aan de gemeente. De gemeente geeft aan of de gewenste (tijdelijke) uitdientneming aanvaardbaar is.
- De vergunninghouder zorgt ervoor dat het percentage voertuigen dat op enig moment niet aangeboden kan worden omdat deze in reparatie zijn of vervangen moeten worden niet meer dan 10% bedraagt.

### 3.5 Voertuigen - kwalitatief

Met voertuigen kwalitatief wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de kwaliteit van de voertuigen. Dit zijn onder andere de volgende.

#### Voldoen aan regelgeving & kwaliteitsnormen

- Vergunninghouder draagt er zorg voor dat de deelvoertuigen voldoen aan de geldende regelgeving en kwaliteitsnormen.
- De deelvoertuigen moeten zijn goedgekeurd door RDW.
- De voertuigen waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet.
- De deelvoertuigen dienen voor wat betreft al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen diefstal en vandalisme. De deelscooters en deelauto's dienen WA verzekerd te zijn.

#### Bij niet voldoen: verwijderen uit openbare ruimte

- Vergunninghouder verwijdert defecte deelvoertuigen of deelvoertuigen die anderszins niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg, een en ander zoals aangegeven in het bij de aanvraag aangeleverde onderhoudsplan.
- Defecte of niet te gebruiken voertuigen dienen binnen 24 uur door de aanbieder gerepareerd of verwijderd te worden uit de openbare ruimte. De aanbieder zorgt ervoor dat hij hierop actief handhaaft. Defecte voertuigen worden niet gebruikt en nemen daarom schaarse ruimte in, en zorgen voor verrommeling van de openbare ruimte.

#### Emissie

- De Deelvoertuigen dienen emissievrij te zijn bij de uitlaat. Wanneer er wordt gewerkt met een elektrisch systeem, dienen de Deelvoertuigen/accu's ook emissievrij te worden opgeladen en vervangen.

#### Voertuigidentificatie

- De voertuigen zijn herkenbaar en hebben een uniforme uitstraling.
- De deelvoertuigen hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren middels een trackingsysteem. Om snel bij te kunnen sturen bij te veel clustering of klachten is het voor de aanbieder noodzakelijk om zijn deelvoertuigen te allen tijde te kunnen lokaliseren.
- De aanbieder dient een veilig registratiesysteem in stand te houden zodat hij in staat is het onjuist gebruik van deelvoertuigen beschreven in 2.3.h.3 in dit Reglement wordt voorkomen, althans tot een minimum wordt beperkt.

#### Afmeting

- 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.
- De deel-e-scooters mogen een maximumsnelheid van 25 km/h hebben of 45 km/h, afhankelijk van de wens van aanbieder.
- De deelfietsen en deel-e-bikes hebben een standaard wiel- en framemaat (28 inch) en de zadels zijn op hoogte verstelbaar.

### Hufterproof

- De deelvoertuigen dienen voor wat betreft al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen diefstal en vandalisme.

### Schoon, heel en veilig

- 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.
- De deelfietsen en deelscooters beschikken over goedwerkende remmen, verlichting en een bel.
- De deel-e-bikes hebben een elektrische aandrijving met de wettelijke snelheidsbegrenzing voor e-bikes van 25km/u.

### Toegang tot gebruik

- De voertuigen dienen te worden geopend en afgesloten via een digitaal smartlock en een app. De app mag op geen enkele manier uitnodigen tot gebruik tijdens het rijden.

### Reclame-uitingen

- Deelvoertuigen dragen uitsluitend reclame-uitingen met betrekking tot de onderneming van vergunninghouder.
- De Deelvoertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming.

## 3.6 Data

Met dat wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de data. Dit zijn onder andere de volgende.

### Persoonsgebonden (gebruiker - AGV)

- Vergunninghouder verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving.
- Vergunninghouder werkt mee aan onderzoeken van de gemeente, een en ander zoals aangegeven in het aangeleverde data en persoonsgegevensplan.
- De aanbieder past het principe van dataminimalisatie toe. Er wordt niet meer data van gebruikers verzameld en bewaard dan noodzakelijk is voor het functioneren van de dienst.
- De gemeente is nooit de opdrachtgever voor de verzameling van data.
- De aanvrager heeft een privacyverklaring in de Nederlandse taal, hij overlegt een uittreksel van voorgenomen verwerkingen in het register van de Algemene Verordening Gegevensverwerking en, indien hij daarover 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.

### Data voor gemeentelijk beleid

- De aanvrager is bereid om mee te werken aan een dashboard dat de gemeente ontwikkelt, en daarvoor een real-time GPS-trace aan de voertuigen te koppelen waarbij de aanvrager gebruik maakt van de door het college voorgeschreven standaarden die zoveel mogelijk overeenkomen met landelijke standaarden (zoals bijvoorbeeld gehanteerd in het kader van de MaaS-pilots) en waarbij de GPS-trace – die in voertuig of app kan zitten - informatie geeft over de locatie met een interval tijd van 15-30 seconden met een nauwkeurigheid van maximaal 60 meter en idealiter maximaal 20 meter. Per trace is de volgende informatie te lezen:
  - de start- en eindlocatie van de rit (waarbij minimaal een locatie binnen het centrum ligt);
  - de duur van de rit;
  - het tijdens de rit afgelegde aantal kilometers;
  - het aantal onderbrekingen van de rit en de locaties van de onderbrekingen;
  - de duur en de locaties van het opladen van de accu's.
- a. 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 via het dashboard van het CROW (middels GBFS+ en MDS, of TOMP-API) aan.
- b. 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. De volgende data wordt geanonimiseerd per kwartaal (of eerder op verzoek), zonder extra kosten, digitaal via een machine readable data format 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
  - Gebruikersratio: aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/in gebruik zijnde voertuigen per buurtcode.
  - Aantal defecte voertuigen
  - Aantal en locaties vernielde voertuigen
  - Ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan
  - Geanonimiseerde verplaatsingsgegevens.
- c. 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.
- d. 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.
- e. Voor het ontvangen van de data beschreven in punt 3.6 a. t/m g. wordt indien noodzakelijk een geheimhoudingsovereenkomst en een verwerkersovereenkomst getekend met de gemeente.

#### Data MaaS

- vergunninghouder participeert actief in platforms die MaaS ondersteunen, in overeenstemming met het bij de aanvraag aangeleverde interoperabiliteitsplan

of bijvoorbeeld

- voor dienstverlening van de vergunninghouder wordt gebruik gemaakt van de open standaard die is ontwikkeld vanuit het Landelijk Programma MaaS. Vanaf de datum van vergunningverlening heeft de vergunninghouder binnen 3 maanden een technische integratie van de TOMP-API (open standaard) gerealiseerd;

of bijvoorbeeld

- a. De aanbieder voorziet in Interoperabiliteit door gebruik te maken van de TOMP-API (Transport Operator to Mobility Provider-API). Door Interoperabiliteit neemt de kans op mogelijk gebruik toe en kan Deelmobiliteit efficiënter gebruikt worden.
- b. De aanbieder sluit zich binnen 4 maanden na vergunningverlening aan bij het geselecteerde MaaS platform van de gemeente middels de standaard TOMP-API. Op verzoek dient de aanbieder ook aan te sluiten bij MaaS Dienstverleners uit de ROK van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en/of MaaS Dienstverleners die voldoen aan de eisen uit de ROK. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: 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 het betalen voor het gebruik. De aanbieder mag echter geen exclusiviteit vastleggen met 1 MaaS Dienstverlener. De aansluiting bij MaaS zorgt voor een verdere integratie van de mobiliteitsketen en hierdoor is het voor gebruikers gemakkelijk om een multimodale reis te plannen.

## 3.7 Vergunning

Met vergunning wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan ten aanzien van de vergunning. Dit zijn onder andere de volgende.

Aantal vergunningen – in gemeente

- Het college verleent maximaal twee vergunningen aan aanbieders van deelvoertuigen.

Aantal vergunningen – per ondernemer

1. De aanbieder mag één vergunning aanvragen per deelvoertuigcategorie.
2. 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 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.
3. De vergunning is niet overdraagbaar.
4. De inschrijving bij de vergunningsaanvraag is ondeelbaar net zoals de vergunning die mogelijk verleend wordt.

Aanvraag

- Een aanvraag om vergunning dient te voldoen aan de criteria zoals vermeld in de bijlage beoordelingscriteria en puntentoekenning vergelijkende toets behorende bij de Nadere regels deelvoertuigen 2021.
- De aanvraag, hernieuwing of wijziging van een Vergunning wordt ingediend via het loket voor Deelmobiliteit via een daartoe bestemd aanvraagformulier. Daarbij dienen ten minste de volgende documenten te worden toegevoegd:
  - Statuten van de rechtspersoon en de inschrijving bij de KvK of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of derde land;
  - Kopie ID/paspoort en contactgegevens van de zaakvoerder(s), bestuurder(s) en/of vennoten.
  - Contactgegevens van minstens twee contactpersonen.
  - Het plan van aanpak en alle documenten die aantonen dat de aanbieder voldoet aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden en de kwaliteitseisen die gesteld worden in dit Reglement.

Vergelijkende toets of wie-eerst-komt-eerst-maakt

Voorbeeld vergelijkende toets:

- In geval er meer dan twee aanvragen worden gedaan, wordt een vergelijkende toets uitgevoerd zoals vermeld in de bijlage beoordelingscriteria en puntentoekenning vergelijkende toets behorende bij de Nadere regels deelvoertuigen 2021. (zie bijlage hieronder)
- Wanneer een vergelijkende toets als bedoeld in artikel [x] heeft plaatsgevonden, houdt het college een wachtlijst bij van aanvragers die voor een vergunning in aanmerking wilden komen waarvoor in artikel [y] een maximum is vastgesteld en die onderdeel zijn geweest van de vergelijkende toets.

De volgorde op de wachtlijst wordt bepaald door de uitkomst van de vergelijkende toets als bedoeld in artikel [x].

Voorbeeld wie eerst komt eerst maalt:

- Vergunningaanvraag is mogelijk gedurende de periode van [datum] t/m [datum]. Bij schaarste geldt “wie het eerst komt, wie het eerst maalt”. Er wordt geen wachtlijst opgesteld, de aanbieder moet wachten tot de nieuwe ronde Vergunningverlening.

Beslistermijnen

1. Het college beslist binnen acht weken na ontvangst van een aanvraag.
2. De beslissing kan met acht weken verdaagd worden.
3. Indien een vergelijkende toets plaatsvindt als bedoeld in [artikel] beslist het college op de aanvraag binnen twaalf weken na de dag van ontvangst daarvan. Het college kan de beslissing voor ten hoogste acht weken verdagen.

Vergunningsduur

- Een vergunning wordt verleend voor de duur van hoogstens twee jaar.
- Het college verleent de vergunning voor deelfietsen/deel-e-bikes en deelscooters met een looptijd van twee jaar na de datum van vergunningverlening.

Weigeren

- Het college kan een vergunning weigeren wanneer blijkt dat aanvrager niet zal voldoen aan het gestelde in deze nadere regels of aan de voorschriften als bedoeld in [artikel].

Intrekking

- Het college kan een vergunning intrekken als vergunninghouder handelt in strijd met deze nadere regels of met de voorschriften die deel uitmaken van de vergunning.
- Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om op elk moment een Vergunning in te trekken wanneer in strijd wordt gehandeld met de overeengekomen eisen en voorwaarden of 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, of
  - iv. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.

Klachten & Evaluatie

- Het college en vergunninghouder evalueren tweemaal per kalenderjaar de gang van zaken betreffende het aanbieden van deelvoertuigen.
- De aanbieder biedt per kwartaal een rapportage aan hoe is voldaan aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden, en plan van aanpak. Er worden ieder kwartaal evaluatiegesprekken gevoerd om te evalueren of aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden, plan van aanpak en kwaliteitseisen wordt voldaan. Wanneer hier niet aan voldaan wordt, heeft de aanbieder drie maanden (tot volgend kwartaal) de tijd om wel aantoonbaar te voldoen. Als na deze periode nog niet wordt voldaan volgt een officiële waarschuwing. De aanbieder heeft na deze waarschuwing drie maanden de tijd om wel aantoonbaar te voldoen, anders wordt na deze periode zijn vergunning ingetrokken.
- Voor klachten die via de gemeente binnenkomen ontvangt de gemeente binnen één werkdag, nadat de gemeente de aanbieder over de klacht geïnformeerd heeft, een terugkoppeling van de aanbieder met toelichting hoe de klacht is afgehandeld.



## Leges

- Bij de aanvraag van een vergunning worden leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de vergunning.
- Indien er gehandhaafd dient te worden, kan de gemeente de kosten van handhaving op de aanbieder verhalen.

## 3.8 Overige bepalingen

Met overige bepalingen wordt bedoeld op bepalingen, die in de nadere regels staan en niet in een van bovenstaande sub paragrafen vallen. Dit zijn onder andere de volgende.

### Definities

Hier zijn geen voorbeelden van opgenomen, omdat het sterk samenhangt met de te maken keuzes en de uiteindelijke vormgeving van de Nadere regels

### Doel en afbakening

- Het doel van deze nadere regel is om te bepalen voor welke voertuigen vergunning kan worden verleend op grond van artikel [x] APV, hoeveel vergunningen beschikbaar worden gesteld en voor hoeveel voertuigen vergunning wordt verleend, wat de maximale vergunningduur is per categorie voertuigen en aan wie vergunning wordt verleend in het geval er meerdere aanvragers in aanmerking willen komen voor een vergunning.

### Einde activiteiten, verwijderen voertuigen

- Indien de aanbieder zijn activiteiten beëindigt, brengt hij de gemeente daarvan onmiddellijk op de hoogte. De vergunning wordt geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van kennisname door de gemeente van de stopzetting van de activiteiten. In geval van faillissement is de curator verplicht om dit te doen.
- Bij intrekking of einde looptijd vergunning, of faillissement verwijdert de aanbieder binnen 1 maand zijn deelvoertuigen uit de openbare ruimte. De aanbieder is verantwoordelijk voor de kosten van het verwijderen van deelvoertuigen en de aanpassingen in de openbare ruimte om deze weer in originele staat te krijgen.
- Wanneer de deelvoertuigen niet meer als zodanig gebruikt worden, mogen deze niet in dezelfde verschijningsvorm terugkeren in het straatbeeld om verwarring te voorkomen. De kleur van de voertuigen dient te veranderen, ze moeten worden ontdaan van karakteristieke elementen, van de naam van het deelsysteem en het identificatienummer.

### Experimenteerbepaling

- a. Soms gaat innovatie sneller dan de wetgever kan reageren. De snelheid van innovatie kan er ook voor zorgen dat we de maatschappelijke effecten nog niet helemaal kunnen overzien. De Ontheffing is bedoeld om burgemeester en wethouders de mogelijkheid te bieden om te experimenteren met innovatieve vormen van Deelmobiliteit. De nadere regels worden per Ontheffing door burgemeester en wethouders, in overleg met de aanbieder, bepaald.
- b. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van één jaar.
- c. Het maximum aantal deelvoertuigen per ontheffing is 50.
- d. Voor de voertuigcategorieën waarvoor een vergunning aangevraagd kan worden wordt maximaal één ontheffing per deelvoertuigcategorie uitgegeven.
- e. Initiatieven kunnen worden ingediend via het loket voor Deelmobiliteit, met daarin beschreven:
  - i. de aard van het experiment,
  - ii. het aantal voertuigen,
  - iii. specifieke kenmerken van de voertuigen,
  - iv. de plaats of het gebied waar de voertuigen ter gebruik worden aangeboden,
  - v. de looptijd van het experiment,

- vi. de wijze van monitoring, dataverzameling en datadeling,
  - vii. de evaluatie van het experiment, en
  - viii. andere omstandigheden die bij het experiment van belang zijn.
- f. Ontheffingen in het kader van een experiment kunnen verleend worden voor kleinschalige, niet stadsbrede experimenten:
- 1. In gebieden waar, al dan niet tijdelijk, een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt of waar een specifieke doelgroep behoefte heeft aan een specifieke vorm van vervoer die daar niet of beperkt aanwezig is, of
  - 2. In een gebied waar burgemeester en wethouders de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten in de openbare ruimte willen onderzoeken.
- g. Indien een experiment als vast onderdeel van de APV of andere verordening kan worden opgenomen doen burgemeester en wethouders daartoe een voorstel aan de gemeenteraad. Burgemeester en wethouders informeren de gemeenteraad over het aangaan van een dergelijk experiment.

#### Overgangsbepaling

- Vanaf het ingangsmoment van het verbod gesteld in artikel [x] APV geldt er een overgangperiode voor huidige aanbieders van 6 maanden. Wanneer zij geen vergunning hebben ontvangen, dienen zij na deze periode hun deelvoertuigen direct te verwijderen uit de stad.

#### Onvoorzien

- In gevallen waarin dit Reglement niet voorziet beslissen burgemeester en wethouders.

#### Wijziging reglement

- Dit Reglement kan op elk moment door burgemeester en wethouders worden gewijzigd of ingetrokken.

#### Inwerkingtreding

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

#### Citeerregel

#### Ondertekening

## Bijlage 1 Parkeerverordening - particuliere initiatieven

### Redactionele toelichting

In deze paragraaf staan de regels inzake parkeren. Omdat er bij de parkeerverordening van een gemeente en de gerelateerde nadere regels een sterke samenhang is, heeft het samenvoegen van de nadere regels, zoals in de voorgaande paragraaf is gebeurd, geen meerwaarde. Hier is gekozen om de relevante bepalingen van een aantal steden uit te lichten, die met bronvermelding zijn opgenomen. Wel is er een verdeling gemaakt tussen de bepalingen, die zien op particuliere initiatieven en de commerciële initiatieven. Eerst worden de bepalingen ten aanzien van de particuliere initiatieven weergegeven, daarna volgen de commerciële initiatieven. Een aantal gemeenten heeft een toelichting bij hun bepalingen toegevoegd; deze is in die gevallen hier overgenomen.

Waar online beschikbaar is de gemeentelijke toelichting bij de verordening hier ook opgenomen. Deze wordt dan per gemeente eerst weergegeven met de aanduiding “gemeentelijke toelichting”, waarna de regels volgen.

### 4.1 gemeente Groningen

#### Verordening

##### Artikel 5 Vergunningen

Het college kan in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, de volgende vergunningen verlenen:

- a. parkeervergunning voor een bewoner in dat gebied (bewonersvergunning);
- b. (...)

#### Nadere regels

##### Artikel 1 lid 2 Houder van een motorvoertuig:

- a. degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het krachtens de Wegenverkeerswet aangehouden register van opgegeven kentekens was ingeschreven of
- b. degene die door middel van het afsluiten van een schriftelijk beroeps- of bedrijfsmatig aangegane huurovereenkomst beschikt over dat motorvoertuig of
- c. degene die kan aantonen dat hij met één of meerdere andere bewoners van de gemeente eigenaar/gebruiker is van een motorvoertuig.

##### Artikel 3 Bewonersvergunning eerste schil (vgl. artikel 4 lid 2)

Lid 1 Aan de houder van een motorvoertuig die in één van de toepassingsgebieden in de categorie eerste schil als bewoner staat ingeschreven, wordt op schriftelijke aanvraag voor het desbetreffende gebied één vergunning verleend als bedoeld in artikel 5 sub a van de Parkeerverordening.

(...)

Lid 6 Houders van een motorvoertuig kunnen voor een en hetzelfde voertuig een of meer bewonersvergunningen die geldig zijn in andere schilwijken en/of de binnenstad aanvragen.

## 4.2 gemeente Utrecht

### Gemeentelijke toelichting

Met deze nadere regel geeft het college aan hoe zij haar bevoegdheid tot het uitgeven van parkeervergunningen en garageabonnements invult. Het college geeft daarbij weer aan welke doelgroepen zij parkeervergunningen en garageabonnements uitgeeft en welke vereisten daarvoor gelden. De bevoegdheid die het college in deze nadere regels verder invult, is neergelegd in artikel 3, derde lid van de Parkeerplaatsenverordening 2014 en artikel 160, eerste lid onder e van de Gemeentewet.

Tegen het besluit om al dan niet een parkeervergunning te verlenen staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bezwaar open. Omdat de verhuur van een garageplaats een privaatrechtelijke handeling is, kan tegen het besluit om al dan niet een garageabonnement uit te geven geen bezwaar worden gemaakt.

Met een parkeervergunning wordt de verschuldigde parkeerbelasting voor het parkeren op een gefiscaliseerde parkeerplaats vooruit betaald. Een parkeervergunning geeft geen garantie dat er altijd een parkeerplaats beschikbaar is in het gebied waarvoor de vergunning is uitgegeven. Als een vergunninghouder, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek in het eigen deelrayon, in een ander deelrayon parkeert, moet hij daarvoor op andere wijze parkeergeld betalen.

(...)

### Artikel 9 Parkeervergunning bewoner

(...)

Bewoners die een auto delen met iemand die in hetzelfde deelrayon woont, kunnen een parkeervergunning aanvragen voor een kenteken op naam van de andere autodeler. Hierdoor hoeft de kentekenhouder niet zelf een parkeervergunning aan te vragen. Dit is bedoeld voor bewoners die in een deelrayon wonen waar een wachtlijst is.

(...)

### Artikel 10 Parkeervergunning particulier autodelen

De parkeervergunning particulier autodelen is bestemd voor bewoners die samen met iemand anders in gefiscaliseerd gebied een auto delen. Met de parkeervergunning particulier autodelen is het mogelijk om voor één kenteken in twee verschillende deelrayons een parkeervergunning aan te vragen.

Bewoners die een auto delen met iemand die niet in gefiscaliseerd gebied in Utrecht woont, komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning particulier autodelen. Zij hoeven de auto immers maar in één deelrayon te kunnen parkeren en kunnen daarvoor een parkeervergunning bewoner aanvragen. Het kenteken moet dan wel op naam staan van de aanvrager. Het is niet mogelijk om een parkeervergunning aan te vragen voor een auto die wordt gedeeld met iemand buiten gefiscaliseerd gebied in Utrecht als het kenteken op naam staat van die persoon. Hiermee wordt voorkomen dat bewoners onder het mom van autodelen een parkeervergunning aanvragen voor iemand die zelf niet in gefiscaliseerd gebied woont.

### Artikel 11 Parkeervergunning huur- en leenauto's

Met een parkeervergunning voor huur-/leenauto's kunnen bewoners die zelf geen auto hebben, maar wel af en toe een auto huren of lenen, twaalf keer per jaar voor maximaal vijf dagen per keer een auto in het deelrayon parkeren. Om te voorkomen dat de parkeervergunning huur- en leenauto's wordt gebruikt voor bezoek, voor parkeren van een tweede auto, of voor overbrugging van de wachtlijst voor een parkeervergunning bewoner, komen alleen bewoners voor de vergunning in aanmerking die op een adres wonen waar nog geen parkeervergunning bewoner, parkeervergunning particulier autodelen, of garageabonnement belanghebbenden is uitgegeven of op de wachtlijst staat.

(...)

## Artikel 25 Garageabonnement belanghebbenden

Een garageabonnement belanghebbenden wordt op verzoek uitgegeven in plaats van een parkeervergunning. De voorwaarden om in aanmerking te komen voor een garageabonnement belanghebbenden zijn hetzelfde als voor een parkeervergunning bewoner, parkeervergunning autodelen of een parkeervergunning bedrijf. Bewoners en bedrijven kunnen, als in hun deelrayon een niet-openbare gemeentelijke parkeergarage is gevestigd een abonnement voor belanghebbenden aanvragen. Bewoners en bedrijven in zone A1 kunnen kiezen voor een gemeentelijke parkeergarage in een ander deelrayon in zone A1. Daarnaast kunnen bewoners en bedrijven in zones A1 en A2 een garageabonnement belanghebbenden aanvragen in een openbare gemeentelijke garage of een P+R. Bewoners en bedrijven in zone B1 kunnen een garageabonnement belanghebbenden aanvragen in een P+R.

## Verordening

### Artikel 3 Vergunningverlening

1. Burgemeester en wethouders kunnen op een daartoe strekkende schriftelijke aanvraag een parkeervergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen en/of parkeerapparatuurplaatsen.
2. Een parkeervergunning kan worden uitgegeven aan:
  - a. een bewoner die staat ingeschreven op een kadastraal geregistreerd woonadres binnen het gefiscaliseerde gebied ten behoeve van het parkeren van de eigen auto of een deel-, huur- of leenauto of ten behoeve van het parkeren door derden (zoals bezoekers, mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers);
  - b. (...)

## Nadere regels

### Artikel 1 Begripsbepalingen

1. De begripsdefinities, opgenomen in artikel 1 van de Parkeerplaatsenverordening 2014 zijn van overeenkomstige toepassing.
2. Deze nadere regel verstaat onder:
  - a. (...)
  - b. autodelen: met meerdere mensen uit meerdere huishoudens om beurt een auto gebruiken;
  - c. deelauto: auto waarvan meerdere mensen uit meerdere huishoudens om beurt gebruik maken;
  - d. (...)

### Artikel 4 Uitgiftequota

1. Er zijn per deelrayon uitgiftequota voor
  - a. bewoners.
  - b. (...)
5. Een uitgiftequotum als bedoeld in het eerste lid, onder a geldt voor de uitgifte van:
  - a. parkeervergunning bewoner als bedoeld in artikel 9;
  - b. parkeervergunning particulier autodelen als bedoeld in artikel 10.

## Artikel 9 Parkeervergunning bewoner

(...)

3. De aanvrager wordt als houder van het voertuig aangemerkt als het kenteken volgens de RDW op naam staat van:
  - a. de aanvrager;
  - b. de partner van de aanvrager en er sprake is van huwelijk, geregistreerd partnerschap of notarieel bekrachtigd samenlevingscontract; of
  - c. een bedrijf of leasemaatschappij en de kentekenhouder een schriftelijke verklaring afgeeft waaruit blijkt dat de aanvrager dagelijks bestuurder is van het voertuig.
4. In afwijking van het tweede lid kan een parkeervergunning bewoner worden verstrekt aan een persoon die een auto deelt met een persoon die in de Basisregistratie Personen staat ingeschreven op een ander woonadres in hetzelfde deelrayon en op grond van het derde lid houder is van een voertuig, als beide personen voor het betreffende kenteken staan ingeschreven bij de Vereniging Gedeeld Autogebruik. Deze vergunning telt op beide adressen mee voor het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen.

## Artikel 10 Parkeervergunning particulier autodelen

1. Er is een parkeervergunning particulier autodelen.
2. Een parkeervergunning particulier autodelen wordt uitgegeven aan een persoon die
  - a. in de Basisregistratie Personen staat ingeschreven op een woonadres in het gefiscaliseerd gebied en
  - b. een auto deelt met een bewoner die in de Basisregistratie Personen staat ingeschreven op een woonadres in een ander deelrayon in gefiscaliseerd gebied; *en*
  - c. samen met de medegebruiker(s) voor het betreffende kenteken staat ingeschreven bij de Vereniging Gedeeld Autogebruik, of
  - d. er sprake is van een huwelijk of geregistreerd partnerschap met de medegebruiker.
3. In aanvulling op het eerste lid wordt een parkeervergunning particulier autodelen slechts uitgegeven als er minimaal twee aanvragen zijn voor hetzelfde kenteken en één van de aanvragers houder is van het voertuig conform artikel 9 derde lid.
4. Voor de parkeervergunning particulier autodelen is artikel 9 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat:
  - a. artikel 9 tweede lid sub b en derde lid niet van toepassing is als de aanvrager gebruiker is van het voertuig;
  - b. als het om een lease- of bedrijfsauto gaat, een verklaring wordt overlegd van de kentekenhouder dat de auto door alle aanvragers gebruikt wordt;
  - c. bij particulier autodelen voor één kenteken meerdere parkeervergunningen particulier autodelen voor verschillende deelrayons kunnen worden uitgegeven.
5. De parkeervergunning particulier autodelen telt mee in het aantal parkeervergunningen dat overeenkomstig artikel 9 maximaal per kadastraal geregistreerd woonadres wordt uitgegeven.
6. Een aanvraag voor een parkeervergunning particulier autodelen wordt geweigerd als door uitgifte van de parkeervergunning het uitgiftequotum zou worden overschreden.

#### Artikel 11 Parkeervergunning huur- en leenauto's

1. Er is een parkeervergunning huur- en leenauto's.
2. Een parkeervergunning huur- en leenauto's wordt uitgegeven aan een persoon die:
  - a. in de Basisregistratie Personen staat ingeschreven op een woonadres in het gefiscaliseerd gebied;  
en
  - b. in het bezit is van een geldig rijbewijs.
3. Een aanvraag voor een parkeervergunning huur- en leenauto's wordt geweigerd indien op het adres van de aanvrager een parkeervergunning bewoner, parkeervergunning particulier autodelen is verleend of garageabonnement belanghebbenden is uitgegeven danwel op de wachtlijst staat.
4. Een parkeervergunning huur- en leenauto's wordt slechts gebruikt voor Nederlandse kentekens.
5. De parkeervergunning huur- en leenauto's wordt uitgegeven voor het deelrayon waar de aanvrager zijn woonadres heeft.
6. De parkeervergunning huur- en leenauto's telt niet mee voor het uitgiftequotum als bedoeld in artikel 4.
7. De parkeervergunning huur- en leenauto's wordt uitgegeven voor de duur van een jaar en wordt telkens automatisch met een jaar verlengd.
8. Per kadastraal geregistreerd woonadres wordt maximaal één keer per kalenderjaar een parkeervergunning voor huur- en leenauto's uitgegeven.

#### Artikel 25 Garageabonnement belanghebbenden

1. Een abonnement voor een gemeentelijke parkeergarage voor belanghebbenden wordt in plaats van een parkeervergunning uitgegeven aan bewoners en bedrijven die op grond van artikel 9, artikel 10, of artikel 18 in aanmerking komen voor een parkeervergunning bewoner, een parkeervergunning particulier autodelen, of een parkeervergunning bedrijf.
2. (...)



## Bijlage 2 Parkeerverordening - zakelijke initiatieven

### Redactionele toelichting

De ontwikkelingen in de deelmobiliteit gaan ook ten aanzien van auto's snel. Zo was voorheen het autodeelmodel vooral gebaseerd op abonnementen, terwijl op dit moment de meeste aanbieders een abonnement niet meer verplicht stellen. Ook kan afgevraagd worden of de term "autodate" (uit de verordening van 2008) nog past binnen de huidige terminologie. Een en ander brengt met zich mee dat de gemeente die voorbeelden van andere gemeenten willen gebruiken ten behoeve van het formuleren van hun eigen regelgeving, geadviseerd wordt om de vertaalslag naar de huidige stand van zaken te maken.

### 5.1 gemeente Groningen

#### Verordening

##### Artikel 1 Begripsbepalingen

(...)

f. autodate: gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder;

h. deelnemer: een natuurlijk persoon die een overeenkomst heeft gesloten inzake autodate;

##### Artikel 5 Vergunningen

Het college kan in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, de volgende vergunningen verlenen:

(...)

j. parkeervergunning voor aanbieders van autodate (aanbiedersvergunning);

k. parkeervergunning voor deelnemers van autodate (deelnemersvergunning);

#### Nadere regels

##### Artikel 14 Aanbiedersvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder j van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan aanbieders van autodate.

##### Artikel 15 Deelnemersvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder k van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan deelnemers van autodate.

## 5.2 gemeente Utrecht

### Gemeentelijke toelichting

#### Artikel 20 Parkeervergunning autodeelorganisatie

Autodeelorganisaties die deelauto's hebben met een vaste parkeerplaats kunnen voor de betreffende auto een parkeervergunning autodeelorganisatie aanvragen. Als de deelauto in een ander deelrayon wordt geparkeerd, moet op andere wijze parkeergeld worden betaald.

### Verordening

#### Artikel 3 Vergunningverlening

1. Burgemeester en wethouders kunnen op een daartoe strekkende schriftelijke aanvraag een parkeervergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen en/of parkeerapparatuurplaatsen.
2. Een parkeervergunning kan worden uitgegeven aan:
  - a. (...)
  - d. een commerciële organisatie die op abonnement auto's ter beschikking stelt aan derden;

### Nadere regels

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

1. De begripsdefinities, opgenomen in artikel 1 van de Parkeerplaatsenverordening 2014 zijn van overeenkomstige toepassing.
2. Deze nadere regel verstaat onder:
  - a. autodeelorganisatie: organisatie die op abonnement auto's ter beschikking stelt aan derden;
  - b. autodelen: met meerdere mensen uit meerdere huishoudens om beurt een auto gebruiken;
  - c. deelauto: auto waarvan meerdere mensen uit meerdere huishoudens om beurt gebruik maken;
  - d. (...)

#### Artikel 20 Parkeervergunning autodeelorganisatie

1. Er is een parkeervergunning autodeelorganisatie.
2. Een parkeervergunning autodeelorganisatie wordt uitgegeven aan een autodeelorganisatie voor auto's die op abonnement aan gebruikers ter beschikking worden gesteld.
3. Een parkeervergunning autodeelorganisatie wordt uitgegeven op kenteken.
4. Een parkeervergunning autodeelorganisatie wordt uitgegeven voor één deelrayon.
5. Een parkeervergunning autodeelorganisatie wordt uitgegeven voor onbepaalde tijd.
6. Parkeren op een deelautoplaats in gefiscaliseerd gebied is alleen mogelijk met een parkeervergunning autodeelorganisatie.
7. Er is geen maximum aan het aantal parkeervergunningen autodeelorganisatie per autodeelorganisatie.
8. In afwijking van artikel 2 vijfde lid is de parkeervergunning autodeelorganisatie niet adres gebonden.

## 5.3 gemeente Amsterdam

### Gemeentelijke toelichting

#### Artikel 7

Lid 1. De parkeervergunningen betreffen de fiscale vergunningen. De parkeerbelasting wordt voldaan door periodiek te betalen voor de vergunning.

Lid 2 (...)

#### Artikel 19

Lid 3. Het gaat in dit artikel om een parkeervergunning voor professionele autodeelorganisaties, niet om autodelen binnen de privékring van familie, kennissen of anderszins.

#### Artikel 20

De stadsbrede autodeelvergunning is geïntroduceerd om deelautoaanbieders te stimuleren milieu-innovatieve auto's in te zetten. Het college stelt vast wat onder milieu-innovatie auto's wordt verstaan.

#### Artikel 27

Lid 4. Maximaal elke twee jaar moet de belanghebbendenvergunning en de kraskaartvergunning voor gehandicapte bewoners opnieuw worden aangevraagd. Daarna kan de vergunning stilzwijgend worden verlengd of kan getoetst worden of nog voldaan wordt aan de voorwaarden tot afgifte van de vergunning.

Lid 6. Met tijdig wordt bedoeld voor ingangsdatum van de nieuwe vergunningperiode. Indien ook op een herinnering niet wordt gereageerd, dan vervalt de vergunning zonder nader bericht

Lid 7. De mantelzorgvergunning wordt verleend voor de tijd dat de mantelzorg nodig is en daadwerkelijk plaatsvindt. Daarom wordt periodiek getoetst of nog steeds aan de voorwaarden wordt voldaan.

#### Artikel 28

Lid 4. Op basis van deze bepaling kan de geldigheid van de parkeervergunningen beperkt worden naar plaats gedurende bepaalde tijden om de bereikbaarheid te verhogen door lang parkeren met een parkeervergunning te beperken. De tijdelijke parkeerrechten genoemd in artikel 26 zijn in dat geval wel geldig.

Lid 6. Om uitvoering te geven aan het Parkeerplan Amsterdam kunnen de in nadere regels aangeduide vergunninghouders hun parkeervergunning gebruiken om te parkeren in parkeergarages.

#### Artikel 34

Indien iemand al een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners heeft en naar een ander vergunninggebied verhuist kan de vergunning niet "meeverhuizen". Een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners is immers op grond van artikel 28 alleen geldig in het vergunninggebied waarvoor ze is verleend. Op basis van het vijfde lid wordt rekening gehouden met de tijd waarover de bewoner voorafgaande aan zijn verhuizing reeds over een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners beschikte of reeds op de wachtlijst heeft gestaan voor een bewonersvergunning. In een dergelijk geval is niet alleen de datum van ontvangst van de volledige aanvraag bepalend voor de plaats op de wachtlijst, doch tevens de datum waarop de bewoner een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners is verleend voor het vergunninggebied waar hij eerst woonde of de datum waarop de aanvrager op de wachtlijst is geplaatst voor een bewonersvergunning, dan wel milieuparkeervergunning voor bewoners in het vergunninggebied waar hij vandaan komt. Met "de vorige bewonersvergunning" wordt ook bedoeld de bewonersvergunning die de bewoner direct voorafgaande zijn

verhuizing bezat en met "de datum van eerdere plaatsing op de wachtlijst" is bedoeld de datum van plaatsing op de wachtlijst voor een bewonersvergunning in het vorige woongebied.

Iemand die wachttijd meeverhuist en daardoor bovenaan de wachtlijst terecht komt, krijgt terstond een vergunning.

#### Artikel 37

Lid 2 onder f. Een nulplafond wordt ingesteld met het oogmerk om geen parkeervergunningen te verlenen voor parkeren op straat. Parkeervergunningen die zijn verleend voordat het nulplafond werd ingesteld, moeten daarom kunnen worden ingetrokken. Daarvoor wordt een overgangsregeling getroffen waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de vergunninghouders en specifieke omstandigheden met betrekking tot het betreffende vergunningengebied.

## Verordening

### Artikel 7 Soorten vergunningen

1. De op basis van deze verordening te verlenen parkeervergunningen betreffen uitsluitend:  
(...)  
j. de autodeelvergunning als bedoeld in artikel 19;  
k. de stadsbrede autodeelvergunning als bedoeld in artikel 20;
2. (...)
3. Parkeervergunningen en belanghebbendenvergunningen worden verleend op kenteken, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald.

### Artikel 19 De autodeelvergunning

1. Het college kan aan een autodeelorganisatie een autodeelvergunning verlenen voor een motorvoertuig waarvan die autodeelorganisatie de houder is.
2. Het college kan nadere regels vaststellen over de aan een autodeelorganisatie te stellen voorwaarden.

### Artikel 20 De stadsbrede autodeelvergunning

1. Het college kan een stadsbrede autodeelvergunning verlenen aan een autodeelorganisatie voor een motorvoertuig waarvan die autodeelorganisatie de houder is.
2. Het college kan nadere regels vaststellen over de aan een autodeelorganisatie te stellen voorwaarden.
3. Het college verleent per autodeelorganisatie maximaal 500 stadsbrede autodeelvergunningen.
4. Het college kan nadere regels vaststellen over het verlenen van de stadsbrede autodeelvergunning.

### Artikel 27 Geldigheidsduur vergunningen

1. De geldigheid van parkeervergunningen en bijzondere vergunningen gaat in op de eerste dag van de maand, tenzij het college de ingang van de geldigheid bij nadere regeling anders heeft geregeld.
2. In afwijking van het tweede lid kan de geldigheid van de parkeervergunningen, vermeld in artikel 7, eerste lid, onder a tot en met l, korter zijn dan zes maanden, indien: (...)  
d. het college voor stadsbrede autodeelvergunningen in een nadere regeling een datum heeft vastgesteld waarop de geldigheid van alle stadsbrede autodeelvergunningen eindigt;

(...)

#### Artikel 28 Plaats van geldigheid van de vergunningen

1. De bewonersvergunning, de bedrijfsvergunning, de overloopvergunning, de sportverenigingvergunning, de volkstuintvergunning, de maatschappelijke vergunning, de milieuparkeervergunning voor bewoners, de milieuparkeervergunning voor bedrijven, de autodeelvergunning, de mantelzorgvergunning, de kraskaartvergunning en de bezoekersvergunning zijn geldig in het vergunninggebied waarvoor ze zijn verleend, tenzij de geldigheid is beperkt ingevolge het vierde lid van dit artikel of ingevolge artikel 31, vijfde lid.
2. (..)
3. De hulpverlenervergunning, de GA-parkeervergunning voor bewoners, de GA-parkeervergunning voor bezoekers en de stadsbrede autodeelvergunning zijn geldig in alle vergunninggebieden.

#### Artikel 32 Weigeringsgronden

1. (...)
3. Een stadsbrede autodeelvergunning wordt geweigerd indien deze wordt aangevraagd voor een motorvoertuig dat:
  - a. niet volledig elektrisch is aangedreven;
  - b. niet volledig emissievrij en uitstootvrij is;
  - c. geen voertuigclassificatie M1 zoals bedoeld in de Regeling voertuigen heeft;
  - d. een gehandicaptvoertuig of een motorrijtuig met beperkte snelheid zoals bedoeld in de Regeling voertuigen is
8. Een stadsbrede autodeelvergunning wordt tevens geweigerd indien het vergunningenplafond voor stadsbrede autodeelvergunningen is bereikt.

#### Artikel 34 Plaatsing wachtlijst

1. De aanvrager wordt op een wachtlijst geplaatst, indien zijn aanvraag voor een bewonersvergunning, een bedrijfsvergunning of een volkstuintvergunning is geweigerd op grond van het feit dat het adres waarvoor de vergunning is aangevraagd is gelegen in een vergunninggebied waarvan het vergunningenplafond, het bewonersvergunningenplafond of het bedrijvenvergunningenplafond is bereikt, behoudens het derde en het achtste lid.
2. (...)
10. Aanvragers voor een stadsbrede autodeelvergunning worden niet op de wachtlijst geplaatst.

#### Artikel 37 Intrekken van vergunningen

1. Het college trekt een vergunning in, indien:
  - f. een bewonersvergunning, een overloopvergunning, een bedrijfsvergunning, een hulpverlenersvergunning, een maatschappelijke vergunning of een stadsbrede autodeelvergunning is verleend ten behoeve van een motorvoertuig, dat wordt aangedreven door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie en is gecategoriseerd in de Europese emissiestandaard voor dieselveertuigen met een klasseaanduiding Euro 3 of lager of wordt aangedreven door benzine of andere koolstofhoudende brandstoffen en niet is gecategoriseerd in de Europese emissiestandaard voor benzinevoertuigen of een klasseaanduiding heeft lager dan Euro 1 (Euro 0), tenzij uit het kentekenregister van de Rijksdienst voor het wegverkeer blijkt dat het motorvoertuig is omgebouwd naar een elektrisch voertuig.

## 5.4 gemeente Hilversum

### Verordening

#### Artikel 1 Definities en begripsomschrijvingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. (...)
- b. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen een natuurlijke persoon en een professionele autodateaanbieder;
- c. autodateplaats: een parkeerplaats aangewezen voor een motorvoertuig bestemd voor autodate;

#### Artikel 3

lid 3 sub g de houder van een motorvoertuig bestemd voor autodate, indien de houder overeenkomsten heeft gesloten met natuurlijke personen die woonachtig zijn in een gebied waar belanghebbendenplaatsen of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn (autodatevergunning);

lid 6 Het college kan aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Aan een vergunning voor autodate kan het college voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, waaronder mede wordt begrepen het stimuleren van selectief autogebruik.

### Nadere regels

#### Artikel 11 Autodatevergunning

1. Een autodatevergunning wordt verleend aan een autodate-organisatie voor een motorvoertuig, onder de voorwaarde dat die organisatie de houder is van dat motorvoertuig.
2. De organisatie kan een belanghebbendenplaats binnen de gemeente Hilversum toegewezen krijgen.

## Bijlage 3 Beoordelingscriteria en puntentelling bij vergelijkende toets APV

Onderstaande voorbeeldbeoordelingscriteria vormen een onderdeel van de Nadere regels behorende bij de APV (zie hierboven paragraaf 3.6) en kunnen gebruikt worden als de gemeente ervoor kiest om een vergelijkende toets te doen bij de selectie van deelmobiliteitsaanbieders (niet betreffende auto's).

### Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen voor deelfietsen, deelscooters en zonebased deelauto's

De beoordeling van de aanvragen geschiedt op basis van het aantal voertuigen (binnen het gestelde maximum van 200 deelfietsen, 100 deelscooters en [x-aantal] zonebased deelauto's) dat een aanvrager wil exploiteren en de door de aanvrager bij de aanvraag aangeleverde dataplan, gebruikersplan en handhavingsplan. De puntentoekenning aan deze plannen in het kader van de vergelijkende toets, is hierna omschreven. Indien een plan voldoet aan hetgeen in de middelste kolom is weergegeven, wordt het in de rechterkolom genoemde aantal punten toegekend.

#### 2.1 Handhavingsplan

##### 2.1.1 Klachtenparagraaf

a	Klachten van derden (niet-klanten) kunnen zowel telefonisch (maandag tot en met vrijdag tussen 9-17 uur (nationale feestdagen uitgezonderd)) als per e-mail (7 dagen in de week) bij de aanvrager worden ingediend in de Nederlandse taal.	20
b	Klachten van derden (niet-klanten) kunnen zowel telefonisch (maandag tot en met vrijdag tussen 9-17 uur (nationale feestdagen uitgezonderd)) als per e-mail (7 dagen in de week) bij de aanvrager worden ingediend in de Engelse taal.	5
c	De aanvrager beschrijft de wijze waarop binnenkomende klachten en de afhandeling daarvan worden geregistreerd, waarin per type klacht het aantal klachten (anoniem) wordt weergegeven.	10
d	De aanvrager rapporteert periodiek in de periodieke kwartaalrapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente per type klacht het aantal klachten (anoniem), inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	15
e	De aanvrager overlegt een onderbouwing waarmee wordt aangetoond dat 95% van de klachten binnen 12 uur wordt afgehandeld, 3% binnen 24 uur, 1% binnen 36 uur en de overige 1% binnen 48 uur (ook in weekenden en feestdagen). De afhandeling wordt teruggekoppeld aan de indiener.  Type en aantallen klachten worden (anoniem) meegenomen in de periodieke halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	15
f	De aanvrager overlegt een onderbouwing waarmee wordt aangetoond dat 95% van de klachten binnen 24 uur wordt afgehandeld, 3% binnen 36 uur, 1% binnen 48 uur en de overige 1% binnen 72 uur (ook in weekenden en feestdagen). De afhandeling wordt teruggekoppeld aan de indiener.  Type en aantallen klachten worden (anoniem) meegenomen in de periodieke halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	35

### 2.1.2 Communicatieparagraaf

a	De aanvrager beschrijft de wijze waarop eindgebruikers geïnstrueerd worden om te voorkomen dat de voertuigen negatieve externe effecten hebben op de openbare ruimte. Het gaat hierbij onder meer over het communiceren over de juiste manier van het stallen/parkeren van de deelfietsen en deelscooters.	Max. 30
b	De aanvrager beschrijft de wijze waarop de aanvrager de eindgebruikers via (indirecte) beloningsfuncties vanuit de app het parkeer - en stalgedrag op een positieve manier weet te beïnvloeden om te voorkomen dat de voertuigen externe effecten hebben op de openbare ruimte. Bij freefloating en zonebased deelauto's is hierbij speciale aandacht voor het voorkomen van laadpaalkleven.	Max. 50
c	De aanvrager beschrijft de wijze waarop specifieke (kwetsbare) doelgroepen minder zo min mogelijk hinder ondervinden van hinderlijk geparkeerde voertuigen (bijv. blinden en slechtzienden; ouderen; ouders met kinderwagens)	15

### 2.1.3 Onderhoudsparagraaf

a	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters zijn gesteld of anderszins defect zijn of onbruikbaar (waaronder in ieder geval worden begrepen defecten die een comfortabel en veilig gebruik in de weg staan en defecten aan het GPStracking systeem), binnen 12 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse) en de aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	15
b	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters zijn gesteld of anderszins defect zijn of onbruikbaar (waaronder in ieder geval worden begrepen defecten die een comfortabel en veilig gebruik in de weg staan en defecten aan het GPStracking systeem), binnen 24 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse) en de aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	20
c	De aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald/gerepareerd.	10
d	De aanvrager controleert de deelvoertuigen preventief op gebreken en geeft aan op welke gebreken en hoe vaak deelvoertuigen preventief worden gecontroleerd en hoe – indien van toepassing - deze voertuigen van straat worden gehaald voor de controles.	15
e	De aanvrager gebruikt alleen emissievrije voertuigen om deelvoertuigen, die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters zijn gesteld of anderszins defect of onbruikbaar zijn, van straat te halen en controles/reparaties ter plaatse uit te voeren.	10
f	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de bestuurder van het deelvoertuig te allen tijde kan zien wat de status van de accu is.	5



g	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de hij op afstand kan zien of er een defect is en geeft aan om welke defecten het gaat	5
h	De aanvrager voorkomt dat voertuigen met (bijna) lege accu's op straat staan en heeft bij de aanvraag beschreven hoe hij dat doet. Onder bijna lege accu's wordt verstaan accu's met minder dan 10% accu capaciteit.	10
i	De aanvrager of diens opdrachtnemer gebruikt bij de vervanging van (bijna) lege accu's alleen emissievrije voertuigen of vervangt de accu's op een ander wijze waarbij geen emissie in Nijmegen plaatsvindt. De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven hoe dit gebeurt. Onder bijna lege accu's wordt verstaan accu's met minder dan 10% accu capaciteit.	10

### 2.1.5 Aantal voertuigen

De aanvrager kan meer punten verdienen naarmate het aantal voertuigen waarvoor hij vergunning aanvraagt dit maximum meer benadert.

#### Deelfietsen/deel-e-bikes

a	De aanvrager wil tussen de 0 en 100 voertuigen exploiteren	10
b	De aanvrager wil tussen de 100 en 150 voertuigen exploiteren	20
c	De aanvrager wil tussen de 150 en 200 voertuigen exploiteren	70

#### Deel-e-scooters

d	De aanvrager wil tussen de 0 en 50 voertuigen exploiteren	10
e	De aanvrager wil tussen de 50 en 75 voertuigen exploiteren	20
f	De aanvrager wil tussen de 75 en 100 voertuigen exploiteren	70

### 2.1.6 Herverdeling

a	De aanvrager neemt maatregelen om de deelvoertuigen te herverdelen wanneer deelvoertuigen te veel clusteren op een locatie of deze langer dan twee dagen stil hebben gestaan, en heeft deze maatregelen beschreven in de aanvraag. Bij het bepalen of deelvoertuigen te veel clusteren worden in ieder geval de klachten die hierover zijn binnengekomen bij de gemeente en/of de aanvrager meegenomen.	30
b	De aanvrager zorgt ervoor dat de deelvoertuigen worden herverdeeld met een emissievrij voertuig of op een andere wijze waarbij geen emissie in Nijmegen plaatsvindt en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven hoe hij dat doet.	10

## 2.2 Dataplan

### 2.2.1 Traceerbaarheid

a	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van maximaal 20 meter traceerbaar is indien deze geparkeerd of uitgelogd is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	15
b	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 20 en 40 meter traceerbaar is indien deze geparkeerd of uitgelogd is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	10
c	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig real time met de nauwkeurigheid van tussen de 40 en 60 meter traceerbaar is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	5

### 2.2.2 Interoperabiliteit en Maas

a	De aanvrager heeft in zijn aanvraag beschreven op welke wijze hij meedoet aan de platforms die MaaS ondersteunen en op welke wijze hij de standaarden die zijn beschreven in de publicatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (versie 1.0) van 16 mei 2019, met de titel 'Blueprint for an API', gepubliceerd op <a href="http://www.dutchmobilityinnovations.com">www.dutchmobilityinnovations.com</a> , gebruikt en/of gaat gebruiken.  De aanvrager(s) die naar het oordeel van de commissie het verst is (zijn) met de wijze waarop hij de standaarden uit de "Blueprint for an API" gebruikt, krijgt 30 punten, de aanvrager(s) die het één na verst is (zijn) krijgt 20 punten en de aanvrager die daarna het verst is krijgt 10 punten. De andere aanvragers krijgen geen punten voor dit onderdeel.	Max 30
---	--	-----------

### 2.2.3 Data en persoonsgegevens

	De aanvrager heeft een privacyverklaring zowel in het Nederlands als Engels	15
b	De aanvrager beschrijft hoe met data wordt omgegaan op het gebied van transparantie, privacy, verantwoording, eigendom, beheersbaarheid en ethiek	Max 25
c	De aanvrager geeft de gemeente toestemming om te allen tijde een audit te doen naar de mate waarin de verwerking van data en persoonsgegevens in overeenstemming is met de op dit punt geldende wet- en regelgeving.	10
d	De aanvrager is bereid de gebruikers van de voertuigen toestemming te vragen om hun gegevens in geanonimiseerde vorm aan de gemeente te verstrekken ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoeleinden.	15

### 2.2.3 Data en persoonsgegevens

a	De aanvrager licht toe op welke wijze de gemeente wordt geholpen aan inzichten in het gebruik van de deelvoertuigen, ter optimalisatie van het beleid omtrent leefbaarheid.	Max 30
---	---	-----------

## 2.3 Gebruikersplan

### 2.3.1 Aansluiting op ambities van Nijmegen

a	De aanvrager licht toe hoe de dienst een positieve bijdrage zal leveren aan de ambities van Nijmegen op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid	Max. 30
---	---	------------

### 2.3.2 De samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders wordt als volgt beoordeeld:

a	De aanvrager beschrijft zijn visie en intentie op de samenwerking met toekomstige MaaS dataplatformen en andere dataplatform aanbieders. Hierbij dient zij eigenaarschap, techniek en data uitwisseling toe te lichten.	10
b	Aanbieder levert concrete voorbeelden van contact en/of projecten aan waarmee samenwerking werd gezocht binnen het mobiliteitsecosysteem.	10
c	Aanbieder beschrijft de intentie om samen te werken met toekomstige MaaS dataplatformen of andere dataplatform aanbieders.	10
d	Aanbieder is bereid samen te werken met andere mobiliteitsaanbieders	10

### 2.3.2 Veiligheid van de deel-e-scootergebruiker (enkel voor deel-e-scooters):

a	Bij elk deelvoertuig zijn twee gratis valhelm beschikbaar die voldoet aan de wettelijke eisen en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de valhelm beschikbaar is.	55
b	De gebruiksaanwijzing van de deelscooter en informatie over relevante verkeersregels zoals de plek op de weg is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Nederlandse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	15
c	De gebruiksaanwijzing van de deelscooter en informatie over relevante verkeersregels zoals de plek op de weg is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Nederlandse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	10

### 2.3.2 Veiligheid van de deelautogebruiker (enkel voor deelauto's):

b	De gebruiksaanwijzing van de deelauto en informatie over relevante verkeersregels is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Engelse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	15
c	De gebruiksaanwijzing van de deelscooter en informatie over relevante verkeersregels is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Nederlandse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	10

### 2.3.3 Marketing en aanbod

a	Aanvrager geeft aan welke maatregelen worden genomen om het gebruik van de deelvoertuigen te vergroten. Hierbij wordt in ieder geval ingegaan op: - Communicatie en marketing	20
---	--	----

	- Effectieve maatregelen om gebruik van de deelvoertuigen te vergroten.	
b	Het deelvoertuig heeft een voorziening (bijvoorbeeld op een bedieningspaneel of dashboard) waarmee zichtbaar is of het deelvoertuig voor gebruik beschikbaar is, zonder dat daarvoor een app of website hoeft te worden geraadpleegd.	10
c	De aanvrager maakt gebruik van technologische mogelijkheden om te voorkomen dat deelvoertuigen worden aangeboden of geparkeerd op die plekken die de gemeente heeft aangewezen als gebieden waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden of worden geparkeerd en beschrijft deze, waarbij onder meer wordt ingegaan op de nauwkeurigheid van deze technologische mogelijkheden.	50
d	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen te allen tijde op de daarvoor bestemde gebieden zoals vastgelegd in het plaatsingsplan (bijlage 2) kunnen worden aangeboden, behalve op de wegen en weggedeeltes en in de gebieden die de gemeente heeft aangewezen als gebieden waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden.	20

- De in dit artikel bedoelde beoordeling geschiedt door een beoordelingscommissie die bestaat uit een oneven aantal van tenminste drie door of namens het college aangewezen personen van wie er één als voorzitter wordt aangewezen.
- De beoordelingscommissie komt tot haar oordeel door de aanvragen in een vergadering te beoordelen, waarbij gezocht wordt naar een gezamenlijk oordeel over het toe te kennen aantal punten. Komt de commissie niet tot een gezamenlijk oordeel dan beslist de voorzitter op basis van de beraadslaging over het toe te kennen aantal punten.
- De commissie maakt een proces-verbaal van de puntentoekenning waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekenning.
- In de beslissing op de aanvraag ontvangt iedere aanvrager informatie over het aan hem toegekende aantal punten op de verschillende onderdelen, een motivering van het toegekende aantal punten, het totaal aantal punten van de aanvragers aan wie vergunning wordt verleend en een beschrijving van de kenmerkende voordelen van de twee aanvragen die als beste zijn beoordeeld. De inschrijvers die een vergunning krijgen moeten er rekening mee houden dat hun inschrijvingen openbaar worden gemaakt, nu grote delen daarvan onderdeel gaan uitmaken van hun vergunning.

## Colofon

# GNMI

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur

Dit document is opgesteld door het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) in het kader van een opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

November 2021

Opgesteld door projectleider Jaap Berends

E-mail: [jaap.berends@gnmi.nl](mailto:jaap.berends@gnmi.nl)

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI)

Postbus 13589

2501 EN Den Haag

Website: [www.gnmi.nl](http://www.gnmi.nl)

E-mail: [gnmi@gnmi.nl](mailto:gnmi@gnmi.nl)