

Beleidsregels Vergunningen en Ontheffingen deelfietsen en deel-LEV's 2020-2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven maakt bekend dat zij in de vergadering van 10 december 2019 de 'Beleidsregels Vergunningen en Ontheffingen deelfietsen en deel-LEV's 2020-2022' heeft vastgesteld;

Gelet op artikel 2.52C van de Algemene Plaatselijke Verordening Eindhoven.

Inhoudsopgave

1 Inleiding
1.1 Agenda Deelmobiliteit
1.2 Doelstellingen
1.3 Aanpak
2 Algemeen
2.1 Algemene afspraken
2.2 Definities
3 Nadere regels Vergunning
3.1 Toelatingsvoorwaarden
3.2 Kwaliteitseisen
3.3 MaaS
3.4 Deelvoertuigcategorieën
3.5 Exploitatievoorwaarden
3.6 Data PAGEREF_Toc25489202 \h 13
4 Nadere regels Ontheffing
5 Procedure Vergunning
5.1 Aanvraag Vergunning
5.2 Afgifte Vergunning
5.3 Duur, verlenging en beëindiging Vergunning
6 Slotbepalingen

1 Inleiding

1.1 Agenda Deelmobiliteit

In de Eindhovense Agenda Deelmobiliteit (dossiernummer: 19BST00581, 23 april 2019) staat hoe de gemeente Eindhoven Deelmobiliteit wil organiseren in de stad.

Het doel van de Agenda Deelmobiliteit is om een stadsbreed netwerk van Deelmobiliteit te realiseren dat bijdraagt aan een autoluwe binnenstad en de mobiliteitstransitie naar duurzamere verplaatsingen. Deze agenda is vertrekpunt bij het bepalen van een juridisch kader (de beleidsregels) en hierbinnen zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Vanuit een uitnodigende houding faciliteren van de inzet van verschillende vormen van duurzame Deelmobiliteit in de stad en regie houden op de uitrol, kwaliteit en ordening.
- Verkeersveilig en duurzaam gebruik stimuleren van Deelmobiliteit in de fysieke ruimte.
- Toe werken naar een stadsbreed en samenwerkend netwerk van Deelmobiliteit met een gezonde mix van aanbod.
- Deelmobiliteit zichtbaar, herkenbaar, uitnodigend en voor iedereen toegankelijk organiseren.

In de Agenda Deelmobiliteit staan de acties om een goede basis te leggen voor Deelmobiliteit in Eindhoven. Dit document is een uitwerking van deze acties, namelijk het juridisch kader voor deelfietsen en licht gemotoriseerde deelvoertuigen (ook wel deel-LEV's genoemd).

Voor deelauto's bestaat al een handvat om afspraken te maken met aanbieders via onder meer onze (stadsbrede) parkeervergunningen voor (emissievrije) deelauto's, het aanwijsbesluit om een deelauto met vaste standplaats te kunnen plaatsen en de afspraken met de B5 over datadelen van deelauto's. Naast het juridisch kader stimuleren we het aanbod van deelauto's vanuit de Nota Parkeernormen en door in gesprek te blijven met aanbieders, ontwikkelaars, MaaS Dienstverlener en andere steden. Een voorbeeld hiervan zijn de 11 extra deelauto's van Greenwheels die eind 2019 in Eindhoven geplaatst worden.

Voor deelfietsen en deel-LEV's bestond nog geen juridisch kader. Deze vormen van mobiliteit bieden zeker kansen voor de bereikbaarheid van de stad en kunnen bijdragen aan onze klimaatdoelen. Middels een Vergunningensysteem gaan we het aanbod van deze vormen van Deelmobiliteit stimuleren. Tevens willen we leren hoe Deelmobiliteit bij kan dragen aan onze mobiliteitsambities. Door te werken met Vergunningen bieden we de aanbieders duidelijkheid over hoe wij om willen gaan met Deelmobiliteit in de stad. Naast een stadsbreed aanbod willen we ook ruimte bieden aan experimenten met andere vormen van Deelmobiliteit en aan (bewoners)initiatieven op een kleinere schaal. Deze initiatieven zijn belangrijk voor het algehele draagvlak voor Deelmobiliteit. Hiervoor gaan we werken met Ontheffingen en zal per initiatief gekeken worden hoe dit zo optimaal mogelijk ingepast kan worden. Omdat we willen leren van de praktijk, zullen de Vergunningen en Ontheffingen in eerste instantie verleend worden voor de periode 2020-2022 (met de mogelijkheid tot een jaar verlenging).

1.2 Doelstellingen

Via nadere regels voor Deelmobiliteit bereiken we de volgende doelen:

1. Het stimuleren van het aanbod van Deelmobiliteit om onze mobiliteitsdoelen en klimaatdoelen voor de stad te bereiken, door het creëren van duidelijke voorwaarden die voor alle aanbieders van Deelmobiliteit gelijk zijn (fair level playing field);
2. Het voorkomen van overlast en afbreuk aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte alsmede het voorkomen van nadelige beïnvloeding van het milieu en de verkeersveiligheid. Door goede voorwaarden te stellen aan het aanbod en exploitatie van Deelmobiliteit kunnen we daarnaast de zichtbaarheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid voor de gebruikers van Deelmobiliteit in de stad organiseren;
3. De mogelijkheid om in te grijpen in geval dat een aanbieder zich niet aan de afspraken houdt. De juridische mogelijkheden om een Vergunning te weigeren of in te trekken biedt ter zake een goed instrumentarium (een zgn. "rode knop") om deze ongewenste situaties te voorkomen of te beëindigen. Aangezien niet geheel duidelijk is hoe de Deelmobiliteit zich gaat ontwikkelen in de toekomst en door ervaringen in andere steden is een instrument om in te kunnen grijpen belangrijk.
4. Middels data en samenwerking inzicht verkrijgen in het gebruik en de ervaringen in de stad om zo Deelmobiliteit toekomstbestendig te maken en uit te laten groeien naar een stadsbreed netwerk.

1.3 Aanpak

Het juridisch kader voor Deelmobiliteit (niet zijnde deelauto's) bestaat uit twee onderdelen:

1. Het verbod voor het, zonder Vergunning aanbieden van deelvoertuigen in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) per 1 februari 2020. Daarnaast kunnen burgemeester en wethouders Ontheffing verlenen voor experimenteren met vormen van deelfervoer die buiten de bepalingen van de APV of andere verordening vallen. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van één jaar (zie bijlage 1).

2. Beleidsregels voor een Vergunning of Ontheffing en het proces voor Vergunning- en Ontheffing verlening.

Via de beleidsregels maken we laagdrempelige afspraken met aanbieders van Deelmobiliteit. Binnen de vergunningsperiode van 2 tot 3 jaar breiden we onze ervaring uit met Deelmobiliteit om zo, na een evaluatie, te bepalen hoe we hiermee verder gaan. Dit past bij onze adaptieve aanpak voor Deelmobiliteit. Naast de formele afspraken blijven we inzetten op goede samenwerking en willen we de lijntjes kort houden met de verschillende aanbieders en (bewoners)initiatieven. In het bijzonder om de samenwerking tussen de MaaS Dienstverlener en aanbieders van Deelmobiliteit te bevorderen en te groeien naar een stadsbreed netwerk van Deelmobiliteit in Eindhoven.

Het opstellen van deze beleidsregels bestond uit drie onderdelen:

1. Het ophalen van ervaringen met regels voor deelmobiliteit bij andere steden en organisaties zoals Ministerie IenW, Amsterdam en Rotterdam.
2. Een verkenning naar de interne behoefte aan beleidsregels voor deelmobiliteit. Deze verkenning is uitgevoerd met juristen, vergunningverleners, handhaving, ontwerpers en beleidsmakers mobiliteit en openbare ruimte.
3. Het toetsen van de beleidsregels bij aanbieders van deelmobiliteit. Er is gesproken met twaalf aanbieders van fietsen, e-bikes, scooters, BIRO en e-steps.

2 Algemeen

2.1 Algemene afspraken

a. In dit Reglement staan de nadere regels die burgemeester en wethouders hanteren bij het verstrekken van Vergunningen en Ontheffingen (art. 2.52c lid 7 APV). Het doel van deze afspraken is om aanbieders van Deelmobiliteit, op een eenduidige, transparante, eerlijke, verantwoorde en veilige manier te voorzien in hun behoefte om Deelmobiliteit aan te bieden in Eindhoven en de (ruimtelijke) kwaliteit, bereikbaarheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte en aanliggende (stedelijke) functies daarbij te waarborgen. Zodat dergelijke systemen geen onveilige situaties voor (andere) verkeersdeelnemers of nadelige beïnvloeding van het milieu veroorzaken, of overlast geven in of afbreuk doen aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.

b. Dit Reglement is van toepassing op de toekenning van een Vergunning Deelmobiliteit of Ontheffing Deelmobiliteit. Dit document bevat nadere regels welke van toepassing zijn op elke voorgestelde inzet van Deelmobiliteit binnen de gemeente Eindhoven.

c. De exploitatie van Deelmobiliteit moet te allen tijde gebeuren in overeenstemming met de eisen gesteld in:

- c.1. Burgerlijk Wetboek
- c.2. Wet personenvervoer 2000
- c.3. Wegenverkeerswet 1994
- c.4. APV Eindhoven
- c.5. AVG
- c.6. RVV 1990

2.2 Definities

De in dit document met een hoofdletter geschreven woorden hebben de volgende betekenis (waarbij woorden in het enkelvoud dezelfde betekenis hebben als in het meervoud en vice versa):

- APV Eindhoven: Algemene Plaatselijke Verordening Eindhoven.
- AVG: Algemene Verordening Gegevensbescherming (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.
- Gemeente: de gemeente Eindhoven.
- Deelmobiliteit: een systeem van Deelvoertuigen.
- Deelvoertuigen: voertuigen als bedoeld in artikel 1:1 APV. Onder deze definitie valt niet de verhuur van Deelvoertuigen vanuit particuliere ruimten (zoals de OV-fiets), en de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties of van bedrijven of van hotels. Burgemeester en wethouders hebben de in het Aanwijzbesluit opgenomen voertuigcategorieën aangewezen als voertuigen die in aanmerking kunnen komen voor een Vergunning.
- Exploitatievoorwaarden: voorwaarden waaraan een exploitant blijvend dient te voldoen tijdens de exploitatie van zijn deelsysteem, om zijn Vergunning te behouden.
- GBFS+: General Bikeshare Feed Specification met aanvullende Nederlandse eisen.
- Gebruiker: de natuurlijke persoon die gebruik maakt van Deelmobiliteit.
- Interoperabiliteit: de aanbieder staat toe en maakt mogelijk dat andere partijen (onder voorwaarden) de Deelvoertuigen van de aanbieder verhuuren en vice versa. 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.
- KvK: Kamer van Koophandel.
- LEV's: licht gemotoriseerde voertuigen, dit omvat alle gemotoriseerde voertuigen die in vermogen of afmetingen kleiner of gelijk zijn aan die van reguliere bromfietsen en brommobielen. De aandrijving van de voertuigen veroorzaakt geen schadelijke stoffen (zero emissie), zoals fijnstof (roet), koolwaterstoffen, koolstofmonoxide, ozon, lood, stikstofoxiden, CO₂ en broeikasgassen.
- MaaS: Mobility as a Service, het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. mobiele app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling, afhandeling van transacties en ondersteuning gedurende een reis. Reizigers krijgen hierbij een aanbod dat is gebaseerd op hun persoonlijke voorkeuren. De gemeente Eindhoven is initiatiefnemer van één van de zeven pilots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat welke in 2020 gestart zal worden met als doel om later nationaal opgeschaald te worden.
- MDS: Mobility Data Specification.
- Ontheffing: de Ontheffing als bedoeld in artikel 2:52c APV.
- Openbare ruimte: openbare plaats als bedoeld in artikel 1:1 APV.
- RDW: Dienst Wegverkeer.
- Reglement: dit Reglement, dat de nadere regels zoals bedoeld in artikel 2:52c APV bevat.
- ROK: Raam Overeenkomst MaaS pilots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- RVV 1990: Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.
- Toelatingsvoorwaarden: voorwaarden waaraan aan aanbieder of een aanbieder dient te voldoen om in aanmerking te komen voor het verkrijgen of behouden van een Vergunning.
- TOMP-API: Transport Operator to MaaS Provider – Application Programming Interface.
- Vergunning: de Vergunning als bedoeld in artikel 2:52c APV.

3 Nadere regels Vergunning

Dit hoofdstuk bevat de nadere regels voor het verkrijgen voor een Vergunning Deelmobiliteit, hierin worden o.a. de toelatingsvoorwaarden, kwaliteitseisen en exploitatievoorwaarden beschreven.

3.1 Toelatingsvoorwaarden

- a. De aanbieder mag één Vergunning aanvragen per deelvoertuigcategorie.
- b. 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.

c. De Vergunning is niet overdraagbaar.

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

e. 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.

f. 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.

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

h. De aanbieder overlegt een compleet en realistisch **plan van aanpak** met daarin ten minste:

h.1. Een **implementatieplan** met daarin wat de aanbieder wil bereiken, hoe de aanbieder dit gaat realiseren, waar, hoe starten en met hoeveel voertuigen (inclusief onderbouwing), wanneer, waar opschalen/afschalen met hoeveel voertuigen, welke marketing/communicatie uitingen/activiteiten om gebruik van Deelmobiliteit te vergroten, en hoe de samenwerking wordt afgestemd met bedrijven en andere mobiliteitsaanbieders zoals openbaar vervoer en deelauto's. Wanneer de aanbieder al in andere steden actief is, geeft hij referenties van het gebruik in deze steden.

h.2. Een **(her)verdelingsplan** voor een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte en er geen grote (ongewenste) clustering van Deelvoertuigen plaatsvindt. Hierin is tenminste opgenomen waar, op welke manier en met welke frequentie Deelvoertuigen door de aanbieder (her)verdeeld worden. De locaties aangegeven in het Aanwijsbesluit Deelmobiliteit dienen in ieder geval te worden opgenomen.

h.3. Een **veiligheidsplan**, waarin is opgenomen op welke manier de veiligheid van de gebruiker en andere verkeersdeelnemers te allen tijde wordt gewaarborgd, en hoe de gebruiker wordt aangespoord om op een veilige en verantwoorde manier gebruik te maken van de Deelvoertuigen en de openbare ruimte. Instructies voor juist gebruik, het stimuleren van juist gebruik en consequenties van onjuist gebruik dienen hierin beschreven te staan.

h.4. Een **onderhoudsplan**, met daarin hoe vaak de voertuigen worden gecontroleerd op werking en wettelijke conformiteit, en hoe ze worden schoongehouden (o.a. van graffiti, stickers (met uitzondering van stickers gerelateerd aan de Deelvoertuigen)). Hierin wordt ook aangegeven hoe de accu's worden opgeladen/verwisseld. Voor gebruikers is het prettig om schone en goed onderhouden voertuigen te gebruiken en dit zal dus ook helpen in het gebruik van de Deelvoertuigen.

h.5. Een **klachtenplan**, zodat de aanbieder zijn klachtenafhandeling goed organiseert voor gebruikers en derden. Met daarin de wijze van indiening (met ten minste identificatie Deelvoertuig en vrij veld voor opmerkingen), termijn van afhandeling, acties, registratie en reactie. De aanbieder zorgt dat zijn contactgegevens (ten minste: naam, telefoonnummer en voertuignummer) op zijn Deelvoertuigen zichtbaar en goed leesbaar aanwezig zijn, zodat duidelijk is waar meldingen ingediend dienen te worden. Klachten van derden en afhandeling hiervan dient geregistreerd te worden en binnen 24 uur beantwoord te worden. Ook klachten die via de gemeente (incl. Buiten Beter) en de MaaS Dienstverlener binnenkomen worden hierin meegenomen.

h.6. Een **dataplan**, met daarin welke data wordt geleverd aan de gemeente en hoe de datalevering wordt georganiseerd.

3.2 Kwaliteitseisen

a. De Deelvoertuigen moeten zijn goedgekeurd door RDW.

b. 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.

c. De Deelvoertuigen hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren middels een trackingsysteem. Om snel bij te kunnen sturen bij teveel clustering of klachten is het voor de aanbieder noodzakelijk om zijn Deelvoertuigen te allen tijde te kunnen lokaliseren.

d. De Deelvoertuigen dienen voor wat betreft al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen diefstal en vandalisme en de Deelvoertuigen dienen WA verzekerd te zijn.

e. De Deelvoertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming.

f. 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.

g. 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).
- 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 gebruikersvoorwaarden 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.

3.3 MaaS

De gemeente Eindhoven is initiatiefnemer van één van de zeven MaaS pilots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat welke in 2020 gestart zal worden, met als doel om later nationaal opgeschaald te worden. MaaS heeft als doel om reizigers te voorzien in het plannen, boeken, betalen en reizen van multimodale en op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten. Zonder het aanbod van deelmobiliteitsdiensten kan een MaaS platform niet voorzien in deze functionaliteiten en is het dus van belang dat de stadsbrede mobiliteitsdiensten hierop zijn aangesloten. Met de Benelux-landen, Noordrijn-Westfalen en de mondiale MaaS-alliantie zijn afspraken gemaakt die ervoor zorgen dat vervoerders op een gestandaardiseerde wijze aansluiten bij een MaaS-platform (via de TOMP-API) om opschaling van MaaS te versnellen.

- 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 Eindhoven 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.
- c. Aanvullend op de TOMP-API werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met gemeenten en andere overheden aan een MaaS keurmerk, dat meerdere afspraken bevat tussen deelmobiliteitsaanbieders en MaaS dienstverleners. Denk hierbij aan aspecten als non-discriminatoire wederverkoop van tickets, het delen van data met de overheid en allerlei aspecten als de borging van privacy van reizigers en juridische aansprakelijkheid. De aanbieder zet zich in om deel te nemen aan deze sessies om zo samen toe te werken naar heldere afspraken over samenwerking tussen vervoerders, dienstverleners en overheden.

3.4 Deelvoertuigcategorieën

- a. Gelet op het gebruik, uiterlijk aanzien en toegankelijkheid van de openbare ruimte, is er per deelvoertuigcategorie (zoals aangewezen in het Aanwijzingsbesluit Deelmobiliteit) een maximum gesteld aan het aantal Deelvoertuigen (zie hiervoor Tabel 3.1). Deze aantallen zijn onder andere gebaseerd op de gesprekken welke zijn gevoerd met aanbieders. Gezien Eindhoven 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.
- b. Per Vergunning is ook een maximum gesteld om meerdere aanbieders de kans te geven hun Deelmobiliteit in Eindhoven te exploiteren. Een diversiteit in aanbod en aanbieders wordt hiermee gestimuleerd, maar teveel verschillende aanbieders is niet wenselijk in verband met de herkenbaarheid en toegankelijkheid voor gebruikers.
- c. Met "overige vormen" borgen we ruimte en flexibiliteit ten aanzien van nieuwe, innovatieve vormen van deelvervoer waar we nu nog geen zicht op hebben. Voor deze voertuigcategorie kan gestart worden met maximaal 100 voertuigen per Vergunning. Na 1 jaar evaluatie kunnen burgemeester en wethouders bepalen of de lijst uitgebreid wordt met een nieuwe deelvoertuigcategorie.

Tab. 3.1 Maximum aantal voertuigen per deelvoertuigcategorie

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

3.5 Exploitatievoorwaarden

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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.
- d. 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.
- e. Om het gebruik van Deelvoertuigen buiten de Ring 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.
- f. 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) uitdienstname aanvaardbaar is.
- g. 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 gebruikratio 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.
- h. Voor klachten die via de gemeente binnenkomen ontvangt de gemeente binnen één werkdag een terugkoppeling van de aanbieder met toelichting hoe de klacht is afgehandeld.
- i. Er kan toestemming gevraagd worden voor uitbreidingsmogelijkheden naar aanleiding van bewezen succes, welke gebaseerd zijn op:
- Gebruikersratio, wanneer een aanbieder kan aantonen dat Deelvoertuigen per jaar gemiddeld 3 keer per dag gebruikt worden. Er dient hierbij rekening te worden gehouden met maximaal aantal Deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie.
 - Vertrouwen in ondernemer
 - Adequate afhandeling klachten, herverdeling waar nodig
 - Doorontwikkeling van het originele plan van aanpak
- j. De aanbieder faciliteert de gemeente zo goed als mogelijk om gezamenlijk een oplossing te bieden voor de verkeersproblemen (ook bij evenementen en wegwerkzaamheden) in Eindhoven.

3.6 Data

- a. 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.
- b. De gemeente is nooit de opdrachtgever voor de verzameling van data.
- c. De aanbieder biedt per kwartaal een rapportage aan hoe is voldaan aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden, en plan van aanpak.
- d. Om snel en gericht bij te kunnen sturen op aanbod en (achterblijvende) vraag en inzicht te verkrijgen in het verplaatsingsgedrag, levert de aanbieder de benodigde data geanonimiseerd per kwartaal (of eerder op verzoek) digitaal via het dashboard van het CROW (middels GBFS+ en MDS, of TOMP-API) aan.

e. Om te kunnen monitoren op handhaving en beheer van de vloot en om inzicht te krijgen in de druk op de openbare ruimte levert de aanbieder, mits de aanbieder over deze data beschikt, in goed overleg data aan de gemeente. 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.

f. 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.

g. 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.

h. Voor het ontvangen van de data beschreven in punt 3.6 a. t/m g. wordt een geheimhoudingsovereenkomst en indien noodzakelijk een verwerkersovereenkomst getekend met de gemeente.

4 Nadere regels Ontheffing

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 die buiten de bepalingen van de APV vallen. De nadere regels worden per Ontheffing door burgemeester en wethouders, in overleg met de aanbieder, bepaald.

a. Een experiment is een tijdelijke proef met een maximale tijdsduur van één jaar.

b. Initiatieven kunnen worden ingediend via het loket voor Deelmobiliteit, met daarin beschreven:

- a. de aard van het experiment,
- b. het aantal voertuigen,
- c. specifieke kenmerken van de voertuigen,
- d. de plaats of het gebied waar de voertuigen ter gebruik worden aangeboden,
- e. de looptijd van het experiment,
- f. de wijze van monitoring, dataverzameling en datadeling,
- g. de evaluatie van het experiment, en
- h. andere omstandigheden die bij het experiment van belang zijn.

d. Ontheffingen in het kader van een experiment kunnen verleend worden voor kleinschalige, niet stadsbrede experimenten:

- In gebieden waar, al dan niet tijdelijk, een vermindering van vervoers-mogelijkheden optreedt of waar een specifieke doelgroep behoefte heeft aan een specifieke vorm van vervoer die daar niet of beperkt aanwezig is, of

- In een gebied waar burgemeester en wethouders de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten in de openbare ruimte willen onderzoeken.

e. 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.

5 Procedure Vergunning

5.1 Aanvraag Vergunning

a. De aanvraag, hernieuwing of wijziging van een Vergunning wordt ingediend via het loket voor Deelmobiliteit via een daartoe bestemd aanvraagformulier.

b. Om volledig te zijn voegt de aanbieder bij zijn aanvraagdossier minstens de volgende documenten:

- 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.

- c. Vergunningaanvraag is mogelijk gedurende één jaar na start. Bij schaarste geldt "wie het eerst komt, wie het eerst maalt". De mogelijkheid tot vergunningaanvraag wordt gepubliceerd op Tendered en via de digitale kluis kunnen aanvragen in de eerste periode ingediend worden. Er wordt geen wachtlijst opgesteld, de aanbieder moet wachten tot de nieuwe ronde Vergunningverlening.
- d. De inschrijving is ondeelbaar net zoals de Vergunning die mogelijk verleend wordt.
- e. Bij de aanvraag van een Vergunning worden leges in rekening gebracht voor de kosten die gemeoid zijn met de behandeling van de Vergunning. Indien er gehandhaafd dient te worden, kan de gemeente de kosten van handhaving op de aanbieder verhalen.

5.2 Afgifte Vergunning

- a. Burgemeester en wethouders nemen een beslissing over de Vergunningsaanvraag binnen een termijn van 8 weken. Deze termijn begint te lopen vanaf de aanvraag van de vergunning en kan eenmalig verlengd worden met eenzelfde termijn. Burgemeester en wethouders kunnen de Vergunningsaanvraag weigeren wanneer de aanvraag niet volledig is of niet aan de kwaliteitseisen, toelatings- en exploitatie voorwaarden is voldaan.
- b. De exploitatie van de Deelvoertuigen moet effectief van start gaan uiterlijk 4 maanden na de afgifte van de Vergunning. Indien de exploitatie niet uiterlijk 4 maanden na de afgifte van start is gegaan, vervalt de Vergunning.
- c. Vanaf het ingangsmoment van het verbod gesteld in artikel 2:52c lid 1 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.
- d. De gemeente heeft het recht om geen nieuwe Vergunningen uit te reiken om redenen van algemeen belang, ongeacht de status en het aantal van de (hangende) Vergunningsaanvragen.

5.3 Duur, verlenging en beëindiging Vergunning

- a. De Vergunning wordt verstrekt voor een periode van twee (2) jaar. De Vergunning kan éénmalig door burgemeester en wethouders met een duur van één (1) jaar worden verlengd met als verwachte uiterlijke vervaldatum 1 juni 2023. Er vindt dan een evaluatiemoment plaats en wordt een vervolgaanpak bepaald.
- b. Voor verlenging moet de aanbieder op eigen initiatief en uiterlijk drie maanden voor de vervaldatum van zijn Vergunning een volledig aanvraagdossier indienen. De aanvraag tot verlenging zal door burgemeester en wethouders overeenkomstig dit Reglement worden behandeld. Wanneer de aanvraag tot verlenging niet op tijd wordt ingediend, zal de lopende Vergunning verstrijken zoals aangegeven in punt 5.3.a.
- c. Er worden ieder kwartaal evaluatiegesprekken gevoerd om te evalueren of aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden, plan van aanpak en kwaliteitseisen wordt voldaan, hiervoor wordt een rapportage aangeleverd zoals benoemd in 3.6.c. 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.
- d. 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.

6 Slotbepalingen

- a. De aanbieder is aansprakelijk voor de Deelvoertuigen die aan gebruikers worden aangeboden. Deze aansprakelijkheid ziet op de kwaliteit van de Deelvoertuigen en het veilig kunnen gebruiken hiervan op de openbare weg, maar betreft ook de aansprakelijkheid die vereist wordt vanuit de Wet personenvervoer 2000, alsmede het Burgerlijk Wetboek.
- b. De aanbieder vrijwaart de gemeente Eindhoven integraal voor elke mogelijke aanspraak van een gebruiker of derde die betrekking heeft op de exploitatie en het gebruik van het deelsysteem van de aanbieder.
- c. De aanbieder draagt de volle verantwoordelijkheid voor het feit dat de gebruikers van zijn systeem wettelijk bevoegd zijn om zijn Deelvoertuigen te besturen.
- d. 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.
- e. De gemeente kan op ieder moment controles uitvoeren om te controleren of de inhoud van de Vergunning effectief wordt geëxploiteerd en/of de aanbieder nog voldoet aan de kwaliteitseisen, toelatings- en exploitatievoorwaarden.

- f. Indien de aanbieder zijn activiteiten beëindigd, brengt hij de gemeente daarvan onmiddellijk op de hoogte. De Vergunning wordt geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van kennisname door de stad van de stopzetting van de activiteiten. In geval van faillissement is de curator verplicht om dit te doen.
- g. Bij intrekking of einde looptijd Vergunning, of faillissement verwijderd 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.
- h. In gevallen waarin dit Reglement niet voorziet beslissen burgemeester en wethouders.
- i. Dit Reglement kan op elk moment door burgemeester en wethouders worden gewijzigd of ingetrokken.

Bijlage 1 Algemene Plaatselijke Verordening Eindhoven

Artikel 2:52C Aanbieden van deelvoertuigen op of aan de weg of het openbaar water

1. Het is verboden zonder vergunning van Burgemeester en wethouders deelvoertuigen, zoals bedoeld in artikel 1:1, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden.
2. Burgemeester en wethouders kunnen deelvoertuigen aanwijzen die voor een vergunning als bedoeld in het eerste lid in aanmerking komen.
3. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen voor het experimenteren met vormen van deelvervoer die buiten de bepalingen van de APV of andere verordening vallen. 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 doen Burgemeester en wethouders daartoe een voorstel aan de gemeenteraad. Burgemeester en wethouders informeren de gemeenteraad over het aangaan van een experiment.
4. Burgemeester en wethouders kunnen aan de vergunning of de ontheffing nadere voorwaarden verbinden.
5. Burgemeester en wethouders kunnen, onverminderd het bepaalde in de artikelen 1:6 en 1:8, een vergunning of ontheffing weigeren of intrekken indien:
 - a. een door het college vastgesteld deelvoertuigenplafond door verlenen van de vergunning zou worden overschreden; of
 - b. het ter gebruik aanbieden van de deelvoertuigen:
 - i. gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers of de verkeersveiligheid;
 - ii. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - iii. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, of
 - iv. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
 - c. in strijd wordt gehandeld met de overeengekomen vergunningsvoorwaarden.
6. Burgemeester en wethouders kunnen stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten, of gebieden aanwijzen waar
 - i. het verboden is om voertuigen of categorieën van deelvoertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen, en/of
 - ii. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden.
7. Burgemeester en wethouders kunnen nadere regels vaststellen ten aanzien van het aanbieden van deelvoertuigen als bedoeld in dit artikel.

Eindhoven, 10 december 2019

*Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven,
,burgemeester
, secretaris*