

## Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;  
Gelet op 5:14a van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010; overwegende dat op grond van artikel 5:14a van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 vergunning kan worden verleend voor het commercieel aanbieden van voertuigen op openbare plaatsen; dat een beperkt aantal vergunningen voor het commercieel aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte kan worden verleend om te voorkomen dat er negatieve gevolgen ontstaan voor de kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid van die openbare ruimte; dat daarom in deze nadere regel wordt bepaald voor welke voertuigen vergunning kan worden verleend, hoeveel vergunningen beschikbaar worden gesteld en voor hoeveel voertuigen vergunning wordt verleend; dat deze nadere regel procedureregels bevat om te bepalen wie in aanmerking komt voor een vergunning in het geval er meerdere aanvragers in aanmerking willen komen voor een vergunning en daarmee de gestelde maximale hoeveelheid wordt overschreden.  
besluiten vast te stellen de volgende nadere regel behorende bij artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, verbod commercieel aanbieden voertuigen.

### Artikel 1 Definities

Deze nadere regel verstaat onder:

- a. Deelvoertuig: een publiek toegankelijk voertuig, dat voor een korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder.
- b. Voertuigcategorieën: hetgeen daaronder wordt verstaan volgens de definitie in deze nadere regel of indien dit niet is bepaald, hetgeen hieronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 of de Wegenverkeerswet of indien deze regelgeving geen uitsluitel geeft, hetgeen daaronder verstaan wordt in het dagelijks gebruik.
- c. Elektrische fiets: fiets met trapondersteuning.
- d. Elektrische bromfiets: motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW.
- e. Elektrisch bakfiets: motorrijtuig op twee of drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW.
- f. Interoperabiliteit: set aan standaarden en afspraken, gericht op wederzijdse openstelling van dienstverlening tussen verschillende aanbieders van deelmobiliteit.
- g. MaaS: het aanbod van verschillende soorten mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, door klanten worden geboekt, betaald en transacties worden afgehandeld.
- h. Vergunning: vergunning om voertuigen op openbare plaatsen ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden, als bedoeld in artikel 5.14a van de verordening.
- i. Vergunninghouder: Degene aan wie op basis van zijn aanvraag Vergunning wordt verleend.
- j. Vergunningenplafond: het maximum aantal vergunningen dat wordt verleend voor een bepaalde categorie voertuigen.

- k. Verordening: Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010.
- l. Voertuigenplafond: het maximum aantal voertuigen van een bepaalde categorie voertuigen waarvoor vergunning(en) wordt verleend.

### Artikel 2 Doel en afbakening

Het doel van deze nadere regel is om te bepalen voor welke voertuigen vergunning kan worden verleend op grond van artikel 5:14a 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.

### Artikel 3 Vergunningen- en voertuigenplafond

1. Op grond van artikel 5:14a lid 2, 3 en 6 van de Verordening wordt in deze tabel aangegeven de voertuigen waar vergunning voor kan worden verleend, het vergunningenplafond, het voertuigenplafond en de maximale vergunningsduur:

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	-

2. Een aanvrager mag voor meer voertuigcategorieën vergunning aanvragen.

### Artikel 4 Besluit bekendmaking mogelijkheid aanvragen vergunning

1. Het college maakt minimaal drie weken van te voren op [overheid.nl](http://overheid.nl) bekend dat vergunningaanvragen voor een bepaalde categorie voertuigen kunnen worden ingediend.
2. Het college stelt een aanvraagformulier vast dat moet worden gebruikt voor de vergunningaanvraag.
3. Vergunningaanvragen moeten worden ingediend in de periode die begint drie weken na de bekendmaking en die eindigt vijf weken na de bekendmaking als bedoeld onder lid 1 van dit artikel.

### Artikel 5 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen

1. Een aanvraag voor een vergunning wordt in behandeling genomen indien aan de volgende indieningsvereisten is voldaan:
  - a. de aanvraag is schriftelijk of langs elektronische weg ingediend op het door het college vastgestelde aanvraagformulier dat volledig is ingevuld en bevat ten minste de in het aanvraagformulier genoemde bijlagen;
  - b. de aanvraag is ingediend binnen het in artikel 4, derde lid vastgestelde tijdvak voor het indienen van een aanvraag.
2. Aanvragen voor vergunningen die niet voldoen aan de voorwaarden die in het eerste lid zijn genoemd en die niet uiterlijk voor afloop van de in artikel 4, derde lid aangegeven periode zijn aangevuld, worden niet in behandeling genomen.

### Artikel 6 Weigeringsgronden voor vergunningen voor deelvoertuigen

1. Een aanvraag wordt onverminderd het bepaalde in artikel 5:14a, vijfde lid van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 geweigerd indien:

- a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen of andere aantallen voertuigen of voor een langere duur dan waarvoor vergunning kan worden aangevraagd gelet op het bepaalde in artikel 3 van deze nadere regel;
  - b. de aanvrager verweven is met een andere onderneming die voor dezelfde periode voor dezelfde voertuigcategorie een vergunning heeft aangevraagd;
  - c. uit de statuten en uit het feitelijk handelen van de aanvrager niet blijkt dat de aanvrager het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft;
  - d. met het aantal ingediende aanvragen het vergunningenplafond of voertuigenplafond wordt overschreden en, gelet op de beoordeling beschreven in artikel 8, vergunning wordt verleend aan een andere aanvrager of andere aanvragers.
  - e. de ingediende aanvraag op één of meer van de onderdelen uit artikel 8 minder scoort dan 2/3 van het aantal te verkrijgen punten.
2. In aanvulling op het bepaalde onder 1 kan de aanvraag voor een vergunning worden geweigerd indien uit de aanvraag niet blijkt dat wordt voldaan aan de volgende voorwaarden die gelden voor de vergunninghouder met betrekking tot:
- a. De voertuigen:
    - de voertuigen die worden ingezet voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
    - de aandrijving van de deelvoertuigen en voertuigen die worden ingezet voor de bedrijfsvoering veroorzaken geen schadelijke stoffen (zero-emission);
    - de voertuigen tonen geen reclame voor derden;
    - elk voor gebruik aangeboden voertuig moet identificeerbaar zijn als voertuig van de vergunninghouder en moet op elk moment te traceren zijn;
    - de vergunninghouder dient zelf zorg te dragen voor het opladen van de voertuigen. Er worden geen laad- of faciliteiten in de openbare ruimte aangeboden;
    - de vergunninghouder is verplicht verzekerd te blijven tegen aansprakelijkheid.
  - b. Data en Interoperabiliteit:
    - de voertuigen zijn digitaal te vinden, te boeken en te betalen via een app in iOS en Android (en evt. andere gangbare besturingssystemen) in de Nederlandse en Engelse taal. Ook storings-, schade en klachten moeten via de app gemeld kunnen worden. Locaties van beschikbare (niet in gebruik zijnde of gereserveerde) voertuigen worden real-time en nauwkeurig weergegeven;
    - 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 TompAPI (open standaard) gerealiseerd;
    - voor het monitoren van de voortgang en effecten van deelmobiliteit en voor het beheersen van de kwaliteit van de openbare ruimte, is de vergunninghouder verplicht om de volgende data beschikbaar te stellen aan de gemeente:
      - i. kwantitatieve data: Aantallen unieke gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/ in gebruik zijnde voertuigen per wijk en postcode, aantal defecte voertuigen, aantal en locaties vernielde voertuigen, aantal ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;
      - ii. kwalitatieve data: informatie die verzameld wordt door aanbieder via enquêtes onder (potentiële) klanten over in ieder geval: relatie met autobezit en -gebruik, modaalshift en verbetering van aanbod. In het geval de gemeente Utrecht zelf kwalitatief onderzoek wil doen in het kader van monitoring en evaluatie, verzendt de vergunninghouder de enquête naar zijn klanten.
    - de vergunninghouder verstrekt de kwantitatieve gegevens via een door de gemeente aangegeven open datastandaard;
    - de vergunninghouder levert twee maal per jaar, op 15 juli en op 15 januari, een rapportage aan de gemeente met betrekking tot de daaraan voorafgaande zes kalendermaanden;
    - het deelvervoerconcept van vergunninghouder moet op het gebied van databeheer, verwerking en opslag (security) en privacy aan alle wet- en regelgeving voldoen;
    - de vergunninghouder moet ervoor zorgen dat zijn diensten voldoen aan de gangbare eisen op het gebied van informatiebeveiliging.

c. Exploitatie en operatie:

- de vergunninghouder biedt de voertuigen niet aan op plaatsen, wegen, weggedeelten en in gebieden waar dat op grond van artikel 2:32 of 2:33 van de APV of krachtens de Wegenverkeerswet verboden is en op andere door het college aangewezen plekken;
- de vergunninghouder exploiteert binnen een half jaar na de ingangsdatum van de vergunning minimaal 25% en binnen een jaar minimaal 50% van het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen;
- 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;
- de vergunninghouder zorgt er voor dat niet méér van zijn voertuigen in de gemeente Utrecht aanwezig zijn dan het aantal voertuigen waarvoor aan hem een vergunning is verleend;
- de vergunninghouder verwijdert kapotte voertuigen en voertuigen die niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg binnen 4 uur nadat bij redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid;
- aan het eind van de levensduur van een voertuig worden de voertuigen door vergunninghouder uit de openbare ruimte verwijderd en op een duurzame manier verwerkt. De voertuigen mogen niet meer herkenbaar zijn als deelvoertuig van de vergunninghouder in de openbare ruimte van Utrecht.

d. Communicatie

- de vergunninghouder heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat telefonisch en per e-mail bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (nationale feestdagen uitgezonderd);
- de vergunninghouder behandelt en registreert klachten.

### **Artikel 7 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelvoertuigen**

1. Het college beoordeelt alle ingediende complete aanvragen die voldoen aan hetgeen is bepaald in en krachtens artikel 3 en 4 en waarop geen weigeringsgronden van toepassing zijn.
2. Het college voert na afloop van de indieningstermijn uit artikel 4, lid 3 een vergelijkende toets uit indien er, meerdere complete aanvragen zijn ingediend die voldoen aan hetgeen is bepaald in en krachtens artikel 3 en 4 en waarop geen weigeringsgronden van toepassing zijn en die tezamen het vergunningenplafond overschrijden.
3. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria en overeenkomstig de puntentelling uit artikel 8.
4. De vergunningen worden verleend aan de aanvraag of aanvragen die zijn beoordeeld volgens het bepaalde in lid 1 tot en met lid 3 van artikel 8 en en waaraan het hoogste aantal punten is toegekend.
5. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben dan wordt vergunning verleend aan de aanvrager die op het eerste onderdeel van de beoordeling in artikel 8 het hoogste scoort. Indien daarna nog steeds niet op basis van de puntentelling kan worden uitgemaakt op welke aanvraag een vergunning kan worden verleend, wordt met behulp van een loting bepaald op welke aanvraag een vergunning wordt verleend.
6. Indien op basis van het vergunningenplafond twee vergunningen kunnen worden verleend en de twee hoogst scorende aanvragen gezamenlijk het voertuigenplafond overschrijden wordt de hoogst scorende aanvraag toegekend. Voor de resterende aantallen van het voertuigenplafond wordt de eerstvolgende hoogst scorende in de gelegenheid gesteld zijn vergunningaanvraag op de aantallen aan te passen tot het voertuigenplafond bereikt is.
7. Als de vergunninghouder(s) 100% van het aantal vergunde voertuigen exploiteert en het voertuigenplafond nog niet is bereikt, wordt elke vergunninghouder ieder jaar, gedurende de looptijd van zijn vergunning, in de gelegenheid gesteld om een aanvulling op zijn vergunning te verkrijgen om extra voertuigen aan te bieden tot maximaal het voertuigenplafond. Als meerdere vergunninghouders hiervoor in aanmerking willen komen en daarmee het voertuigenplafond wordt bereikt of overschreden, dan wordt het resterende aantal voertuigen naar rato verdeeld. De extra voertuigen moeten voldoen aan dezelfde voorwaarden als gesteld in artikel 6, lid 2.

## Artikel 8 Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen

1. De puntentoekenning aan bovengenoemde plannen en beschrijvingen in het kader van de vergelijkende toets, vindt plaats op basis van het aanvraagformulier van de aanvrager. Naarmate een plan beter scoort op een onderdeel wordt een hoger aantal punten toegekend.

2. De score wordt toegekend op basis van volgende hoofdonderdelen:

*a. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit:*

Hoe draagt de operatie bij aan:

- een minimaal beslag op de openbare ruimte;
- voorkomen verrommeling van de openbare ruimte ;
- de verkeersveiligheid;
- een beter milieu en een betere luchtkwaliteit.

*b. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen:*

- aan welke doelgroepen worden de deelvoertuigen aangeboden;
- op welke locaties en hoeveel voertuigen per locatie worden aangeboden;
- hoe groeit de inzet van voertuigen in de eerste 3 jaar toe naar het aantal vergunde voertuigen;
- hoe worden de deelvoertuigen beschikbaar gehouden op de gewenste locaties.

*c. Data en interoperabiliteit:*

- Hoe worden de onderzoeksdata genoemd in artikel 6 lid 2 compleet en op tijd aangeleverd.

*d. Dienstverlening/ logistieke prestaties:*

- kenmerken van de voertuigen (afmetingen, uitrusting, , veiligheid, opladen van de accu's);
- hoe ziet het exploitatiemodel eruit (tarieven, abonnementen, aanpassen aanbod aan vraag etc.);
- hoe werkt de app;
- hoe wordt voorkomen en verholpen dat deelvoertuigen op ongewenste en/of hinderlijke plekken terecht komen, in de openbare ruimte, stallingen of andere plaatsen;
- hoe wordt wet- en regelgeving nageleefd;
- hoe worden klachten en meldingen zo snel mogelijk afgehandeld;
- hoe vindt herverdeling van voertuigen plaats denk aan opeenhoping van voertuigen bij evenementen en lang stilstaande voertuigen.

*e. Communicatie:*

- hoe worden potentiële gebruikers aangemoedigd om gebruik te maken van het bedrijfsconcept van deelvoertuigen;
- hoe verloopt de klachtenprocedure voor de drie doelgroepen gemeente, klanten en omwonenden.

De bijbehorende maximale score per onderdeel is:

Onderdeel		Score
1.	Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit	30
2.	Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen	20
3.	Data en interoperabiliteit	20
4.	Dienstverlening/logistieke prestaties	15
5.	Communicatie	15
Totaal		100

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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 aanvraag of 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.

7. Het aanvraagformulier maakt onderdeel uit van de te verlenen vergunning.

#### **Artikel 9 Slotbepaling**

1. Deze nadere regel treedt in werking op de dag na bekendmaking in het Gemeenteblad.
2. Deze nadere regel wordt aangehaald als 'Nadere regel artikel 5.14a Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht, verbod commercieel aanbieden voertuigen'.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Utrecht in hun vergadering van 27 oktober 2020, onder voorbehoud van vaststelling van het Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen.*

*De gemeenteraad van Utrecht heeft deze verordening vastgesteld op 17 december 2020.*

*De secretaris, de burgemeester,*

*G.G.H.M. Haanen P.E.J. den Oudsten*

## **Toelichting**

In deze 'nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' wordt vastgelegd hoe de vergunningprocedure verloopt, voor welke categorie voertuigen vergunningen worden verleend, voor hoeveel vergunninghouders en voor hoeveel voertuigen en kunnen per categorie voertuigen specifieke (kwaliteits)eisen worden gesteld. Op deze manier kan worden voorkomen dat er negatieve gevolgen ontstaan voor de kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid van de openbare ruimte.

### **Artikel 3, lid 1**

#### *Voertuigenplafond*

Uit de monitor 2019 blijkt dat de druk op de openbare ruimte hoog is. Op daluren is er een tekort van 4300 stallingsplekken dat in piekuren kan oplopen tot 11.000. Vooral in de binnenstad is de ruimte schaars. Daarbij is het vanuit ervaringen in Utrecht (pilot deelfietsen) en andere grote steden bekend dat de meeste ritten met deelfietsen en deelscooters in het centrum van de stad beginnen of eindigen, dus juist op de plek waar de ruimte schaars is. Gelet op het gebruik, het uiterlijk aanzien en de toegankelijkheid van de openbare ruimte is daarom per voertuigcategorie een maximum gesteld.

Utrecht wil actieve mobiliteit stimuleren, daarom is het voertuigenplafond voor fietsen het hoogst. Daarna komt de elektrische fiets met trapondersteuning en daarna de elektrische deelbromfiets. Met deze combinatie van voertuigen worden meerdere type gebruikers voor deelmobiliteit aangesproken. De voertuigenplafonds zijn onder andere gebaseerd op de gesprekken die zijn gevoerd met aanbieders, een digitale beleidstoets en op de ervaringen in andere grote steden.

#### *Vergunningenplafond*

Naast een voertuigenplafond wordt per voertuigcategorie ook een vergunningenplafond gehanteerd. Dit betekent dat per voertuigcategorie is bepaald hoeveel vergunningen maximaal kunnen worden verleend. Te veel aanbieders zou nadelig kunnen zijn voor de herkenbaarheid, de toegankelijkheid en de continuïteit voor gebruikers. Daarom is aan te bevelen dat het aantal aanbieders beperkt is.

Daarnaast concurreren aanbieders vaak met elkaar om de beste plekken, waarbij ze proberen om een overmaat aan voertuigen te plaatsen om zo de zichtbaarheid voor de eigen dienstverlening te vergroten. Bij te veel aanbieders heeft dit een negatief effect op het aanzien van de openbare ruimte en kan dit zorgen voor overlast en verrommeling.

Ook is in dit innovatieve stadium van de ontwikkeling van deelmobiliteit een beperking in het aantal aanbieders wenselijk, om ervoor te zorgen dat aanbieders kunnen investeren in innovatie en kwaliteit. Bakfiets

De bakfiets vormt nog een bijzonderheid. In principe is er ruimte voor 100 bakfietsen en één vergunninghouder. Voordat deze APV werd vastgesteld is deze ruimte via een privaatrechtelijke concessie toegekend aan één aanbieder. Deze aanbieder mag specifieke plekken in de openbare ruimte gebruiken om de deelbakfietsen aan te bieden. Die plekken worden bij wijze van overgangsregeling uitgezonderd van de vergunningplicht. Door de exploitatie van deze bakfietsen is er op dit moment geen ruimte voor uitgifte van een vergunning voor het commercieel aanbieden van deelbakfietsen. Daarom is dit plafond op nul gezet. Nadat de lopende concessie is afgelopen is de verwachting dat een eventuele volgende aanbieder van deelbakfietsen onder de vergunningplicht zal komen te vallen.

Verlenging

In de tabel staat de vergunningsduur vermeld met mogelijke verlenging. De gemeente kan besluiten de vergunning te verlengen als alles goed verloopt, er geen beleidswijzigingen voorzien zijn, of als het aanpassen van het beleid om meer tijd vraagt dan de eerste vergunningsperiode.

### **Artikel 6, lid 2b**

De markt van deelmobiliteit ontwikkelt zich snel. Als gemeente willen wij zo veel mogelijk leren over de effecten van het gebruik van deelmobiliteit. Inzicht in data is daarbij cruciaal. Om een wir-war aan databronnen en systemen te voorkomen, starten we met het bestaande dashboard van het CROW (Dashboard Deelfiets). Inmiddels werken we samen met andere gemeenten aan een open datastandaard, onder de werktitel: City Data Standard (CDS). Deze standaard is bedoeld voor de uitwisseling van deze data tussen marktpartij en lokale overheden. Op het moment dat de datastandaard (CDS) gereed is, hanteren we een overgangstermijn van twee maanden voor de vergunninghouder. Belangrijk is dat de historische data bewaard blijven en overgeheveld worden naar het CDS.

### **Bij artikel 7, lid 7**

Vanuit het oogpunt van continuïteit voor de gebruikers en de vergunninghouder en eenduidigheid en herkenbaarheid in het straatbeeld mogen de vergunninghouders de aantallen voertuigen ophogen tot het voertuigenplafond bereikt is.