

Beleidsregels Vergunningen en Ontheffingen Elektrische fietsen en Elektrische snor- en bromfietsen 2022

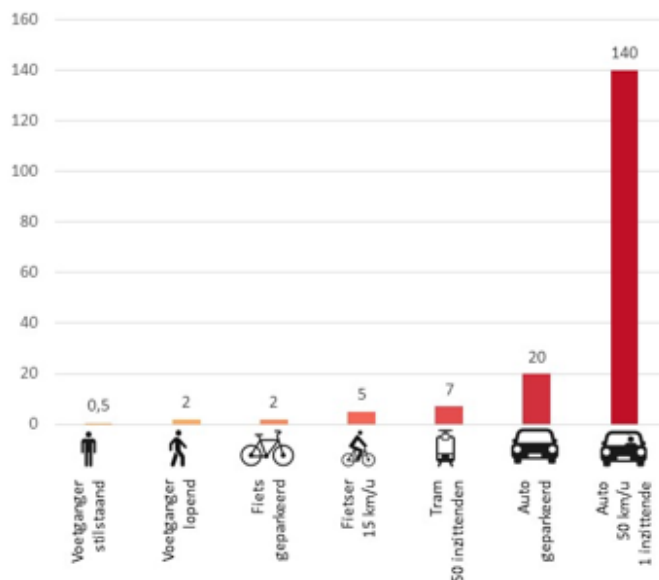
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tilburg investeert fors in de binnenstad. Samen met ontwikkelaars, ondernemers en bewoners bouwt de Gemeente aan een aantrekkelijke binnenstad die klaar is voor de toekomst. Een binnenstad waar mensen graag winkelen, wonen, werken en recreëren. Waar nieuwe bedrijven zich vestigen. Een binnenstad met sfeer, groen en ruimte voor ontmoeten. Geen gemakkelijke opgave gezien er in Tilburg de komende 20 jaar zo'n 25.000 woningen bij komen. Het gemeentebestuur wil die woningen bijna allemaal bouwen binnen de bestaande stad. Deze zogenoemde verdichting heeft grote gevolgen voor het gebruik van onze Openbare ruimte.

Nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad hebben steeds meer moeite om te voldoen aan de parkeereis, zoals bepaald wordt aan de hand van de parkeernormen. Zeker gezien alle ambities met de Openbare ruimte is het onmogelijk om extra auto's in de Openbare ruimte te laten parkeren en qua business case is ondergronds parkeren vaak niet haalbaar. En mocht het aanleggen van extra parkeer capaciteit alsnog wel lukken, dan blijkt dat binnenstedelijk de wegecapaciteit de extra auto's eigenlijk niet kan verwerken.

In onze moderne samenleving is de auto uitgegroeid tot het belangrijkste vervoermiddel. De auto, en zeker de emissieloze variant, heeft ongeveer alles mee, behalve dat zowel voor het gebruik als voor het bezit veel ruimte vereist is. Dit ruimtebeslag genereert een enorm spanningsveld in de verdichtingsopgaven waar steden voor staan. Als er bij inbreidingen geen structurele verlaging komt van het auto-gebruik én van het autobezit, dan creëren we vollere binnensteden die volstrekt onbereikbaar zijn.



Ruimtebeslag per reiziger (in m²) per vervoermiddel

De voordelen van de auto voor de individuele Gebruiker zijn groot. De nadelen liggen vooral op het collectieve vlak. Uiteraard is dat het fileprobleem (congestie), maar binnenstedelijk komen daar extra zorgpunten bij, zoals het dominante ruimtebeslag, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid. De ambities omtrent een meer autoluwe binnenstad zijn dus alleen verenigbaar met de Tilburgse ambities met betrekking tot verdichting als het gemiddelde autobezit in de binnenstad omlaag gaat: *groeien in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's*. Deze opgave kan niet alleen weggelegd worden bij de nieuwe inwoners, maar zal zoveel mogelijk gelden voor alle inwoners van de binnenstad. De binnenstedelijke parkeeropgave voor bewoners is daarnaast zodanig complex dat geen enkele maatregel in zijn eentje afdoende is om een substantieel effect op het autobezit te bewerkstelligen. Het

voorstel dat Tilburg voor de doorontwikkeling van de Binnenstad doet is gebaseerd op accentverschuivingen en legt daarbij de nadruk op bereikbaarheid en mobiliteit (**mobilitéitstransitie**).



Op 18 november 2021 is door de raad van de gemeente Tilburg het 4-sporenbeleid vastgesteld. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor Deelmobiliteit (Spoor 2). Qua Deelmobiliteit ziet de Gemeente voor zichzelf een actieve en regisserende rol. De beleidsregels in dit document zijn een vertaalslag van die keuze voor zogenoemde Light Electric Vehicles (LEVs), meer specifiek voor Deelscooters en Deel-fietsen.

1.2 Waarom een regierol in de Gemeente?

Onderzoek leert dat Deelmobiliteit pas echt een effect zal hebben op autogebruik en autobezit als het aanbod hoogwaardig is en betaalbaar. Het is onze overtuiging dat een dergelijk aanbod alleen mogelijk is als Transport Operators en Gemeente intensief samenwerken. En zonder regie komt een intensieve samenwerking niet tot stand. Belangrijke eerste taken voor zo'n regisseur zijn, onder andere:

- Het introduceren van een vergunningstelsel. Dit in eerste plaats voor de LEVs de elektrische snor- en bromfiets en de elektrische fiets. In een later stadium wordt het vergunningstelsel uitgebreid met deelauto's;
- Ervoor zorgen dat straks alle Deelmobiliteit in de stad geïntegreerd in één app beschikbaar komt voor alle inwoners. Dit is volledig in lijn met de landelijke ambities van Mobility as a Service (MaaS);
- Het inrichten van een mobiliteitshub in de Zwijsengarage, waarmee OV-bezoekers van de stad een oplossing hebben voor hun last-mile en tegelijkertijd bewoners van de Spoorzone 's avonds en in het weekend extra capaciteit Deelmobiliteit beschikbaar hebben.

1.3 Deelmobiliteit in opkomst

Het delen van vervoersmiddelen is een ontwikkeling die in alle grotere steden sterk in opkomst is. Zoals gebruikelijk in de beginfase van een transitie zijn de meningen over Deelmobiliteit nog behoorlijk verdeeld. Enerzijds wordt geconstateerd dat het gebruik achterblijft bij de verwachting en anderzijds nemen de plannen toe waarbij Deelmobiliteit een belangrijke succesfactor is voor de toekomstige leefbaarheid van binnensteden.

In Tilburg is in de loop der jaren het aantal deelauto's gegroeid tot ongeveer 40 stuks van verschillende Transport Operators. Daarnaast rijden er sinds september 2020 elektrische Deelscooters rond van Transport Operator Go-Sharing. Zeker ten opzichte van andere steden is het gebruik van die Deelscooters goed te noemen. Pijnpunt is wel de mate van overlast ten gevolge van het stallen van deze Deelscooters. Bij het uitbreiden van de dienstverlening zal tegelijkertijd de overlast sterk moeten worden teruggebracht. Dit aspect zal een belangrijk onderdeel worden van de beoogde samenwerking tussen Gemeente en aanbieders van Deelscooters en -fietsen.

2 Definities

Om duidelijkheid te creëren over dit relatief nieuwe thema en spraakverwarring te voorkomen volgt hier een lijst op van definities.

1. APV:
Algemene Plaatselijke Verordening voor Tilburg.
2. 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 Richtlijnen 95/46/EG.
3. CROW:



- kennisinstituut voor infrastructuur, Openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid.
4. Deelmobiliteit:
Deelmobiliteit is een systeem van Deelvoertuigen dat in principe voor iedereen toegankelijk is.
 5. Deelscooter:
Zowel een elektrische snorfiets als bromfiets die als publiek Deelvoertuig wordt ingezet. De hier benoemde Deelscooter is te classificeren onder LEV.
 6. Deeltweewieler of Deelfiets:
Dit betreft een elektrische fiets. De hier benoemde elektrische fiets is te classificeren onder LEV.
 7. Deelvoertuig:
Voertuigen als bedoeld in artikel 117a van de APV . Onder deze definitie valt niet de verhuur van Deelvoertuigen vanuit particuliere ruimten (zoals de OV-fiets) en de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties, van bedrijven of van hotels. Burgemeester en wethouders hebben de in het Aanwijsbesluit opgenomen voertuigcategorieën aangewezen als voertuigen die in aanmerking kunnen komen voor een Vergunning.
 8. Dropzones:
Verplichte locaties (in geval van buiten het Servicegebied) of voorkeurslocaties (in geval van binnen het Servicegebied) waar Deelvoertuigen geparkeerd en afgemeld kunnen worden.
 9. Free floating:
Bij het 'Free floating principe' mogen Deelvoertuigen overal binnen een vooraf afgebakend Servicegebied te huur worden aangeboden en worden achtergelaten. Regels uit de Wegenverkeerswet (WVW 1994) en lokale regelgeving daarbij in acht nemend.
 10. GBFS+:
General Bikeshare Feed Specification met aanvullende Nederlandse eisen.
 11. Gebruiker:
De natuurlijke persoon die gebruik maakt van Deelmobiliteit.
 12. Gemeente:
De gemeente Tilburg.
 13. KPI:
Key Performance Indicator ofwel Kritieke Prestatie Indicator.
 14. LEV's:
Light Electric Vehicles, 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. Een opsomming van verschillende voertuigen die hier onder vallen:
 - Elektrische scootmobiel
 - Elektrische brommobiel
 - E-bakfiets
 - E-bike
 - E-step
 - E-skateboard
 - Elektrische hoverboard
 - Elektrische monowheel
 15. MaaS:
Mobility as a Service, het aanbod van multimodale, vraag- gestuurde mobiliteitsdiensten , waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (b.v. een mobiele app) met (near) realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling, afhandeling van transacties en ondersteuning gedurende de reis. Dit behelst vaak zowel allerhande opties op het gebied van OV en Deelmobiliteit bij diverse Transport Operators. De aanbieders van een MaaS dienstverlening (MaaS providers) werken veelal zelfstandig en zijn doorgaans niet aan een gemeentegrens gebonden maar werken bijvoorbeeld nationaal.
 16. MaaS Provider:
Aanbieders van MaaS.
 17. MDS:
Mobility Data Specification.
 18. KVK:
Kamer van Koophandel.
 19. Ontheffing:
De ontheffing als bedoeld in artikel 117a. APV.
 20. Openbare ruimte:



- Openbare ruimte of plaats die voor iedereen toegankelijk is. Het is een gemeenschappelijke fysieke ruimte die leden van een samenleving hebben, een plaats waar een groot deel van het publieke leven zich afspeelt.
21. RDW:
Dienst Wegverkeer.
 22. RVV 1990:
Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.
 23. Servicegebied:
Het gebied waarbinnen een Deelvoertuig mag worden geparkeerd en afgemeld.
 24. Stallingsinfrastructuur:
Het plaatsen van rekken of andere fysieke stallingsfaciliteiten in de Openbare ruimte die de Gemeente aanwijst als stallingslocaties voor Deeltweewielers.
 25. Transport Operator:
Aanbieder van Deelvoertuigen, zijnde 'de wielen'. Is daarbij een mogelijke inschrijver voor de Vergunning.
 26. Tilburg MaaS dienstverlener:
De Gemeente heeft het voornemen om tijdens de vergunningsperiode een MaaS app te lanceren waarbij de Deelmobiliteit die in de stad wordt gestald (dus juist ook die van de Transport Operators die een Vergunning bemachtigen) in een geïntegreerde dienstverlening wordt aangeboden. Dit betekent dat de reserveringen en betalingen dan ook volledig via de Tilburg MaaS app kan verlopen, dus zonder tussenkomst van een app van een Transport Operator. Dit verlaagt de drempel tot gebruik en verhoogt de inclusiviteit.
 27. TOMP-API:
Transport Operator to MaaS Provider – Application Programming Interface.
 28. Vergunningvoorschriften:
Voorschriften waaraan de Transport Operator blijvend dient te voldoen tijdens de exploitatie van zijn deelsysteem om zijn Vergunning te behouden.
 29. Vergunningsvoorwaarden:
De voorwaarden waar een Transport Operator aan moet voldoen om in aanmerking te komen voor een Vergunning en blijvend aan moet voldoen.
 30. Vergunning:
De vergunning bedoeld als in artikel 117a. in de APV.

3 Noodzakelijke regulering

De snelle ontwikkeling van deelsystemen voor micromobiliteit, zoals elektrische scooters en elektrische fietsen, heeft in veel steden geleid tot een behoorlijke chaos in de Openbare ruimte. Zo is in veel gevallen sprake van overlast of excessen in de Openbare ruimte, doordat er op piekmomenten te veel voertuigen te dicht op elkaar worden gestald, waardoor de doorgang ernstig belemmerd wordt. Er is daarnaast een reële kans op verrommeling van de Openbare ruimte, overlast van rondslingerende voertuigen, weesfietsen en, daarmee gepaard gaande, een verhoging van de verkeersonveiligheid. Gemeenten beschikken over onvoldoende sturingsmiddelen om hier op in te grijpen. Ook in Tilburg loopt met de intensivering van het gebruik van elektrische Deelscooters het aantal klachten daarover toe, met name ten aanzien van parkeren. Met het opzetten van een vergunningstelsel willen we overlast voorkomen en de dienstverlening van Deeltweewielers verbeteren.

Tegelijkertijd heeft in het kader van de verdichtingsopgave de raad besloten om als Gemeente meer regie te nemen op het onderwerp Deelmobiliteit. Bij grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen ontbreekt fysiek én financieel de ruimte om te kunnen voldoen aan de parkeernormen. Steeds vaker willen ontwikkelaars Deelmobiliteit inzetten om te komen tot een lagere parkeereis. De gemeentelijke regierol is vooral bedoeld om wildgroei te voorkomen en om ervoor te zorgen dat er een geïntegreerd aanbod komt van Deelmobiliteit, dat zoveel mogelijk stads breed wordt ingezet. Belangrijke aspecten waarop we vooral willen sturen zijn:

- Door een eenduidige ontsluiting van alle Deelmobiliteit (MaaS-principe, alles via één App) eraan bijdragen dat we met een minimaal aantal voertuigen, en dus een minimaal gebruik van de Openbare ruimte, een maximale dienstverlening realiseren;
- Deelmobiliteit voor iedereen haalbaar te laten zijn (inclusiviteit);
- Met een zekere mate van beschikbaarheidsgarantie ervoor zorgen dat het bezit van een eigen auto geen noodzaak meer is.

We willen dus met onze regierol bewerkstelligen dat we met een beperkte hoeveelheid voertuigen een maximaal effect bereiken op het binnenstedelijke autogebruik en autobezit. Oftewel, met een zo laag



mogelijk beslag op de Openbare ruimte zoveel mogelijk Openbare ruimte besparen op het faciliteren van de (eigen) auto. En dit alles zonder afbreuk te doen aan de aantrekkelijkheid van de stad om er te wonen, te werken en te verblijven.

3.1 Doelen vergunningstelsel

Vanuit de gemeente Tilburg streven we bij de inrichting van het vergunningstelsel voor elektrische snor- en bromfietsen en elektrische Deelfietsen de volgende doelen na:

- a. Binnenstedelijk verplaatsingen zijn veelal emissieloos
- b. Een reductie van het aandeel auto bij binnenstedelijke verplaatsingen, met name binnen de ringbanen
- c. Een minimale overlast door gestalde Deelvoertuigen
- d. Een brede toegankelijkheid, met een zo laag mogelijke drempel (inclusief koppeling Tilburg MaaS dienstverlener), van Deelmobiliteit voor alle inwoners van Tilburg
- e. Een aanbod aan Deelvoertuigen dat zoveel mogelijk vraagvolgend is
- f. Waarborgen van continuïteit en kwaliteit van dienstverlening

De mate waarin de Transport Operator bijdraagt aan deze doelen wordt besproken tijdens de evaluaties.

3.2 Opzet

Om aan bovenstaande ambities en doelen te voldoen zijn er voorwaarden en voorschriften verbonden aan de inzet van Deelmobiliteit in de Openbare ruimte. Deze voorwaarden worden gekoppeld aan een vergunningstelsel. Hiermee houden we de regie op onze Openbare ruimte en zijn we eenduidig naar huidige en toekomstige aanbieders van Deelmobiliteit in onze stad. Voor het opstellen van een vergunningstelsel is een aanpassing in de APV opgenomen. De huidige APV ([klik hier](#)) geeft reeds de mogelijkheid om voor LEVs een vergunningstelsel op te zetten.

In het vergunningstelsel wordt aan een Transport Operator een aantal minimumvoorwaarden opgelegd, die gericht zijn op het (algemeen) belang van de Gemeente in de Openbare ruimte. Denk daarbij aan issues als de parkeerdruk in het centrum en in woonwijken ten gevolge van het huidige scootergebruik, overlast die de inwoners ervaren en de verkeersveiligheid op het trottoir, op het fietspad en/of op de rijbaan

3.3 Plan van aanpak

Met het opstellen van voorwaarden voor een Vergunning creëren we voor onszelf als regisseur Deelmobiliteit in onze stad de mogelijkheid om per Transport Operator te kijken of deze kan voldoen aan de voorwaarden die wij stellen voor het gebruik van onze Openbare ruimte. We voorkomen overlast door met deze vergunning voor een Transport Operator een aantal voorwaarden en voorschriften vast te leggen over o.a. aantallen voertuigen, stallingslocaties en servicegebieden. We willen tevens voorkomen dat we een overdaad aan deelvervoer in onze Openbare ruimte krijgen, dus ook het aantal Transport Operators per voertuigcategorie leggen we vast in een Aanwijsbesluit Deelmobiliteit Tweewielers. Op het moment dat meerdere partijen, die een Vergunning aanvragen voor het aanbieden van deelvervoer (tweewielers) in onze Openbare ruimte en voldoen aan de door ons gestelde voorwaarden, dan zal door een notaris, door middel van loting, bepaald worden welke partijen een Vergunning krijgen. Hierdoor bieden we zoveel als mogelijk een gelijk speelveld voor alle Transport Operators.

3.4 Principes voor het aanbieden en stallen van Deelvoertuigen

Qua Deelmobiliteit voor LEVs hanteert Tilburg het principe van Free floating. Onderstaande figuur 4.2 laat het Servicegebied zien, zoals dat gold op 1 februari 2022. Daarover valt onder andere het volgende op te merken:

- Het gebied is kleiner dan de gemeentegrenzen van Tilburg.
- Het gebied rondom het centrum en het centraal station maakt geen onderdeel uit van het Servicegebied.



Figuur 4.2 Servicegebied 1 februari 2022

Door deze keuzes zijn we geconfronteerd met overlast van geparkeerde scooters aan de randen van het Servicegebied, namelijk op die plekken waar de bestemming net buiten het Servicegebied ligt. Om die overlast structureel te verminderen gaan we de komende tijd gefaseerd een aantal stappen zetten, zoals:

- Het Servicegebied naar buiten toe uitbreiden, zodat meer woongebieden en bedrijventerreinen aan het Servicegebied worden toegevoegd.
- Het definiëren van *Dropzones*. Buiten het Servicegebied zijn Dropzones additionele locaties waar de voertuigen kunnen worden afgemeld. Binnen het Servicegebied zijn Dropzones voorkeurlocaties om voertuigen te stallen. Het centrumgebied valt in deze, net als gebieden buiten de grid (artikel 5.2.k), buiten het Servicegebied.

In de regel zal het zo zijn dat buiten het Servicegebied Dropzones vooral gelegen zijn bij populaire bestemmingen, waarbij de omgeving actief beschermd moet worden tegen overlast van een teveel aan gestalde voertuigen. Binnen het Servicegebied is een Dropzone een locatie waar gestalde Deelvoertuigen minder overlast veroorzaken dan in de omgeving.

Het is de verantwoordelijkheid van de Gemeente om de grenzen van het Servicegebied te bepalen en Dropzones te definiëren. Echter, de keuzes hierin zullen zo veel als mogelijk in samenspraak met de Transport Operators bepaald worden. Het finale besluit hierbij ligt bij de gemeente c.q. het college. Het is aan de Transport Operators om het gebruik van de Dropzones te stimuleren.

Opmerking: Met een goede communicatie vanuit de Gemeente en vanuit de Transport Operators en met een nauwkeurige Geofencing regelt het gebruik van Dropzones buiten het Servicegebied zich vanzelf. Binnen het Servicegebied ligt dat anders. Transport Operators moeten hier op sturen. De verwachting is dat bijvoorbeeld een prijsprikkel kan zorgen voor de juiste sturing. Voor het gemak van de Gebruiker is het wenselijk als deze prijsprikkel eenduidig van opzet is. Hoe hier invulling aan te geven zal in samenspraak met de Transport Operators worden bepaald.

3.5 Strategische alliantie met MaaS-dienstverlener

De gemeenteraad van Tilburg heeft besloten om een strategische samenwerking aan te gaan met een MaaS-dienstverlener (zie bijgesloten bijlage 1 van het raadsbesluit). Doel van die samenwerking is te komen tot een betere integratie van de dienstverlening van de verschillende Transport Operators. Zo'n integratie leidt tot een beter gebruik van de beschikbare voertuigen (efficiency) en een betere dienstverlening, waardoor het gebruik van de voertuigen toeneemt en daarmee het autogebruik en autobezit afneemt.

Een strategische alliantie met een MaaS-dienstverlener gaat verder dan een gemeenschappelijke app waarin alle Deelvoertuigen in Tilburg kunnen worden gezocht, gereserveerd, ontsloten, gebruikt en betaald. Het idee is dat hier een uitvoerende organisatie ontstaat die onder regie van de Gemeente

boven de markt hangt en Transport Operators ondersteunt in de integratie van de dienstverlening met behoud van hun eigen identiteit.

De precieze invulling van deze organisatie moet nog vorm krijgen. Daarbij is input van de MaaS-dienstverlener en van de Transport Operators essentieel. Van Transport Operators wordt verwacht dat zij constructief bijdrage aan de invulling en totstandkoming van zo'n samenwerking.

Taken die mogelijk toebedeeld kunnen worden aan de MaaS-dienstverlener:

- Er is een mobiliteitshub voorzien in de parkeergarage Zwijsen, die eind oktober 2022 zal worden opgeleverd. In die garage gaan verschillende Transport Operators actief zijn. Het idee bestaat dat hier een gemeenschappelijk beheerder kan zorgen voor een betere dienstverlening en tegelijkertijd voor een onkostenbesparing.
- Er zijn overlast-situaties denkbaar waarbij de oplossing alleen in samenwerking tussen de Transport Operators kan worden geïmplementeerd. In dat geval is er een regierol van deze organisatie.
- Klachten komen binnen bij Transport Operators en bij de Gemeente. Coördinatie hierop is nodig ter voorkoming van dubbel werk, onbeantwoorde reacties of willekeur.
- Om minder parkeerplaatsen aan te hoeven leggen zetten steeds meer ontwikkelaars van woningen Deelmobiliteit in. Om de reductie in parkeerplaatsen te laten leiden tot een vergelijkbare reductie in autobezit is de Gemeente er veel aan gelegen om deze brokjes Deelmobiliteit te integreren met het publieke aanbod aan Deelmobiliteit, bijvoorbeeld door vooral gebruik te maken van Transport Operators met een Vergunning in Tilburg.



4 Algemene voorwaarden en voorschriften

- a. In deze beleidsregels staan de nadere voorwaarden en voorschriften die burgemeester en wethouders hanteren bij het verstrekken van vergunningen en ontheffingen (art. 117a. APV). Het doel van deze afspraken is om Transport Operators op een eenduidige transparante, eerlijke, verantwoorde en veilige manier te voorzien in hun behoefte om Deelmobiliteit aan te bieden in Tilburg en tegelijkertijd de kwaliteit, bereikbaarheid en bruikbaarheid van de Openbare ruimte te waarborgen.
- b. Deze beleidsregels zijn van toepassing op de toekenning van een Vergunning Deelmobiliteit Tweewielers of Ontheffing Deelmobiliteit Tweewielers.
- c. Het vergunningvoorschrift van Deelmobiliteit moet te allen tijde gebeuren in overeenstemming met alle van toepassing zijnde wet en regelgeving, zoals (o.a.) gesteld in:
 - c.1. Burgerlijk Wetboek
 - c.2. Wet personenvervoer 2000
 - c.3. Wegenverkeerswet 1994
 - c.4. APV Tilburg
 - c.5. AVG
 - c.6. RVV 1990
- d. Zoals eerder benoemd behoort de Transport Operator aan te geven of men voldoet c.q. gaat voldoen aan voorwaarden en voorschriften zoals beschreven in dit vergunningstelsel. Aanvragers die over het geheel, zonder uitzonderingen, aangeven (tijdig) tegemoet te komen aan de beschreven voorwaarden en voorschriften komen in aanmerking om een Vergunning af te nemen.
- e. Met het oog op beheersing van de overlast is iedere Transport Operator verplicht de groei van zijn vloot gedoseerd uit te voeren. Dit betekent een maximale start van 125 Deelvoertuigen per categorie. Voor Elektrische fietsen kan er vervolgens met maximaal 75 voertuigen per half jaar

worden gegroeid. Voor elektrische Deelscooters is de groei maximaal 50 voertuigen per half jaar, Zie tabel 4.1 voor een overzicht. Om zijn vloot te laten groeien moet de Transport Operator iedere keer voldoen aan de volgende twee voorwaarden:

- 1) De Transport Operator toont aan dat de toename leidt tot een betere dienstverlening zonder toename van overlast.
- 2) De Transport Operator voldoet aan de minimum eisen met betrekking tot gebruik en overlast (klachten). Deze minimum eisen worden in overleg nader bepaald na verstrekking van de Vergunning.

| Type modaliteit | Vanaf | | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| | 1-sep-2022 | 1-mrt-2023 | 1-sep-2023 | 1-mrt-2024 |
| Elektrische deelfietsen | | | | |
| Aanbieder 1 | 125 | 200 | 275 | 350 |
| Aanbieder 2 | 125 | 200 | 275 | 350 |
| Totaal maximum deelfietsen | 250 | 400 | 550 | 700 |
| Elektrische deelscooters | | | | |
| Aanbieder 1 | 125 | 175 | 225 | 275 |
| Aanbieder 2 | 125 | 175 | 225 | 275 |
| Totaal maximum deelscooters | 250 | 350 | 450 | 550 |

Tabel 4.1 Maximum aantal Deelvoertuigen per categorie per aanbieder

- f. Indien de vraag naar Deelmobiliteit harder groeit dan het aanbod, dan kan in samenspraak met de Transport Operator besloten worden tot een extra groei in het aantal voertuigen. Bij de invulling daarvan wordt vooral gekeken naar de mate van overlast en zal ook rekening gehouden worden met het streven van een gelijk speelveld voor alle Transport Operators.
- g. Een Vergunning voor het aanbieden van Deelmobiliteit start op 1 september 2022 en is in principe geldig tot 1 september 2024. Tijdens deze periode vinden frequent, in de regel iedere drie maanden, evaluaties plaats.
- h. De Vergunning kan tot tweemaal verlengd worden. De eerste keer voor een periode van twee jaar; de tweede verlenging voor één jaar. De evaluaties dienen als input voor het wel of niet verlengen van een Vergunning.
- i. Bij intrekking of einde looptijd van de Vergunning, of bij faillissement, verwijdt de Transport Operator binnen één maand zijn Deelvoertuigen uit de Openbare ruimte. De Transport Operator is verantwoordelijk voor de kosten van het verwijderen van Deelvoertuigen en voor de kosten van eventuele aanpassingen in de Openbare ruimte om deze weer in originele staat te krijgen.
- j. Bij beëindiging van een Vergunning meldt de Transport Operator dit aan zijn klanten in de regel uiterlijk drie maanden voordat de voertuigen daadwerkelijk worden weggehaald. Uitzondering hierop is als het college de Vergunning terstond intrekt.
- k. De Gemeente behoudt zich het recht voor om te experimenteren met nieuwe type voertuigen binnen de categorie LEV en, indien succesvol, daarvoor een nieuw type Vergunning te introduceren.
- l. De Gemeente kan tijdens de looptijd van de Vergunning besluiten tot het formuleren van nieuwe voorwaarden en/of voorschriften voor een Vergunning. Om in aanmerking te komen voor verlenging van de Vergunning zal de Transport Operator op dat moment moeten voldoen aan de nieuwe voorwaarden en voorschriften. .

5 Nadere voorwaarden en voorschriften schaarse Vergunning

Dit hoofdstuk bevat de nadere voorwaarden en voorschriften voor het verkrijgen van een Vergunning Deelmobiliteit (LEVs). Hierin worden o.a. de toelatingsvoorwaarden, kwaliteitseisen, deelvoertuigcategorieën, exploitatievoorwaarden, regels voor data en eisen in verband met MaaS beschreven.

5.1 Vergunningsvoorwaarden

- a. Transport Operator mag gelijktijdig één Vergunning per deelvoertuigcategorie, of combinatiecategorie, in gebruik hebben. Een combinatiecategorie betekent één Vergunning voor elektrische Deelscooters en één Vergunning voor elektrische Deelfietsen. Deze Vergunning is niet overdraagbaar.
- b. Transport Operator is een rechtspersoon, ingeschreven bij KvK (of een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of derde land) en heeft geen moeder-dochter, zusteronderneming of is op een of andere wijze verweven met een andere onderneming die voor eenzelfde periode en deelvoertuigcategorie een Vergunning heeft (aangevraagd). Hiermee wordt voorkomen dat één onderneming meerdere vergunningen onder een andere naam krijgt en daarmee een monopolie ontstaat binnen een deelvoertuigcategorie.



- c. Transport Operator heeft als hoofdactiviteit het aanbieden van deelvervoer. Dit moet blijken uit de statuten en feitelijk handelen van de Transport Operator.
- d. Transport Operator heeft in tenminste twee andere gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, waarvan tenminste één in Nederland, een qua omvang en kwaliteit vergelijkbare dienstverlening tenminste één jaar operationeel.
- e. Transport Operator heeft een passende adequate aansprakelijkheidsverzekering ten aanzien van de Gemeente, Gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie.
- f. Transport Operator heeft een vast Nederlands- en Engelstalig aanspreekpunt (telefonisch en per mail) dat zeven dagen per week op reguliere tijden bereikbaar is voor Gebruikers en in staat is om zo snel mogelijk te handelen bij klachten en vragen. Daarnaast is de Transport Operator 24/7 via een noodnummer bereikbaar voor overlast en calamiteiten, ook voor niet-klanten, om overlast in de Openbare ruimte zoveel mogelijk te beperken.
- g. Transport Operator biedt Deelmobiliteit aan zoals beschreven in deze beleidsregels.
- h. Transport Operator overlegt een compleet en realistisch plan van aanpak dat tenminste de volgende onderdelen bevat:
 - I. Een *uitvoeringsplan* (hoe Transport Operator gaat bijdragen aan de maatschappelijke doelen van de Gemeente, waaronder het voorkomen van overlast, een efficiënt gebruik van de voertuigen, duurzaamheid en inclusiviteit).
 - II. een *Introductieplan*, waarin aannemelijk gemaakt wordt hoe door het toevoegen van zijn voertuigen de bestaande dienstverlening in Tilburg verbetert en de overlast niet verder toeneemt.
 - III. Een (her-) *verdelingsplan* waarin beschreven staat hoe een clustering van voertuigen op specifieke locaties kan worden voorkomen of snel kan worden opgelost.
 - IV. Een *veiligheidsplan* (hoe wordt veiligheid van de Gebruiker gewaarborgd).
 - V. Een *onderhoudsplan* (hoe op een duurzame manier zorg te dragen voor schone en goed onderhouden voertuigen).
 - VI. Een *klachtenplan* (afspraken m.b.t. klachtenafhandeling van Gebruikers en derden).
 - VII. Een *dataplan* (welke data wordt geleverd aan de Gemeente, zie ook 5.5.f).

Waar mogelijk ondersteunen de plannen de doelen van de Gemeente, zoals verwoord in paragraaf 3.1

Opmerking: De Gemeente streeft naar een voor de Gebruiker geïntegreerde dienstverlening en zal daarover ieder kwartaal met Transport Operators in gesprek gaan. Voor de uitvoerbaarheid is het belangrijk dat een aantal plannen van Transport Operators op elkaar afgestemd worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het herverdelingsplan, het klachtenplan en het dataplan. Dat impliceert dat we snel na vergunningverlening met de Transport Operators in gesprek gaan voor een verdere finetuning van deze plannen. Daarna worden de plannen formeel vastgelegd.

5.2 Vergunningsvoorschriften

- a. Defecte Deelvoertuigen dienen binnen 24 uur gerepareerd of verwijderd te worden uit de Openbare ruimte. Transport Operator zorgt dat zij hier actief op handhaaft.
- b. Transport Operator draagt er zorg voor dat voertuigen altijd heel (vrij van deuken, gaten etc.), veilig, schoon en netjes zijn.
- c. Transport Operator draagt er zorg voor dat ieder voertuig is uitgerust met ten minste de wettelijk verplichte attributen (licht, bel, helm, ...).
- d. De Transport Operator 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, te verplaatsen 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 de AFAC. Onder correct stallen wordt in deze verstaan het stallen binnen het Servicegebied en binnen Dropzones waar deze van toepassing zijn.
- e. Transport Operator houdt zich aan de door de Gemeente vastgestelde afspraken met betrekking tot Servicegebied en Dropzones.
- f. Transport Operator dient zijn software zo op te maken en te exploiteren dat het voor de Gebruiker onmogelijk is om in een niet toegestaan gebied de verhuring te beëindigen.
- g. Binnen een Servicegebied kan de gemeente Tilburg nog Dropzones aanwijzen waarbinnen als uitzondering wel de verhuring van een voertuig kan worden beëindigd.
- h. Transport Operator dient voor bepaalde voertuigcategorieën middels Geofencing snelheidsbeperkingen instelbaar te maken en/of een stallingsverbod in te stellen. De gemeente Tilburg kan gebieden/zones aanwijzen waarbinnen een snelheidsbeperking en/of het stallingsverbod uitgevoerd dient te worden.
- i. Bij wijzigingen, zowel in de beperking van Servicegebieden, invoering van Dropzones als bij snelheidsbeperkingen in gebieden dient de Transport Operator na melding van Gemeente binnen



- 48 uur de wijzingen naar het gebruik van klanten te hebben doorgevoerd en aan de klanten te hebben gecommuniceerd. Het uitgangspunt is daarbij communicatie voordat de rit begint.
- j. Om gebruik te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de Openbare ruimte te garanderen dient de Transport Operator tijdig voertuigen te herverdelen om ongewenste clustering te voorkomen en de beschikbaarheid op alle locaties te garanderen, conform het goedgekeurde (her)verdelingsplan. Burgemeester en wethouders kunnen, naast hetgeen opgenomen in 5.2 I, een spreiding en frequentie bepalen van het (her-) verdelen van Deelvoertuigen. Deze plaatsen worden aangeezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijzingsbesluit Deelmobiliteit.
- k. Binnen drie maanden na de ingangsdatum van de Vergunning zijn de voertuigen over de gehele stad Tilburg verdeeld. Over de gemeentegrenzen (bebouwde kom) leggen we een fictief grid van vierkanten van ca. 300 x 300 meter. Transport Operator spant zich in om in ieder vierkant een minimum aantal voertuigen beschikbaar te hebben. In de periferie is dat aantal 1 en naarmate we dichterbij het centrum komen zal dat minimum aantal iets toenemen. Op deze wijze creëren we een zekere mate van beschikbaarheidsgarantie. Ook de commercieel minder aantrekkelijke gebieden krijgen zo toegang tot de dienst. Bovendien neemt voor Gebruikers de aantrekkelijkheid van de dienst toe vanwege de afgedwongen korte/acceptabele loopafstand tot het Deelvoertuig, wat een belangrijke factor is om Gebruikers over de streep te trekken. Mocht een Transport Operator stelselmatig niet aan dit voorschrift voldoen, door bijvoorbeeld herhaaldelijk meer dan 24 uur geen voertuig in een bepaalde zone te hebben staan, dan kan dit, na een waarschuwing, reden zijn tot het intrekken van de Vergunning. Ook over dit punt gaan na verstrekking van de Vergunning de gemeente Tilburg en de betreffende Transport Operator nadere afspraken om te komen tot een sluitende KPI.
- l. Transport Operator dient gemiddeld per maand minstens 80% van zijn overeengekomen maximum aantal Deelvoertuigen beschikbaar te hebben in de Gemeente om hiermee een continuïteit in aanbod te garanderen.
- m. Efficiënt gebruik van de Openbare ruimte is essentieel, dus streven we naar een optimale gebruikratio van de Deelvoertuigen.
Voor de Deelvoertuigen geldt daarom (als gemiddelde over alle voertuigen over een periode van zes maanden):
Eerste helft 2023:
Minimaal 2,5 ritten per voertuig per dag voor Deelscooter en
Minimaal 1 rit per voertuig per dag voor de Deelfiets
Tweede helft 2023:
Minimaal 3 ritten per voertuig per dag voor de Deelscooter en
Minimaal 2 ritten per voertuig per dag voor de Deelfiets
Daarna per half jaar: minimaal 3 ritten per voertuig per dag
Opmerking: Voor Deelscooters worden ritten korter dan 1 kilometer bij de bovenstaande berekening niet meegenomen.
- n. Voor klachten die via de Gemeente binnenkomen en doorgegeven worden aan de Transport Operator ontvangt de Gemeente binnen 1 werkdag een terugkoppeling van Transport Operator met toelichting hoe de klacht is/wordt afgehandeld. Het klachtenplan moet deze werkwijze ondersteunen.
- o. Transport Operator faciliteert de gemeente Tilburg zo goed als mogelijk om gezamenlijk een oplossing te bieden bij verkeersproblemen.
- p. Voor privéterreinen die wel openbaar toegankelijk zijn, maar niet in eigendom en/of beheer zijn van de Gemeente, dient de Transport Operator aparte afspraken te maken over het aanbieden van de Deelvoertuigen op deze terreinen met de desbetreffende beheerders. In het kader van de eenduidigheid zullen voor de rapportage dergelijke locaties gewoon worden meegenomen als waren zij Openbare ruimte.
- q. Transport Operator handelt 90% van alle klachten (niet alleen klachten van Gebruikers maar ook klachten van algemeen belang, zoals bijvoorbeeld overlast, binnen 3 dagen af en 100% van alle klachten binnen 20 dagen. Klachten met betrekking tot overlast moet binnen 24 uur tot acties hebben geleid die zichtbaar zijn voor degene met de klacht.
- r. Transport Operator en de gemeente Tilburg maken na verstrekking van de Vergunning vergaande afspraken (KPI's) over klachtenafhandeling, zowel qua proces, tijd en opvolging als zeker ook over de kwaliteit van de afhandeling van de klachten. Wat betreft kwaliteit kan bijvoorbeeld een periodiek onderzoek naar klanttevredenheid worden overeengekomen, met daarbij afspraken over minimale scores en bijbehorende verbeterplannen. Dit geheel in lijn met hetgeen gesteld in hoofdstuk 3.
- s. Transport Operator biedt haar diensten via een website en/of een app aan. Naast de mogelijkheid van een eigen app van de Transport Operator moeten de diensten ook via de Tilburg MaaS aanbieder worden aangeboden. En op termijn ook bij andere (landelijke opererende MaaS apps). Daarbij worden ten minste de volgende functionaliteiten opgenomen:
- Kaart met real time info over de locatie van de beschikbare Deelvoertuigen en waar de voertuigen wel en niet kunnen worden achtergelaten.



- Het is voor Gebruikers mogelijk om te reizen met de app zonder dat ze daar een additionele mobiliteitskaart voor nodig hebben.
- Basisinformatie Transport Operator, contactgegevens en telefoonnummer van de helpdesk (inclusief openingstijden) en FAQ .
- Helderere gebruiksvoorwaarden, tarieven en privacyverklaring. Gebruiker wordt voorafgaand aan gebruik volledig en transparant geïnformeerd over gebruiksvoorwaarden, risico's en gevolgen (bijvoorbeeld waarborgsommen, eigen risico, ongevallen, schade, diefstal, verantwoordelijkheden Gebruiker) indien deze van toepassing zijn voor haar dienst. De Gebruiker dient nadrukkelijk akkoord te geven voor deze gebruikersvoorwaarden. Wanneer er wijzigingen plaatsvinden dienen Gebruikers eerst akkoord te gaan met deze voorwaarden alvorens gebruik van de dienst mogelijk is.

5.3 Kwaliteitseisen

- a. De Deelvoertuigen moeten zijn goedgekeurd door de RDW.
- b. De Deelvoertuigen zijn emissievrij bij de uitlaat. Wanneer wordt gewerkt met een elektrisch systeem dienen de accu's zo duurzaam mogelijk te worden opgeladen en vervangen.
- c. De Deelvoertuigen hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren middels een trackingstelsel. Om snel te kunnen bijsturen bij teveel clustering of klachten is het voor Transport Operator noodzakelijk om de Deelvoertuigen te allen tijde te kunnen lokaliseren.
- d. Alle Deelvoertuigen zijn WA verzekerd.
- e. De voertuigen dienen voor al hun onderdelen voldoende beveiligd te zijn tegen vandalisme.
- f. De Deelvoertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming.
- g. Transport Operator hanteert een zodanig registratiesysteem, dat onjuist gebruik van Deelvoertuigen tot een minimum wordt beperkt.

5.4 Deelvoertuigcategorieën

We beperken ons bij deze beleidsregels tot elektrische Deelfietsen en Deelscooters (snorfietsen en bromfietsen). Andere deelvoertuigcategorieën kunnen in een later stadium aan dit document worden toegevoegd.

Gelet op het gebruik, uiterlijk aanzien en het beperken van overlast in de Openbare ruimte, is er per deelvoertuigcategorie (zoals aangewezen in het Aanwijzingsbesluit Deelmobiliteit Tweewielers) een maximum gesteld aan de groei van het aantal Deelvoertuigen per Transport Operator. (zie Tabel 4.1). De aantallen van Deelscooters zijn opgeteld en vormen daarbij voor het maximale aantal één categorie.

5.5 Data

- a. Transport Operator past het principe van dataminimalisatie toe en verzamelt en bewaart niet meer data dan noodzakelijk is voor het functioneren van de dienst.
- b. Gemeente Tilburg is nooit opdrachtgever voor de verzameling van persoonsdata.
- c. Transport Operator past alle (NL en EU wettelijk) vereiste en gebruikelijke maatregelen toe die bijdragen aan:
 - Beveiliging van data en systemen
 - Privacy van Gebruikers
 - Voorkomen van misbruik
- d. Transport Operator levert binnen 3 maanden na verkrijgen van de Vergunning minimaal iedere 10 minuten (doelstelling iedere 30 seconden), data omtrent verplaatsingsgedrag aan via CROW dashboard Deelmobiliteit (GBFS+ en MDS of TOMP API).
- e. Transport Operator levert om niet geanonimiseerd en geautomatiseerd te lezen per maand gemeten en per maand geleverde data welke nodig is om te beoordelen in welke mate Transport Operator bijdraagt aan de gemeentelijke doelen met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en mobiliteit (zie 3.1). Deze data wordt vertrouwelijk behandeld, tenzij anders afgesproken. Denk daarbij aan tenminste de volgende data:
 - Aantal unieke Gebruikers
 - Aantal actieve Gebruikers
 - Aantal ritten per dag, gemiddeld per voertuig
 - Aantal km per rit, gemiddeld per Gebruiker per dag
 - Gemiddelde duur en afstand gebruik per rit
 - Aantal ritten tot 1 km, tussen 1 en 3 km, tussen 3 en 8 km en langer dan 8km
 - Alle niet-persoonsgebonden ritinformatie, zoals begintijd (tijd en dag), beginpunt, eindtijd (tijd en dag), eindpunt, afgelegde kilometers.
 - Gebruikersratio: aantal beschikbare en in gebruik zijnde voertuigen per buurtcode
 - Aantal Deelvoertuigen



- Aantal defecte voertuigen
 - Aantal en locaties vernielde voertuigen
 - Ontvangen meldingen, klachten over overlast, de oplotstijd hiervan en de wijze waarop de klacht is afgehandeld
 - Geanonimiseerde verplaatsingsgegevens
 - Het aantal ritten dat bij Transport Operator via derden (MaaS dienstverleners), inclusief de dienst van de Gemeente, en het aantal dat via de app van de Transport Operator is geboekt.
- f. Transport Operator biedt per kwartaal een rapportage aan hoe is voldaan aan de hier beschreven beleidsregels, inclusief plan van aanpak en de gevraagde data vermeld bij 5.5.e. Dit doet men minimaal vijf werkdagen voor het kwartaallijks overleg als vermeld bij 5.5.g.
- g. Transport Operator neemt actief deel aan een gemeenschappelijke overleg één op één met de gemeenten en/of tussen Gemeente, MaaS dienstverleners en Transport Operators, dat per kwartaal gaat plaatsvinden en waarbij gekeken wordt naar het verder verbeteren van de overall dienstverlening.
- h. Transport Operator investeert een nader te bepalen hoeveelheid tijd én geld in een gemeenschappelijke beheercomponent, die primair tot doel heeft de spreiding van Deelvoertuigen zodanig goed te regelen dat de mate van overlast door gestalde Deelscooters geminimaliseerd wordt en de dienstverlening voor iedereen, die woonachtig of werkzaam is in het Servicegebied, toegankelijk is.
- i. Wanneer Transport Operator een onderzoek doet onder zijn Gebruikers, ontvangt Gemeente een (geanonimiseerde) kopie van zowel de start van het onderzoek als van de resultaten.

5.6 Eisen in verband met MaaS

- a. Transport Operator sluit zich binnen 4 maanden na verzoek van de Gemeente aan op het geselecteerde platform c.q. de specifieke MaaS-app voor de Gemeente. Dit onder de aanname dat de app van Tilburg landelijk geaccepteerde standaarden gebruikt (zoals de TOMP API). De dienstverlening dient daarbij volledig te zijn geïntegreerd, hetgeen betekent dat de reservering en betaling dan ook volledig via de Tilburg MaaS-dienstverlener kan verlopen (dus zonder tussenkomst van de eigen app van Transport Operator).
- b. Transport Operator sluit zich, buiten de app van Tilburg MaaS dienstverlener, uiterlijk binnen 12 maanden na ingang van de Vergunning aan bij ten minste één andere MaaS Dienstverlener die landelijk geaccepteerde open standaarden gebruiken (zoals de TOMP API) voor hun aansluiting.
- c. De integratie van de aansluitingen op MaaS dienstverleners is tenminste KIM Niveau 2¹, inclusief toegang tot het voertuig en het kunnen starten/wegrijden van het voertuig. 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.
- d. Transport Operator werkt, binnen 18 maanden na verkrijging van de Vergunning, toe naar een integratie op KIM Niveau 3 of hoger (integratie van vervoersdiensten in abonnementen en bundels). Op dit niveau voorziet MaaS niet alleen in losse verplaatsingen maar faciliteert de dienst de complete dagelijkse mobiliteitsbehoefte van personen en huishoudens door uiteenlopende vervoermiddelen via bundels en/of abonnementen aan te bieden.
- e. Transport Operator zorgt er voor dat de voertuigen digitaal zijn te vinden, te boeken, te betalen via een app in iOS en Android (en evt. andere gangbare besturingssystemen) in de Nederlands en Engelse taal. Ook storingen en klachten moeten via de app gemeld kunnen worden. Locaties en beschikbare (niet in gebruik zijnde of gereserveerde geparkeerde) voertuigen worden real time en nauwkeurig weergegeven.
- f. Transport Operator mag geen exclusiviteit met een MaaS dienstverlener afspreken, in strijd met de doelen van paragraaf 3.1 en de voorwaarden dat zowel bij de app van de Tilburg MaaS dienstverlener als een andere (b.v. landelijke) MaaS provider wordt aangesloten.
- g. Ketenverantwoordelijkheid: Ook als de MaaS Provider taken van de Transport Operator overneemt blijft de Transport Operator verantwoordelijkheid dragen voor alle afspraken die met Gemeente zijn afgesproken. De Transport Operator is immers de partij waaraan de Vergunning wordt gegund en kan de verantwoordelijkheid om te voldoen aan de voorwaarden en voorschriften niet delegeren c.q. verleggen.
- h. Non-discriminatie beginsel: de eigen propositie van de Transport Operator wordt niet voorgetrokken voor die van MaaS Providers. Dit om inclusiviteit en bruikbare toegankelijkheid te maximaliseren (als beschreven in hoofdstuk 3) en niet de eigen app van de Transport Operator 'voor te trekken'.

1) KIM Niveau 2 = integratie van zoeken, boeken en betalen. Op dit niveau faciliteert MaaS het vinden, boeken en betalen van losse verplaatsingen. De toegevoegde waarde van niveau 2 voor de gebruiker is dat het zoeken, boeken en betalen wordt gecombineerd in één loket (bijvoorbeeld via een app met een vooraf geregistreerde creditcard).



6 Ontheffing

Snelle innovatieve ontwikkelingen vragen soms om snelle reactie van de wetgever, ook als we de maatschappelijke effecten nog niet helemaal te overzien zijn. Met een Ontheffing Deelmobiliteit bieden we burgemeester en wethouders de mogelijkheid om te experimenteren met vormen van Deelmobiliteit waarvoor (nog) geen vergunningen worden afgegeven.

De nadere regels voor een Ontheffing Deelmobiliteit worden bepaald per Ontheffing door burgemeester en wethouders in overleg met de Transport Operator die de Ontheffing ontvangt.

Naast de nadere regels maken we een aantal algemene afspraken:

- a. Een experiment is een tijdelijke proef met de maximale tijdsduur van 1 jaar.
- b. Initiatieven kunnen worden ingediend via een nader te bepalen loket voor Deelmobiliteit. Daarin zijn minimaal beschreven:
 - De aard van het experiment;
 - Specifieke kenmerken van de voertuigen;
 - Het Servicegebied van de voertuigen;
 - Looptijd van het experiment;
 - De wijze van monitoring, dataverzameling en datadeling;
 - Tussentijdse en eindevaluatie van het experiment;
 - Eventuele andere omstandigheden die voor het experiment van belang zijn.
- c. Ontheffingen Deelmobiliteit worden verleend voor experimenten in gebieden waar:
 - Burgemeester en wethouders de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten in de Openbare ruimte willen onderzoeken;
 - Een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt (al dan niet tijdelijk);
 - Een specifieke doelgroep behoefte heeft aan een specifieke vorm van vervoer die daar niet of in beperkte mate aanwezig is.

7 Slotbepaling

- a. Transport Operator vrijwaart de gemeente Tilburg integraal voor elke mogelijke aanspraak van een Gebruiker of derde die betrekking heeft op de exploitatie en het gebruik van het deelsysteem van de Transport Operator.
- b. Transport Operator draagt de volle verantwoordelijkheid voor het feit dat de Gebruikers van zijn systeem wettelijk bevoegd zijn om zijn Deelvoertuigen te besturen.
- c. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om op elk moment extra vergunningen te verstrekken of een Vergunning in te trekken wanneer in strijd wordt gehandeld met de overeengekomen eisen en voorwaarden of het ter gebruik aanbieden van de Deelvoertuigen:
- d. De gemeente Tilburg kan op ieder moment, in lijn met of onafhankelijk van de kwartaarlijkse evaluaties, controles uitvoeren om te controleren of een Transport Operator zich houdt aan de voorschriften van de Vergunning, de inhoud van de Vergunning effectief wordt geëxploiteerd en/of de Transport Operator nog voldoet aan de kwaliteitseisen, toelatings- en exploitatievoorwaarden.
- e. Indien de Transport Operator zijn activiteiten beëindigd, brengt hij de Gemeente daarvan onmiddellijk op de hoogte. De Vergunning wordt geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip dat de Transport Operator aangeeft dat het haar activiteiten zal beëindigen en dat deze boodschap aan de inwoners ook door Tilburg is bevestigd. In geval van faillissement is de curator verplicht om deze beëindiging bij Tilburg aan te geven en de bevestiging te ontvangen.
- f. De gemeente Tilburg zal direct na het verstrekken van de vergunningen een overleg starten met de Transport Operators met als doel het ontsluiten van buurgemeenten, zoals Goirle, Dongen, Gilze-Rijen en Oisterwijk. Deelmobiliteit houdt immers niet op aan de gemeentegrens.
- g. In het kader van uitwisselbaarheid tussen steden zal, in samenspraak met de Transport Operators met een vergunning voor Tilburg, specifieke dropzones worden aangewezen waar ook Deelvoertuigen van Transport Operators die actief zijn in omliggende gemeenten, waaronder de B5-gemeenten, gebruik van mogen maken.
- h. In gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslissen burgemeester en wethouders.



Bijlage: Bijlage 1 van het raadsbesluit Basiselementen voor de Agenda Deelmobiliteit

Om te komen tot een stad breed aanbod aan Deelmobiliteit dat efficiënt omgaat met de Openbare ruimte en dat een belangrijke aanvulling is op de traditionele vormen van vervoer zijn de volgende activiteiten gepland:

- A. Het inrichten van een vergunningstelsel voor het commercieel mogen aanbieden van Deelvoertuigen in de Openbare ruimte. Met dit vergunningstelsel willen we de volgende doelen bewerkstelligen:
 1. Voorkomen van wildgroei in aanbod van Deelmobiliteit
 2. Komen tot een inclusief en divers aanbod aan Deelmobiliteit
 3. Vanaf 1 januari 2025 zijn alle Deelvoertuigen emissie loos
 4. Bewerkstelligen dat Deelvoertuigen (en daarmee de Openbare ruimte) efficiënt gebruik worden
 5. Vooral ruimte bieden aan partijen die bereid zijn hun dienstverlening integraal (lees: via een gemeenschappelijke App) aan te bieden naar de Gebruikers
 6. Lokale spelers de ruimte geven toe te treden tot de snelgroeiende markt van Deelmobiliteit
 7. Aanbieders van Deelmobiliteit in Tilburg een reële kans bieden op een gezonde business case
- B. De volgende randvoorwaarden worden meegegeven voor het vergunningstelsel:
 1. Binnen het vergunningstelsel is maximaal ruimte voor marktwerking.
 2. Er moet ruimte blijven voor nieuwe partijen in de markt van Deelmobiliteit om hun diensten ook in Tilburg aan te bieden.
 3. Het vergunningstelsel zal geen sta-in-de-weg zijn voor initiatieven op het gebied van delen van privé voertuigen.
- C. Het aangaan van een strategische alliantie met een MaaS-provider. Het doel van deze samenwerking is te komen tot de volgende dienstverlening:
 1. Een App die op termijn op eenduidige wijze toegang geeft tot alle Deelvoertuigen in Tilburg.
 2. Een eenduidig loket voor de afhandeling van operationele vragen over Deelmobiliteit in Tilburg.
 3. Een geïntegreerde wijze van facturatie.
 4. Een geïntegreerde dienstverlening over alle aanbieders van Deelvoertuigen heen, die leidt tot een betere dienstverlening naar de Gebruikers en tot efficiënter gebruik van de Deelvoertuigen.
 5. Een structuur waarmee het voor ontwikkelaars makkelijk wordt om aanbod op de eigen locatie te integreren met het publieke aanbod aan Deelmobiliteit.
- D. Op termijn is het aan de marktpartijen zelf om de kwaliteit van dienstverlening in stand te houden. Op basis van de marktontwikkelingen van 2021 qua (deel)mobiliteit is deze strategische alliantie voorzien voor een periode van om en nabij de 5 jaar. Dit impliceert dat we maximaal aansluiten op landelijke ontwikkelingen op het gebied van MaaS (Mobility as a Service) en zo min mogelijk investeren in specifiek maatwerk.
- E. Samen met deze MaaS-provider en enkele aanbieders van Deelmobiliteit een hoogwaardig aanbod aan Deelmobiliteit realiseren in de parkeergarage Zwijsen.
- F. Daarbij onderzoeken hoe een gemeenschappelijke vorm van beheer mogelijk is.
- G. Aanvullend aan de mobiliteitshub parkeergarage Zwijsen binnenstedelijke locaties aan te wijzen waar Deelmobiliteit in meer geconcentreerde vorm kan worden aangeboden (stad-hubs). Daarbij zal in elk geval de locatie Koningsplein, en directe omgeving, worden meegenomen.
- H. Het inrichten van een Mobiliteitsfonds dat primair gevuld wordt door ontwikkelaars die voor een ontwikkeling een reductie willen op de parkeereis.
- I. Met grotere werkgevers in de stad in gesprek gaan om hun vloot van dienstauto's te flexibiliseren en buiten kantooruren beschikbaar te stellen voor de omwonenden. Te beginnen bij de Gemeente zelf.
- J. Een zodanig hoog kwaliteitsniveau van Deelmobiliteit organiseren dat dit bij bepaalde doelgroepen leidt tot een structureel lager autobezit.
- K. Zorgen dat Deelmobiliteit een financieel aantrekkelijke optie is voor huishoudens met een lager inkomen die minder auto gebonden zijn.

Toelichting

- A. *Marktwerking is geen natuurlijke bondgenoot van samenwerking.*
Op dit moment zijn in Tilburg een drietal aanbieders van deelauto's actief en één aanbieder van Deelscooters. Deze aantallen zullen de komende tijd gestaag toenemen. De meeste aanbieders

hebben vergelijkbare producten en richten zich op dezelfde doelgroepen. Daar wordt de stad brede dienstverlening niet echt beter van, terwijl het efficiënt gebruik van de Openbare ruimte afneemt. Daarnaast zijn de business cases van deze aanbieders nog flinterdun en die worden door het meer-van-het-zelfde principe er ook niet snel beter op. Hierdoor staat de betaalbaarheid en kwaliteit van de gezamenlijke dienstverlening naar onze inwoners onder druk. Met een vergunningstelsel voor het aanbieden van Deelvoertuigen op de openbare weg krijgen we als Gemeente meer grip op het gebruik van de schaarse Openbare ruimte. Daarnaast kunnen we sturen op inclusiviteit, duurzaamheid en diversiteit van aanbod. Zonder regierol van de Gemeente, en het daarbij behorende vergunningstelsel, zijn deze doelen veel moeilijker te realiseren.



- B. *De uitdaging is om het vergunningstelsel te laten aansluiten bij marktontwikkelingen op het gebied van Deelmobiliteit.*
Het vergunningstelsel leidt tot een zekere vorm van exclusiviteit, maar mag geen belemmering zijn voor de positieve kanten van marktwerking. Aanbieders zijn met elkaar in concurrentie en nieuwe aanbieders liggen nog steeds op de loer. Dat impliceert, bijvoorbeeld, dat vergunningen maar een eindige duur hebben en dat verlenging soms in concurrentie zal plaatsvinden. Het vergunningstelsel waar we hier over spreken richt zich op commerciële aanbieders. Echter, we zien dat ook steeds meer particulieren hun eigen auto gaan delen. Deze ontwikkeling willen we als Gemeente graag ondersteunen, bijvoorbeeld met een specifieke parkeervergunning. Dit is overigens wel een heel ander product.
- C. *De gebruikersvraag staat centraal.*
De meeste vormen van Deelmobiliteit zijn tot nu toe vooral aanbod gedreven. Steeds meer onderzoeken laten zien hoe belangrijk het is om te komen tot een hoogwaardig en betaalbaar aanbod van Deelmobiliteit. De overheid investeert in regionale MaaS-pilots (Mobility as a Service), waarin mobiliteitsdiensten worden geïntegreerd en beschikbaar komen onder één reisapp. Deze ontwikkeling is essentieel voor een hoogwaardige dienstverlening op het gebied van Deelmobiliteit, waarbij efficiënt omgegaan wordt met ruimte en geld.
Om te komen tot een reis app is het ontsluiten van vervoersmiddelen, zoals OV en Deelvoertuigen, randvoorwaardelijk. Deze deelfunctionaliteit is voor nu, in de toepassing van Tilburg, al voldoende om de dienstverlening met betrekking tot Deelmobiliteit op een hoger plan te trekken.
Als je als Gemeente toewerkt naar een eenduidig loket voor de Gebruikers van Deelmobiliteit, dan draait het niet alleen om de technische kant (de App), maar vooral ook om de organisatorische kant. Zeker ook omdat de schaarse ruimte ons dwingt om in nauwe samenwerking met diverse elkaar concurrerende marktpartijen vooral een vraagvolgend aanbod te creëren. Dat vereist een dienstverlener (een zogeheten MaaS-provider), die in samenwerking met deze marktpartijen de dienstverlening in Tilburg integreert. Vanuit de landelijke MaaS-pilotprojecten komen er steeds meer van dergelijke dienstverleners. Op termijn kunnen deze dienstverleners zichzelf bedruipen, maar voor de korte termijn vergt het bundelen van aanbod en dienstverlening nog veel afstemming en aanloopverliezen dekkende investeringen.
De maatschappelijke belangen (woningtekort aanpakken en tegelijkertijd een betere Openbare ruimte creëren) zijn groot. Daarom is in de opbouwfase een strategische alliantie aangaan met een MaaS-provider een logische manier om grip te houden op de bijbehorende mobiliteitsdoelen, zonder operationele taken binnen de gemeentelijke organisatie weg te leggen en tegelijkertijd slechts beperkt financiële risico's te lopen.
- D. *Anders dan OV moet binnenstedelijk aanbod van Deelmobiliteit op termijn een op zichzelf staande commerciële dienstverlening zijn.*
Op dit moment heeft geen enkele aanbieder van Deelmobiliteit al een profijtelijke business case. De meeste partijen zijn vooral bezig met het bijplaatsen van voertuigen om daarmee marktaandeel



te veroveren. De kosten gaan ook hier voor de baat. De MaaS-initiatieven zijn vanuit gebruikersperspectief zeer wenselijk, maar verhogen de risico's voor de individuele aanbieder van Deelmobiliteit. Waar deze nu een 1-op-1 relatie heeft met de klant zal die relatie straks vluchtiger worden. In het begin moeten overheden en marktpartijen elkaar helpen om de dienstverlening te stroomlijnen en naar een hoger niveau te tillen. Maar op termijn zal de regierol van de Gemeente zich meer en meer richten op het optimaal benutten van de Openbare ruimte.

- E. *Samenwerking moet je ervaren en waar nodig bijschaven.*
Eind 2022 wordt de parkeergarage Zwijzen opgeleverd. De benedenverdieping wordt ingericht met een fietsstalling, een scooterstalling en een aanbod aan Deelmobiliteit. De parkeergarage Zwijzen wordt daarmee een Mobiliteitshub, waarvan de dienstverlening zich richt op OV-bezoekers aan de stad ('last mile'-oplossing) en op de bewoners van de Spoorzone. De piekmomenten van deze twee doelgroepen zijn complementair, wat een enorme kans op dubbelgebruik geeft. De Mobiliteitshub Zwijzen gaat daarmee een belangrijke positie innemen in het stad brede aanbod aan Deelmobiliteit. Vandaar de behoefte om de dienstverlening in goede samenwerking met marktpartijen in te richten en daarmee een 'proof of concept' te laten zijn voor de uitrol van Deelmobiliteit in de rest van de (binnen)stad.
- F. *De MaaS-provider wordt mogelijk ook een goed intermediair voor 'social return'.*
Iedere aanbieder van Deelmobiliteit heeft per gemeente een eigen beheerorganisatie. Voor Deelscooters, bijvoorbeeld, zorgt deze organisatie voor het vervangen van lege batterijen, het verplaatsen van scooters die op de verkeerde plek staan, schoonmaken, et cetera. In principe zijn dit werkzaamheden die in een aanbesteding prima onder het hoofdstuk social return kunnen vallen. Beheer per dienstverlener is duurder dan collectief. Doordat in de parkeergarage Zwijzen een aantal verschillende aanbieders Deelvoertuigen plaatsen kan het gezamenlijk verantwoordelijk worden voor een lokale beheerder mogelijk ook leiden tot een betere dienstverlening. En in zo'n scenario is de MaaS-provider logischerwijs de operationeel verantwoordelijke partij.
- G. *De locatie waar Deelvoertuigen wordt aangeboden wordt steeds belangrijker.*
In de kleinschaligheid waarin vandaag de dag deelauto's worden aangeboden, wordt veelal gekozen voor een vaste standplaats. Meestal is dat dan een parkeerplaats in de Openbare ruimte. Sommige aanbieders kiezen voor een 'valet service', waarbij de auto gebracht wordt naar de aanvrager. Voor deze laatste groep aanbieders zijn stadsbrede parkeervergunningen afgegeven. Deelscooters worden vooral 'Free floating' aangeboden. Daarmee staan de voertuigen op de plek waar ze door de laatste Gebruiker worden achtergelaten. In de toekomst neemt de behoefte toe om op wijk en buurtniveau meer duidelijkheid te krijgen waar Deelmobiliteit wordt aangeboden (wijk-hubs). Tevens geeft dat de Gemeente meer mogelijkheden om de mogelijke overlast ten gevolge van 'Free floating'-concepten terug te dringen.
- H. *Dankzij een geïntegreerd aanbod aan Deelmobiliteit wordt het voor ontwikkelaars een stuk goedkoper om in de mobiliteitsbehoefte van nieuwe bewoners te voorzien.*
Het succesvol aanbieden van Deelmobiliteit is niet alleen in belang van de inwoners van onze stad. Met een reductie op de parkeereis gaan de kosten voor de ontwikkelaar substantieel naar beneden. Dit helpt om tot een haalbare business case te komen. Maar voor het dekken van aanloopverliezen met Deelmobiliteit hoeft niet alleen de Gemeente aan de lat te staan. Vandaar het voorstel om aan ontwikkelaars, die met de inzet van Deelmobiliteit een reductie wensen op de parkeernorm, een financiële bijdrage te vragen. Deze bijdrage moet wel beduidend lager zijn dan de kosten van het aanleggen van een (ondergrondse) parkeerplaats. Met de middelen die zo verkregen worden kan de Gemeente, in samenspraak met de marktpartijen, de drempel om gebruik te maken van Deelmobiliteit verlagen en de integratie van dienstverlening versnellen.
- I. *Dubbelgebruik is de enige manier om een hoogwaardige aanbod aan Deelmobiliteit ook betaalbaar te houden.*
Net als andere grote bedrijven en organisaties beschikt de Gemeente over een groot aantal dienstauto's. En de verwachting is dat bij binnenstedelijke bedrijfsvestigingen de behoefte aan dienstauto's de komende jaren alleen maar zal toenemen, omdat medewerkers voor het woon-/werkverkeer steeds vaker zullen kiezen voor een alternatief voor de auto. Deze dienstauto's staan buiten kantoortijden meestal niets te doen. Dit is uitermate zonde als in de omgeving juist buiten kantoortijden de vraag naar Deelvoertuigen toeneemt. De constatering is dus dat hier sprake is van een win/win-situatie. De Facilitaire Dienst van de Gemeente heeft aangegeven mogelijkheden te zien om een deel van hun vloot via aanbieders van Deelvoertuigen te flexibiliseren en daarbij afspraken te maken over de inzet van die capaciteit buiten werktijden. Op deze wijze kan met deze Deelvoertuigen prima de piekvraag van bewoners ('s avonds en in het weekend) worden opgevangen, waardoor de kosten en de financiële risico's voor de dienstverlener (en daarmee ook voor de Gebruiker) beduidend lager zijn.
- J. *De ruimtelijke winst zit in een verminderd autogebruik, maar binnenstedelijk vooral in een verminderd autobezit.*
Een reductie van de parkeereis bij een woonontwikkeling gaat uiteindelijk over een lager autobezit. Dus is de uitdaging vooral een grotere groep mensen verleiden te verhuizen naar (de binnenstad van) Tilburg zonder een eigen auto mee te nemen. Onderzoeken laten zien dat zo'n reductie mo-



gelijk is als het aanbod aan Deelmobiliteit voldoende hoogwaardig is en betaalbaar. En daarvoor hebben we als Gemeente juist de regierol nodig. Kansrijke groepen zijn, onder andere, jongeren, hoger opgeleiden en sociale huur.

- K. *Voor huishoudens met een lager inkomen weegt het aspect betaalbaarheid extra zwaar.* Iedere doelgroep heeft zijn eigen motivaties om te kiezen voor Deelmobiliteit. Naarmate het inkomen lager wordt stijgt het belang van de betaalbaarheid. Binnenstedelijk is de ruimte schaars en is het daarom erg aannemelijk dat de kosten van het hebben van een eigen auto toenemen. Om te voorkomen dat lagere inkomens zo indirect geweerd worden uit de binnenstad is een goedkoper alternatief voor de eigen auto wenselijk.