

Regeling deeltweewielers Den Haag 2026

Toelichting

Het college zet in op deelmobiliteit als een duurzame en efficiënte vorm van vervoer die bijdraagt aan verminderd voertuigbezit. Tegelijkertijd kan deelmobiliteit druk leggen op de schaarse openbare ruimte en overlast veroorzaken. Om dit te reguleren is een vergunning vereist voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Deze verplichting is vastgelegd in artikel 2:8 van de Algemene plaatselijke verordening voor de gemeente Den Haag (APV). In dat artikel zijn enkele bevoegdheden bij het college neergelegd. Deze regeling geeft uitvoering aan deze bevoegdheden en heeft specifiek betrekking op het segment deeltweewielers.

De gemaakte keuzes in deze regeling zijn gebaseerd op de 'Strategie Deelmobiliteit 2030', het 'Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit en mobiliteitshubs 2024-2027' en andere beleidskaders. In deze stukken stelt Den Haag de ambitie om een meer regisserende en simulerende rol te vervullen op het gebied van deelmobiliteit. Dit heeft als doel om beter overlast te voorkomen en te verzekeren dat de toekomstige ontwikkeling van deelmobiliteit in Den Haag alleen plaats kan vinden binnen gestelde kaders.

Deze regeling vertaalt bovenstaande beleidsambities naar concrete en handhaafbare voorwaarden voor het aanbieden van deeltweewielers. Omdat de beschikbare openbare ruimte in Den Haag beperkt is en overaanbod moet worden voorkomen, begrenst deze regeling de totale omvang van het aanbod van bepaalde categorieën deeltweewielers door zowel het aantal vergunningen als het aantal deeltweewielers per vergunning te maximeren. Daarbij worden de schaarse vergunningen verleend aan aanbieders die overlast het beste weten te beperken. Daarnaast worden deeltweewielers door deze regeling uitsluitend toegestaan op locaties waar dit ruimtelijk wenselijk wordt geacht; daartoe wijst het college separaat toelaatgebieden en stallingsplafonds aan. Gezien de snelle opkomst van nieuwe soorten deelloertuigen worden de toegestane voertuigcategorieën in deze regeling helder afgebakend, zodat ongewenste of onvoorziene typen worden uitgesloten. Ook stelt de regeling operationele eisen aan het gebruik van de openbare ruimte: zo wordt langdurige stilstand tegengegaan en wordt overlast door foutief parkeren voorkomen. Tot slot maakt de regeling datagedreven sturing en handhaving mogelijk via eisen aan data-uitwisseling en communicatie tussen belanghebbenden, zodat vergunningsvoorwaarden aantoonbaar worden nageleefd, snel kan worden ingegrepen en de overlastduur beperkt blijft.

Voor alle voorwaarden is rekening gehouden met de juridische mogelijkheden en de handhaafbaarheid. Handhaving vindt zowel fysiek als operationeel plaats, op straat en digitaal, op basis van periodieke rapportages en evaluatiegesprekken.

Besluitvorming

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag;

gelet op artikel 2:8, vierde lid, van de Algemene plaatselijke verordening voor de gemeente Den Haag;

besluit vast te stellen de Regeling deeltweewielers Den Haag 2026:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- | | |
|--|--|
| - college: | college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag; |
| - City Data Specificatie-Mobiliteit (CDS-M): | een werkwijze ontwikkeld door een samenwerking van grote Nederlandse steden om data-uitwisseling bij deelmobiliteit veilig en effectief te maken; |
| - dashboard deelmobiliteit: | een webtool ontwikkeld door kennisplatform CROW om gemeenten te helpen bij het monitoren en beheren van deelmobiliteit binnen hun gebied. Het dashboard verzamelt real-time gegevens over de locatie en beschikbaarheid van deelloertuigen, evenals informatie over hoelang deelloertuigen in de openbare ruimte geparkeerd staan en hoe deelmobiliteit wordt gebruikt. Deze gegevens worden gebruikt om beleidsvorming en regulering te ondersteunen; |
| - deeltweefiets: | fiets met twee of drie wielen, voorzien van een laadbak van minimaal 200 liter, bevestigd aan de voorkant van de fiets, die bedoeld is voor het vervoeren van bijvoorbeeld goederen of kinderen, al dan niet voorzien van trapondersteuning door middel van een elektrische hulpmotor waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, welke wordt aangeboden als deelloertuig; |

- deelfiets met trapondersteuning:	fiets met twee wielen welke voorzien is van trapondersteuning door middel van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, welke wordt aangeboden als deelvoertuig, niet zijnde een deelbakfiets;
- deelfiets zonder trapondersteuning:	fiets met twee wielen dat uitsluitend met spierkracht via pedalen wordt aangedreven en geen elektrische hulpmotor of andere componenten voor trapondersteuning bevat, welke wordt aangeboden als deelvoertuig, niet zijnde een deelbakfiets;
- deelscooter:	motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h (snorfiets) of 45 km/h (bromfiets), niet zijnde een bromfiets als bedoeld in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, welke wordt aangeboden als deelvoertuig;
- deelvoertuig:	voertuig dat als onderdeel van een activiteit in uitoefening van beroep of bedrijf structureel en herhaaldelijk voor korte duur tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden op of aan de weg aan derden wordt aangeboden, met uitzondering van deelvormen waarbij een besloten groep bewoners één of meerdere voertuigen onderling deelt in een groep of coöperatie en particuliere deelvormen waarbij bewoners hun privévoertuigen delen met derden, waarvoor een vergunning van het college vereist is;
- dienstverleningsplan:	een document dat de aanvrager bij de vergunningsaanvraag indient en waarin hij zijn dienstverlening beschrijft, inclusief een omschrijving en een foto van het deelvoertuig, het aantal deelvoertuigen dat wordt aangeboden en de methode van aanbieden, waaronder ten minste het huursysteem, de stallingsvoorwaarden en het bedieningsgebied;
- General Bikeshare Feed Specification (GBFS):	een real-time dataspecificatie die de huidige status van een deelfietsstelsel beschrijft. Een GBFS-feed bestaat uit een reeks bestanden in JSON-formaat (JavaScript Object Notation), een tekstgebaseerde structuur voor gegevensuitwisseling, waarin verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem worden gemodelleerd;
- gebruikssessie:	de periode waarin een gebruiker een deelvoertuig huurt. Deze sessie begint op het moment dat de gebruiker de huur start en eindigt wanneer de gebruiker de huur beëindigt;
- locatiestrijdig geplaatst deelvoertuig:	een deelvoertuig dat, ongeacht of het is geplaatst door de vergunninghouder, een gebruiker of een derde, is geplaatst buiten een toelaatgebied of binnen een toelaatgebied waar het geldende stallingsplafond is bereikt;
- Mobility Data Specification (MDS):	een standaard ontwikkeld door de Open Mobility Foundation (OMF) om data-uitwisseling tussen steden en aanbieders van deelmobiliteit te faciliteren;
- Nederlands Profiel Data(delen) Deelmobiliteit:	een set technische dataspecificaties en juridische kaders ontwikkeld om veilige en effectieve data-uitwisseling bij deelmobiliteit te waarborgen, die is ontwikkeld aan de hand van de CDS-M werkwijze;
- onveilig geplaatst deelvoertuig:	een deelvoertuig dat, ongeacht of het is geplaatst door de vergunninghouder, een gebruiker of een derde, zodanig is geplaatst dat hierdoor een gevaar ontstaat voor de veiligheid van weggebruikers of hulp- en nooddiensten, waaronder in elk geval wordt verstaan het plaatsen op de rijbaan, op fietsstroken of -paden, op in- of uitritten van hulpdiensten of op andere locaties waar het voertuig de verkeersveiligheid in gevaar brengt;
- overlastgevend geplaatst deelvoertuig:	een deelvoertuig dat, ongeacht of het is geplaatst door de vergunninghouder, een gebruiker of een derde, zodanig is geplaatst dat hierdoor de vrije doorgang op het trottoir voor voetgangers, met inbegrip van personen met kinderwagens, rolstoelen of andere hulpmiddelen, wordt beperkt tot minder dan 1,2 meter, dan wel – op trottoirs breder dan 2,4 meter – tot minder dan 50% van de beschikbare trottoirbreedte, waarbij tevens sprake is van overlastgevend plaatsen indien meerdere deelvoertuigen gezamenlijk de vrije doorgang onder deze norm brengen, waarbij in dat geval ieder van de betrokken deelvoertuigen als overlastgevend geplaatst wordt aangemerkt;
- servicegebied:	het gebied waarin een aanbieder het ophalen of inleveren van een deelvoertuig toestaat;
- serviceplaats:	de plaats waarop een aanbieder het ophalen of inleveren van een deelvoertuig toestaat;
- vergunning:	een vergunning als bedoeld in artikel 2:8, eerste lid, van de verordening;
- vergunninghouder:	de rechtspersoon aan wie op basis van zijn aanvraag vergunning wordt verleend;
- vergunningsvoorwaardenplan:	een document bestaande uit maximaal vijf A4-pagina's dat de aanvrager bij de vergunningsaanvraag indient en waarin hij beschrijft hoe hij aannemelijk maakt dat hij aan alle vergunningsvoorwaarden uit hoofdstuk 3 van deze regeling kan voldoen;
- vergunningsvoorwaardenverslag:	een periodiek verslag waarin de vergunninghouder kwantitatief onderbouwd aantoont hoe over een gegeven periode voldaan is aan de vergunningsvoorwaarden uit hoofdstuk 3 van deze regeling;
- verordening:	Algemene plaatselijke verordening voor de gemeente Den Haag;
- voertuig:	hetgeen hieronder wordt verstaan in artikel 1:1, onder d, van de verordening.

Hoofdstuk 2 Aanvragen vergunning

Artikel 2:1 Aanvraagvereisten

1. De vergunning wordt aangevraagd bij het college, door middel van het aanvraagformulier, welke digitaal beschikbaar gesteld wordt.
2. De aanvrager vraagt de vergunning in alle gevallen aan onder overlegging van:
 - a. een uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat;
 - b. statuten of een inzicht in feitelijk handelen waaruit blijkt dat de aanvrager het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft;
 - c. een dienstverleningsplan van maximaal vijf pagina's A4; en
 - d. een vergunningsvoorwaardenplan van maximaal vijf pagina's A4.

3. Indien het een aanvraag voor de voertuigcategorie deelscooter betreft, overlegt de aanvrager daarnaast de plannen die nodig zijn voor de vergelijkende beoordeling van vergunningsaanvragen ten behoeve van de verdeling van vergunningen, als beschreven in hoofdstuk 5.
4. Per aanvrager wordt maximaal één vergunning per voertuigcategorie verleend, waarbij moeder-, dochter-, of zusterondernemingen van de aanvrager of op een andere wijze verweven ondernemingen als een en dezelfde aanvrager worden beschouwd.

Artikel 2:2 Vergunningsduur

1. Op grond van artikel 2:8, zesde lid, van de verordening bepaalt het college dat de vergunning voor alle in artikel 3:1 genoemde voertuigcategorieën geldig is tot 4 februari 2030.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de vergunning voor de voertuigcategorie deelfietsen met trapondersteuning verleend voor de duur van de concessieopdracht voor regionale deelmobiliteit in de regio Haaglanden, zoals bedoeld in hoofdstuk 4, en eindigt deze van rechtswege op het moment dat deze concessieopdracht eindigt.

Hoofdstuk 3 Vergunningsvoorwaarden

Artikel 3:1 Maximale hoeveelheid vergunningen

1. Per voertuigcategorie wordt een bepaald aantal vergunningen verleend, te weten:
 - a. deelbakfiets: onbeperkt aantal vergunningen;
 - b. deelfiets met trapondersteuning: 1 vergunning;
 - c. deelfiets zonder trapondersteuning: onbeperkt aantal vergunningen; en
 - d. deelscooter: 2 vergunningen.
2. Vergunningen voor voertuigcategorieën waarvoor een beperkt aantal vergunningen wordt verleend, worden verdeeld volgens de daarvoor geldende procedures:
 - a. voor deelfietsen met trapondersteuning geldt de procedure als omschreven in hoofdstuk 4;
 - b. voor deelscooters geldt de procedure als omschreven in hoofdstuk 5.

Artikel 3:2 Maximale hoeveelheid deelvoertuigen per vergunning

1. Het college stelt per vergunning het aantal te vergunnen deelvoertuigen vast:
 - a. deelbakfiets: maximaal 1000 deelvoertuigen per vergunning;
 - b. deelfiets met trapondersteuning: maximaal 1000 deelvoertuigen per vergunning;
 - c. deelfiets zonder trapondersteuning: maximaal 1000 deelvoertuigen per vergunning; en
 - d. deelscooter: maximaal 500 deelvoertuigen per vergunning.
2. Gedurende het zomerseizoen (van 1 maart tot en met 31 oktober) geldt een tijdelijke verhoging van 25% op het in de vergunning vastgestelde maximumaantal deelvoertuigen. Na deze periode wordt het oorspronkelijke maximum weer van kracht.
3. Indien de vergunninghouder deelvoertuigen aanbiedt in direct aangrenzende buurgemeenten, mag het in de vergunning vastgestelde maximumaantal deelvoertuigen in Den Haag, ten behoeve van operationele flexibiliteit, op maximaal 25 dagen per kalenderjaar en niet langer dan vijf aaneengesloten dagen, met 25% worden overschreden.
4. De vergunninghouder plaatst op geen enkel moment meer deelvoertuigen op of aan de weg dan het in zijn vergunning vastgestelde maximumaantal voertuigen als bedoeld in het eerste lid, inclusief de tijdelijke verhogingen als toegestaan in het tweede en derde lid.

Artikel 3:3 Toelaatgebieden en stallingsplafonds

1. De vergunninghouder zorgt dat zijn servicegebieden en serviceplaatsen te allen tijde vallen binnen de door het college aangewezen toelaatgebieden als bedoeld in artikel 2:8, achtste lid, van de verordening.
2. De vergunninghouder zorgt dat het onmogelijk is voor gebruikers om een gebruikssessie te beëindigen wanneer het deelvoertuig zich bevindt buiten de toelaatgebieden als bedoeld in het eerste lid.
3. De vergunninghouder plaatst geen deelvoertuigen in toelaatgebieden waar het stallingsplafond bereikt is, als bedoeld in artikel 2:8, negende lid, van de verordening.
4. De vergunninghouder zorgt dat het onmogelijk is voor gebruikers om een gebruikssessie te beëindigen wanneer het voertuig zich bevindt binnen een toelaatgebied waar het stallingsplafond bereikt is, als bedoeld in artikel 2:8, negende lid, van de verordening.
5. Het college informeert de vergunninghouder bij een besluit tot wijziging van de aangewezen toelaatgebieden of stallingsplafonds ten minste tien werkdagen voor inwerkingtreding van deze wijziging.

Artikel 3:4 Eisen aan het gebruik van de openbare ruimte en deelvoertuigen

1. In het kader van efficiënt gebruik van de ter beschikking gestelde schaarse openbare ruimte, zorgt de vergunninghouder dat de op of aan de weg geplaatste deelvoertuigen goed gebruikt worden volgens de hierna genoemde normen:
 - a. het aandeel deelvoertuigen dat langer dan 72 uur (drie dagen) ongebruikt op één locatie heeft gestaan, bedraagt op ieder moment maximaal 20% van het totale aantal deelvoertuigen dat de vergunninghouder op dat moment op of aan de weg aanbiedt;
 - b. het aandeel deelvoertuigen dat langer dan 168 uur (zeven dagen) ongebruikt op één locatie heeft gestaan, bedraagt op ieder moment maximaal 5% van het totale aantal deelvoertuigen dat de vergunninghouder op dat moment op of aan de weg aanbiedt; en
 - c. geen enkel deelvoertuig mag op ieder moment langer dan 672 uur (28 dagen) ongebruikt op één locatie staan.
2. De vergunninghouder zorgt voor tijdige verplaatsing van deelvoertuigen die onveilig, overlastgevend of locatiestrijdig staan, ongeacht of zij daar opzettelijk of onopzettelijk zijn geplaatst door de vergunninghouder, een gebruiker of derden. Dit betekent dat vergunninghouder:
 - a. bij onveilig geplaatste deelvoertuigen hulp- en nooddiensten onmiddellijk (op afstand) ondersteunt bij het verplaatsen van deze deelvoertuigen. Indien het deelvoertuig niet door hulpdiensten wordt verplaatst omdat de urgentie dat niet vraagt, zorgt de vergunninghouder ervoor dat het voertuig binnen uiterlijk 8 uur na melding is verplaatst;
 - b. overlastgevend of locatiestrijdig geplaatste deelvoertuigen verplaatst binnen 24 uur na dat dit redelijkerwijs bekend kon zijn.
3. De vergunninghouder verwijdert niet-gebruiksklare deelvoertuigen of maakt deze ter plaatse gebruiksklaar binnen 24 uur nadat het niet-gebruiksklaar zijn redelijkerwijs bekend kon zijn.
4. Het deelvoertuig dat zich bevindt op of aan de weg, is tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen tenminste 85% van de tijd beschikbaar voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van één jaar, waarbij in gebruik zijn wordt meegeteld als zijnde beschikbare tijd.
5. De deelvoertuigen zijn visueel herkenbaar als deelvoertuig met een merkaanduiding van de vergunninghouder en een contactmogelijkheid.
6. Uitingen van handelsreclame op deelvoertuigen mogen het functioneel gebruik van die deelvoertuigen niet belemmeren.
7. De deelvoertuigen hebben een uniek ID en zijn op ieder moment te lokaliseren met een tracking-systeem.
8. De vergunninghouder verwijdert de visuele kenmerken van deelvoertuigen op of aan de weg zodra deze niet (meer) als zodanig in gebruik zijn.

Artikel 3:5 Communicatie

1. De vergunninghouder stelt één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt beschikbaar voor het college. Dit aanspreekpunt is bevoegd om namens de vergunninghouder afspraken te maken over de dienstverlening in Den Haag en is op werkdagen van 09:00 tot 17:00 uur telefonisch en per e-mail bereikbaar.
2. De vergunninghouder stelt een vast Nederlandssprekend aanspreekpunt beschikbaar voor het college voor operationele zaken. Dit aanspreekpunt is dagelijks bereikbaar is van 07:00 tot 23:00 uur. Buiten kantooruren is communicatie in de Engelse taal toegestaan.
3. De vergunninghouder is voor gebruikers alsook bewoners en bezoekers van Den Haag Nederlandstalig telefonisch bereikbaar op werkdagen van 09:00 tot 17:00 uur en is online bereikbaar tijdens de uren waarin de diensten worden aangeboden.
4. De vergunninghouder registreert en rapporteert klachten en meldingen met betrekking tot het gebruik van de openbare ruimte en rapporteert het aantal en type klachten aan het college alsmede de wijze van afhandeling en de duur tot afhandeling.

Artikel 3:6 Dataverkeer

1. De vergunninghouder verleent medewerking aan de periodieke, landelijke enquête onder gebruikers van deelmobiliteit, ter ondersteuning van een goede inpassing van deelmobiliteit in de openbare ruimte door de vergunningverlener.
2. De vergunninghouder levert data aan conform de specificaties van het Dashboard Deelmobiliteit, zolang het 'Nederlands Profiel Data(delen) Deelmobiliteit' nog niet gereed is en de vergunninghouder dit toepast.
3. De vergunninghouder draagt bij aan de doorontwikkeling van het 'Nederlands Profiel Data(delen) Deelmobiliteit' en past dit toe zodra dit gereed is.
4. Vanaf het moment dat het 'Nederlands Profiel Data(delen) Deelmobiliteit' beschikbaar is en de aanbieder dit toepast, verstrekt de vergunninghouder gegevens over zijn deelvoertuigen in de gemeente Den Haag geautomatiseerd aan het college of aan een door het college aangewezen derde partij op basis van het 'Nederlands Profiel Data(delen) Deelmobiliteit'.

5. De vergunninghouder stelt een openbare GBFS-feed beschikbaar van de servicegebieden en de serviceplaatsen die hij hanteert.
6. Het college stelt informatie over toelaatgebieden als bedoeld in artikel 2:8, achtste lid, van de verordening en bijbehorende stallingsplafonds als bedoeld in artikel 2:8, negende lid, van de verordening beschikbaar via een openbare MDS-feed.

Artikel 3:7 Evaluatie

1. De vergunninghouder levert uiterlijk twee maanden na afloop van ieder kalenderjaar een vergunningsvoorwaardenverslag aan het college over het voorafgaande kalenderjaar.
2. De vergunninghouder neemt deel aan halfjaarlijkse evaluatiegesprekken met de vergunningverlener. Het evaluatiegesprek heeft betrekking op het naleven van de vergunningsvoorwaarden.

Artikel 3:8 Verwijdering van deelvoertuigen bij beëindiging van bedrijfsactiviteiten

1. De vergunninghouder verwijdert bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen dertig dagen zijn in de gemeente Den Haag aanwezige deelvoertuigen van de weg.
2. Van beëindiging van de bedrijfsactiviteiten binnen de gemeente Den Haag van de vergunninghouder is sprake als:
 - a. de vergunninghouder zijn activiteiten binnen de gemeente beëindigt. In dat geval brengt de vergunninghouder het college daarvan onmiddellijk schriftelijk op de hoogte;
 - b. de vergunninghouder geen noemenswaardige activiteiten meer laat zien gedurende dertig dagen, waaronder wordt verstaan dat gedurende deze periode geen deelvoertuigen ter gebruik worden aangeboden of er geen operationele handelingen worden verricht die nodig zijn voor het aanbieden van deelvoertuigen, zoals onderhoud, herverdeling of het afhandelen van meldingen;
 - c. de vergunninghouder failliet is verklaard en de curator niet binnen tien werkdagen aangeeft de operatie in afwachting van een doorstart tijdelijk te willen voortzetten; of
 - d. het college de vergunning intrekt op grond van artikel 1:6, eerste lid, van de verordening of artikel 2:8, derde lid, van de verordening.

Hoofdstuk 4 Verdeling vergunning deelfiets met trapondersteuning

Artikel 4:1 Verlening vergunning via de regionale concessieopdracht

1. De vergunning voor het aanbieden van de voertuigcategorie deelfietsen met trapondersteuning, als bedoeld in artikel 3:1, eerste lid, onder b, wordt uitsluitend verleend aan de aanbieder aan wie de concessieopdracht gegund is voor het aanbieden van regionale deelmobiliteit in de regio Haaglanden georganiseerd door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).
2. Overeenkomstig artikel 2:8, derde lid, onder h, van de verordening wordt een aanvraag voor deze vergunning geweigerd indien het ter gebruik aanbieden van deelvoertuigen plaats zou vinden door een aanvrager aan wie de concessieopdracht niet is toegekend. Onverminderd de overige weigeringsgronden uit artikel 2:8 en artikel 1:6 van de verordening en de aanvraagvereisten uit hoofdstuk 2, betekent dit dat een aanvraag tevens wordt geweigerd indien:
 - a. de aanvraag wordt ingediend vóór succesvolle afronding van de in het eerste lid genoemde concessieprocedure;
 - b. de aanvraag niet afkomstig is van de aanbieder aan wie de concessieopdracht als bedoeld in het eerste lid is verleend.
3. Onverminderd de verlening van de concessieopdracht, dient een aanvrager te voldoen aan alle vereisten van deze regeling om in aanmerking te komen voor een vergunning.
4. Onverminderd de verlening van de concessieopdracht, dient een aanvrager te blijven voldoen aan alle vergunningsvoorwaarden van deze regeling gedurende de vergunningsperiode.

Hoofdstuk 5 Verdeling vergunningen deelscooter

Artikel 5:1 Procedure vergelijkende beoordeling van vergunningsaanvragen

1. Het college voert voor de verdeling van het beperkte aantal vergunningen voor de voertuigcategorie deelscooter een vergelijkende beoordeling van vergunningsaanvragen uit.
2. Het college stelt een tijdvak open waarbinnen vergunningsaanvragen voor deelscooters kunnen worden ingediend en maakt dit op een wettelijk voorgeschreven wijze openbaar. Alleen aanvragen die binnen dit tijdvak zijn ingediend, worden in behandeling genomen.
3. De termijn tussen bekendmaking van het openstellen van een tijdvak en de aanvang van het tijdvak, bedraagt minimaal twee weken.
4. Na afloop van het tijdvak als bedoeld in het tweede lid beoordeelt de selectiecommissie als bedoeld in artikel 5:2 de ingediende aanvragen op ontvankelijkheid en vervolgens inhoudelijk op basis van de in te dienen plannen als beschreven in artikel 5:3 en de beoordelingswijze als beschreven in artikel 5:4.

5. De beschikbare vergunningen worden verleend in volgorde van de rangschikking. Deze rangschikking wordt bepaald volgens de procedure beschreven in het zesde lid.
6. Op basis van de inhoudelijke beoordeling als omschreven in het vierde lid krijgt de aanvraag met het hoogste totaal aantal punten in de beoordeling de hoogste plaats in de rangschikking. Indien aanvragen in de beoordeling een gelijk totaal aantal punten scoren, wordt onderstaande stappen in volgorde doorlopen om te bepalen welke aanvraag een hogere score krijgt:
 - a. indien aanvragen in de beoordeling een gelijk totaal aantal punten scoren, dan wordt in de rangschikking een hogere plek gegeven aan de aanvrager die het hoogste scoort op het eerste plan van de in te dienen plannen als beschreven in artikel 5:3, eerste lid. Indien hieruit geen onderscheidend verschil blijkt, worden de scores op het volgende plan met elkaar vergeleken. Deze stap wordt herhaald totdat de scores een onderscheidend verschil aantonen;
 - b. indien na de procedure als beschreven onder a nog steeds geen onderscheid kan worden gemaakt op basis van de puntentelling per plan, dan wordt in de rangschikking een hogere plek gegeven aan de aanvrager die de meeste punten behaald heeft op het beoordelingscriterium 'combinatie' als beschreven in artikel 5:4, eerste lid, genomen over alle plannen als beschreven in artikel 5:3, eerste lid. Indien hieruit geen onderscheidend verschil blijkt, worden de scores op het beoordelingscriterium 'betrouwbaar' met elkaar vergeleken. Deze stap wordt herhaald in de volgorde 'inhoudelijk', 'onderscheidend', 'reflecterend', 'compleet' en 'inzichtelijk', totdat de scores een onderscheidend verschil aantonen;
 - c. indien na de procedure als beschreven onder b nog steeds geen onderscheid kan worden gemaakt op basis van de puntentelling per beoordelingscriterium, dan wordt in de rangschikking een hogere plek gegeven aan de aanvrager die de over alle plannen en beoordelingscriteria het minst vaak een 'onvoldoende' gehaald heeft gekregen. Indien hieruit geen onderscheidend verschil blijkt, wordt in de rangschikking een hogere plek gegeven aan de aanvrager die de over alle plannen en beoordelingscriteria het vaakste een 'goed' heeft gekregen; en
 - d. indien na de procedure als beschreven onder c nog steeds geen onderscheid kan worden gemaakt op basis van de puntentelling per beoordelingscriterium, dan wordt de onderlinge rangschikking bepaald door middel van een loting door een door het college aan te wijzen notaris.
7. Indien niet alle beschikbare vergunningen verdeeld zijn, kan het college voor overgebleven vergunningen een nieuw tijdvak voor aanvragen openstellen.
8. Indien gedurende de vergunningsduur een vergunning tussentijds beëindigd wordt als bedoeld in artikel 3:8, tweede lid, wordt de vrijgekomen vergunning toegekend aan de eerstvolgende aanvrager volgens de rangschikking als bedoeld in het vijfde lid die nog geen vergunning heeft gekregen. Als deze aanvrager geen gebruik wenst te maken van de vergunning, komt de volgende aanvrager volgens de rangschikking in aanmerking, enzovoort. Als geen enkele andere aanvrager uit de rangschikking de vrijgekomen vergunning wil gebruiken, kan het college voor de vrijgekomen vergunning een nieuw tijdvak openstellen. Als op basis hiervan geen nieuwe vergunninghouder volgt, kan het college, in afwijking van artikel 2:1, het vierde lid, de vrijgekomen vergunning aanbieden aan de overgebleven vergunninghouder.

Artikel 5:2 Taak, samenstelling en werkwijze selectiecommissie

1. De selectiecommissie heeft taak om op deskundige en objectieve wijze de ingediende aanvragen te beoordelen en daarmee tot een puntentoekening te komen die de basis vormt voor de rangschikking als bedoeld in artikel 5:1, het vijfde lid.
2. Na afloop van het tijdvak als bedoeld in artikel 5:1, tweede lid, beoordeelt de selectiecommissie de ingediende aanvragen eerst op ontvankelijkheid en vervolgens inhoudelijk op basis van de in te dienen plannen als beschreven in artikel 5:3 en de beoordelingswijze als beschreven in artikel 5:4.
3. De leden van de selectiecommissie voeren eerst individueel een inhoudelijke beoordeling uit en komen vervolgens, na bespreking van hun afzonderlijke motiveringen, tot een gezamenlijke beoordeling op basis van consensus.
4. Indien geen consensus tot stand komt, wordt het meerderheidsstandpunt opgenomen als beoordeling. Indien er geen meerderheid is, wordt het voorzittersstandpunt opgenomen als beoordeling.
5. De gezamenlijke beoordeling wordt vastgelegd in een schriftelijk verslag dat aan het college wordt voorgelegd.
6. De selectiecommissie bestaat uit drie medewerkers van de gemeente Den Haag met relevante expertise op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte.
7. De selectiecommissie bestaat uit:
 - a. een voorzitter met deskundigheid op het gebied van deelmobiliteit;
 - b. ambtelijke deskundigen op het gebied van (deel) mobiliteit en openbare ruimte van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) of Dienst Stadsbeheer (DSB).

8. De benoeming en vervanging van de leden geschiedt door het afdelingshoofd van de afdeling Mobiliteit van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO).
9. De leden beschikken over ten minste twee jaar relevante werkervaring in hun respectievelijke beleidsveld.
10. De selectiecommissie wordt bijgestaan door een secretaris, aangewezen door het afdelingshoofd van de afdeling Mobiliteit van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO).
11. De secretaris is geen lid van de selectiecommissie, heeft geen stemrecht, maar woont de bijeenkomsten wel bij.
12. De secretaris bereidt het beoordelingsproces voor, verzamelt de benodigde stukken, verspreidt deze aan de leden, bewaakt het procesverloop en stelt het conceptverslag en het conceptadvies op.
13. De voorzitter stelt de agenda vast, bepaalt datum en tijdstip van de bijeenkomsten, leidt de besprekingen, ziet toe op een ordentelijk verloop van de beoordeling en stelt het door de secretaris opgestelde verslag vast.
14. De leden en de secretaris behandelen de stukken en beraadslagingen van de selectiecommissie vertrouwelijk.

Artikel 5:3 Vereisten en specificaties in te dienen plannen

1. De beoordeling van de vergunningsaanvragen geschiedt op basis van de door de aanvrager aan te leveren plannen als bedoeld in het vierde lid tot en met het zevende lid.
2. Ieder plan bestaat in totaal uit maximaal 1500 woorden en bevat maximaal 5 figuren. Hierbij geldt dat ieder figuur niet meer dan 50 woorden mag bevatten, welke niet meetellen in totaal aantal toegestane woorden. Al het meerdere wordt buiten beschouwing gelaten, wat in leesvolgorde neerkomt op alle tekst die voorbij de grens van de 1500 gaat en alle figuren die voorbij de grens van 5 figuren gaan.
3. De plannen, eventueel aangevuld met een voorblad en inhoudsopgave welke niet meetellen in het aantal toegestane woorden, worden gezamenlijk als 1 pdf-document ingediend. Het document is hierbij dusdanig opgezet dat ieder plan zelfstandig leesbaar is, wat betekent dat er geen verwijzingen gemaakt mogen worden tussen plannen onderling en er bij de beoordeling geen andere informatie geraadpleegd hoeft te worden ter toetsing dan het plan zelf. Bijvoorbeeld externe verwijzingen of hyperlinks worden daarom buiten beschouwing gelaten.
4. De aanvrager dient een 'benuttingsplan' in, waarmee de aanvrager maximaal 150 punten kan scoren. Dit plan staat in het kader van het efficiënt benutten van de schaars beschikbare openbare ruimte in Den Haag door te zorgen dat de deelvoertuigen die op of aan de weg staan zo veel mogelijk gebruikt worden – rekening houdend met lokale verschillen in vervoerspotentie – waarmee onevenredig ruimtegebruik door veelvuldige en langdurige stilstand en de daaruit volgende overlast geminimaliseerd wordt. Dit plan gaat ten minste in op het volgende onderwerp: hoe de aanvrager een zo hoog mogelijk gebruik van de deelvoertuigen realiseert, rekening houdend met lokale verschillen in vervoerspotentie. Hierbij kunnen verschillende strategieën aan bod komen, zoals de proactieve herverdeling van deelvoertuigen en communicatie via de door hem gebruikte mobiele gebruikersapplicatie voor het huren van deelvoertuigen alsook via andere kanalen.
5. De aanvrager dient een 'parkeerplan' in, waarmee de aanvrager maximaal 100 punten kan scoren. Dit plan staat in het kader van het voorkomen van negatieve effecten op de openbare ruimte door het foutief parkeren (onveilig, overlastgevend en locatiestrijdig) van deelvoertuigen door gebruikers, wat kan resulteren in overlast en onevenredig ruimtegebruik alsook negatieve gevolgen voor het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte en het in het geding komen van de veiligheid van het publiek en de doorstroming van het verkeer. Dit plan gaat tenminste in op de volgende onderwerpen:
 - a. hoe de aanvrager ervoor zorgt dat zowel nieuwe gebruikers alsook bestaande gebruikers op de hoogte zijn over de richtlijnen met betrekking tot het juist parkeren van deelvoertuigen, zodat foutief parkeren geminimaliseerd wordt;
 - b. hoe de aanvrager vanuit de door hem gebruikte mobiele gebruikersapplicatie voor het huren van deelvoertuigen of op andere wijzen het parkeergedrag van gebruikers op een positieve manier weet te beïnvloeden, zodat foutief parkeren (onveilig, overlastgevend en locatiestrijdig) geminimaliseerd wordt;
 - c. hoe de aanvrager proactief voorkomt dat meerdere geparkeerde deelvoertuigen te veel opeenhopen op plekken waar geen ruimte is zodanig dat een situatie van overlastgevend geparkeerde voertuigen ontstaat; en
 - d. hoe gebruikers en bewoners van Den Haag en andere belanghebbenden feedback kunnen geven over parkeerlocaties en -ervaringen, en hoe deze vervolgens door de aanvrager gebruikt wordt bij het verminderen van negatieve invloed op de openbare ruimte door geparkeerde deelvoertuigen.
6. De aanvrager dient een 'overlastpreventieplan' in, waarmee de aanvrager maximaal 100 punten kan scoren. Dit plan staat in het kader van het voorkomen van negatieve effecten op de openbare ruimte door het aanbieden van deelvoertuigen op of aan de weg, wat kan resulteren in overlast

- en onevenredig ruimtegebruik alsook negatieve gevolgen voor het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte en het in het geding komen van de veiligheid van het publiek en de doorstroming van het verkeer. Dit plan gaat tenminste in op de volgende onderwerpen:
- a. hoe verschillende belanghebbenden op een laagdrempelige manier klachten en meldingen kunnen indienen en hoe de melder op de hoogte wordt gehouden over de voortgang en afhandeling van de klacht of melding;
 - b. hoe de aanvrager klachten en meldingen gebruikt om structureel het aantal klachten en meldingen met betrekking tot negatieve effecten op de openbare ruimte te verminderen;
 - c. hoe klachten of meldingen zo snel mogelijk op straat worden afgehandeld, ook tijdens weekenden en feestdagen;
 - d. hoe (onderdelen van) de deelvoertuigen beveiligd worden tegen grof gebruik, vandalisme en diefstal;
 - e. hoe wordt voorkomen dat deelvoertuigen die worden aangeboden omvallen en hoe eventueel omgevallen deelvoertuigen zo snel mogelijk weer overheid worden gezet;
 - f. hoe mogelijke overlast veroorzaakt door alarmgeluiden van overgevoelige veiligheidssystemen of veroorzaakt door geluiden/geluidsmeldingen bij het openen en/of vergrendelen van het voertuig worden geminimaliseerd; en
 - g. hoe de aanvrager er zorg voor draagt dat het maximaal toegestane aantal deelvoertuigen nooit wordt overschreden.
7. De aanvrager dient een 'onderhoudsplan' in, waarmee de aanvrager maximaal 100 punten kan scoren. Dit plan staat in het kader van het efficiënt benutten van de schaarse beschikbare openbare ruimte door het minimaliseren van het aantal deelvoertuigen dat zich in niet-gebruiksklare toestand op de weg bevindt, en daarmee het voorkomen van onevenredig ruimtegebruik en daaruit volgende overlast. In dit plan wordt beschreven hoe de aanvrager ervoor zorgt dat aangeboden deelvoertuigen zoveel mogelijk gebruiksklaar zijn. Dit plan gaat tenminste in op de volgende onderwerpen:
- a. hoe de aanvrager zijn preventieve onderhoudsproces inricht, zodat dit onderhoudsproces ten goede komt aan een vloot van deelvoertuigen welke aanhoudend in gebruiksklare staat verkeert wanneer aangeboden op of aan de weg;
 - b. hoe de aanvrager op afstand kan zien of er een defect is en om welk defect het gaat;
 - c. hoe de aanvrager zijn reparatieproces inricht, zodat defecte deelvoertuigen zo spoedig mogelijk verwijderd van de weg worden of ter plaatse gebruiksklaar gemaakt worden, waarbij dit reparatieproces ten goede komt aan een vloot van deelvoertuigen welke aanhoudend in gebruiksklare staat verkeert wanneer aangeboden op of aan de weg;
 - d. hoe de aanvrager voorkomt dat deelvoertuigen met (bijna) lege accu's op straat staan;
 - e. hoe de aanvrager zijn operationele activiteit zoveel mogelijk uitvoert buiten de spitsperiodes om zodoende een zo klein mogelijke negatieve bijdrage te leveren aan de hoge verkeersdruk en verminderde doorstroming van het verkeer gedurende de spits.

Artikel 5:4 Beoordelingscriteria en puntentoekening

1. Ieder plan als beschreven in artikel 5:3, eerste lid, wordt beoordeeld aan de hand van de zeven beoordelingscriteria als beschreven in onderdelen a tot en met g. Het tussen haken genoemde percentage komt overeen met het aandeel punten dat gehaald kan worden op het desbetreffende criterium in relatie tot het maximaal aantal te behalen punten per plan als beschreven in artikel 5:3, het vierde tot en met het zevende lid. Ieder beoordelingscriterium kan uit verschillende beoordelingsaspecten bestaan, als aangegeven achter de dubbele punt.
 - a. compleet (5%): de gevraagde onderwerpen (of meer) zijn inhoudelijk uitgewerkt;
 - b. inzichtelijk (5%): de aanpak heeft een duidelijke en logische structuur, en is niet onderling tegenstrijdig;
 - c. betrouwbaar (20%): de aanpak is realistisch, praktisch uitvoerbaar en direct toepasbaar, wat wordt onderbouwd aan de hand van passende bewijzen en voorbeelden;
 - d. inhoudelijk (20%): de aanpak is inhoudelijk overtuigend en draagt daarmee bij aan de doelstellingen, en is voldoende toegespitst op de situatie van de gemeente Den Haag;
 - e. combinatie (20%): er is op ieder van de beoordelingscriteria a (compleet), b (inzichtelijk), c (betrouwbaar) als d (inhoudelijk) en ten minste een 'goed' gescoord. Voor dit beoordelingscriterium wordt enkel een 'uitstekend' of 'onvoldoende' gegeven;
 - f. onderscheidend (20%): de aanpak bevat waardevolle toevoegingen die niet expliciet genoemd zijn in de planomschrijving maar wel bijdragen aan de doelstellingen en bevat relevante vernieuwende methoden; en
 - g. reflecterend (10%): de aanpak bevat zelflerende elementen die aantonen dat de aanvrager intern evalueert en de voorgestelde aanpak effectief verbetert indien dit tijdens de vergunningsperiode nodig blijkt.

2. De beoordelingscommissie geeft tijdens de beoordelingsprocedure, als beschreven in 5:1, vierde lid, voor elk van de plannen aan ieder van de zeven beoordelingscriteria als beschreven in het eerste lid een van de onderstaande vijf kwaliteitsscores. Het tussen haken genoemde percentage komt overeen met het aandeel van het maximumaantal punten dat de aanvrager op het desbetreffende beoordelingscriterium haalt:
 - a. uitstekend (100%): de inschrijving voldoet volledig aan de beoordelingsaspecten en draagt boven verwachting bij aan de doelstellingen;
 - b. goed (80%): de inschrijving voldoet goed aan de beoordelingsaspecten;
 - c. voldoende (50%): De inschrijving voldoet aan de meeste beoordelingsaspecten;
 - d. matig (20%): De inschrijving voldoet matig op de beoordelingsaspecten; en
 - e. onvoldoende (0%): de inschrijving is inhoudelijk niet relevant en gaat nauwelijks of niet in op de beoordelingsaspecten.
3. De totale behaalde score voor een vergunningsaanvraag komt tot stand door het optellen van de gerealiseerde score per plan, welke op zijn beurt tot stand komt tot het optellen van de behaalde scores voor ieder van de beoordelingscriteria van elk plan.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 6:1 Inwerkingtreding

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

Artikel 6:2 Intrekking

De Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 komt te vervallen op de datum van inwerkingtreding van deze regeling.

Artikel 6:3 Overgangsrecht

1. Vergunningen die zijn verleend krachtens artikel 2:8 van de verordening en met inachtneming van de Regeling Deelvoertuigen Den Haag 2020, vervallen van rechtswege één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze regeling, tenzij zij eerder zijn vervallen of ingetrokken.
2. Vergunningsaanvragen die vóór de inwerkingtreding van deze regeling zijn ingediend, worden beoordeeld op grond van de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020.
3. Aanbieders die op het moment van inwerkingtreding van deze regeling deelvoertuigen aanbieden, welke op grond van artikel 2 van de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 waren vrijgesteld van de vergunningsplicht als bedoeld in artikel 2:8 van de verordening, zijn ontheven van de vergunningsplicht tot het moment van inwerkingtreding van de Regeling deelauto's Den Haag 2026. Vanaf dat moment geldt de in die regeling vastgestelde overgangstermijn voor dit type voertuigen.

Artikel 6:4 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling deeltweewielers Den Haag 2026.

Den Haag, 17 maart 2026

Het college van burgemeester en wethouders,

*de secretaris,
Ilma Merx*

*de burgemeester,
Jan van Zanen*

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2:1 Aanvraagvereisten

Artikel 2:1, tweede lid, onder b:

Onder 'feitelijk handelen' wordt verstaan dat de aanvrager reeds actief deelvoertuigen aanbiedt op of aan de weg in Den Haag of elders. Dit kan worden aangetoond met bijvoorbeeld een overzicht van operationele activiteiten, verworven vergunningen, het aantal deelvoertuigen en locaties, rit- en gebruikersstatistieken, financiële gegevens zoals jaarrekeningen, marketingcampagnes en klanttevredenheidsonderzoeken.

Artikel 2:2 Vergunningsduur

Een deel van de vergunningen voor deeltweewielers is beperkt beschikbaar. Voor deze vergunningen is overweging 62 van de Dienstenrichtlijn leidend, waarin wordt voorgeschreven dat bij het bepalen van de vergunningsduur een evenwicht moet worden gevonden tussen de toekomstige toegankelijkheid voor nieuwe aanbieders en een redelijke terugverdientermijn voor bestaande aanbieders. De huidige dynamische markt voor deelmobiliteit kent nog geen vaste terugverdientermijn en winstgevendheid is niet vanzelfsprekend. Op basis van gesprekken met belanghebbenden is een periode van ongeveer vier jaar als passend beoordeeld.

Artikel 3:1 Maximale hoeveelheid vergunningen

De openbare ruimte in Den Haag is zeer beperkt beschikbaar en tegelijkertijd van groot belang voor vele ontwikkelingen die de komende jaren spelen in Den Haag. Een goede en gereguleerde inpassing van deelmobiliteit in de openbare ruimte is daarom essentieel. Om dit te verzekeren, wordt het aantal deelvoertuigen per vergunninghouder en in sommige gevallen ook het aantal uit te geven vergunningen beperkt. De nu gekozen aantallen zijn gebaseerd op de hoeveelheid aanbieders en deelvoertuigen in Den Haag ten tijde van het vaststellen van deze regeling, de verwachte hoeveelheid deelmobiliteitshubs die nabije toekomst gerealiseerd kunnen worden en ervaringen in andere steden.

Artikel 3:2 Maximale hoeveelheid deelvoertuigen per vergunninghouder

Artikel 3:2, tweede lid, onder a:

Deelvoertuigen kennen in het zomerseizoen een hoger gebruik dan in het winterseizoen. Om passend aanbod te verzekeren, en langdurige stilstand in de winter te voorkomen, mogen aanbieders gedurende de zomer meer deelvoertuigen op straat plaatsen.

Artikel 3:3 Toelaatgebieden en stallingsplafonds

De gemeente Den Haag werkt aan een overgang van 'free-floating' deelsystemen, waarbij deelvoertuigen zonder vaste locatie worden geparkeerd, naar 'station-based' systemen met aangewezen locaties. Hiervoor wordt een fijnmazig netwerk van fysieke mobiliteitshub ontwikkeld. In Den Haag komen regio-mobiliteitshubs bij knooppunten zoals stations en P+R-locaties, stads- en wijkhubs bij grote voorzieningen en buurtmobiliteitshubs in woongebieden. De uitgangspunten voor de aanleg van buurtmobiliteitshubs zijn vastgelegd in het besluit aanleg buurtmobiliteitshubs (RIS316427).

Zolang voor een bepaalde voertuigcategorie nog geen volledig netwerk van toelaatgebieden beschikbaar is, kan het college besluiten om tijdelijk free-floating systemen toe te staan. Dit gebeurt door grotere of aaneengesloten toelaatgebieden aan te wijzen zonder stallingsplafond. Vergunninghouders moeten er rekening mee houden dat deze gebieden gedurende de vergunningsperiode aanzienlijk kunnen wijzigen of verkleinen.

Artikel 3:3, derde en vierde lid:

Hierbij geldt dat het aantal stallingplaatsen in een toelaatgebied beperkt kan zijn en er dus geen plaatsgarantie is in de toelaatgebieden

Artikel 3:6 Dataverkeer

Bij de verwerking van gegevens in het kader van deze regeling, waaronder gegevens die mogelijk herleidbaar kunnen zijn tot individuele personen, wordt volledig gehandeld in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en overige relevante privacywetgeving. Dit betekent dat uitsluitend gegevens worden verwerkt die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren en handhaven van deze regeling, dataminimalisatie wordt toegepast en passende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen om de bescherming van persoonsgegevens te waarborgen.

Artikel 4:1 Verlening vergunning

Artikel 4:1, eerste lid:

De concessieopdracht voor het aanbieden van regionale deelmobiliteit in de regio Haaglanden wordt door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt. Dit gebeurt via de officiële publicatiekanalen die gelden voor aanbestedingsprocedures.

Artikel 6:3 Overgangsrecht

Artikel 6:3, eerste en tweede lid:

Deze overgangsbepaling biedt bestaande aanbieders zekerheid dat zij hun deelvoertuigen nog kunnen aanbieden gedurende een jaar. Tegelijkertijd geeft deze bepaling nieuwe aanbieders en het college voldoende tijd om nieuwe vergunningen aan te vragen en te verlenen, indien nodig via de verdelingsprocedure uit hoofdstuk 4 en 5. Hiermee ontstaat een evenwicht tussen continuïteit voor huidige vergunninghouders en voorspelbaarheid voor toekomstige aanbieders van schaarse vergunningen.

Artikel 6:3, derde lid:

In de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 werden motorrijtuigen, niet zijnde bromfietsen op twee wielen, als bedoeld in artikel 1 van de Wegenverkeerswet en motorrijtuigen op vier wielen, als bedoeld

in artikel 1 van de Wegenverkeerswet, vrijgesteld van de vergunningsplicht als bedoeld in artikel 2:8, eerste lid, van de verordening. Deze overgangsbepaling regelt dat aanbieders van dit type deelvoertuigen deze vrijstelling behouden tot het moment van inwerkingtreding van de Regeling deelauto's Den Haag 2026.