

platform
smart
mobility
december 2021

Basis

voor sturing op deelmobiliteit

Inhoud

1	Aanleiding en leeswijzer	3
	1.1. Waarom deze handleiding – basis voor sturing op deelmobiliteit?	3
	1.2. Voor wie is deze handleiding	3
	1.3. Totstandkoming van deze handleiding	3
2	De basis voor sturing op deelmobiliteit – het ontwikkelen van beleid	4
	Verschillende vormen van deelmobiliteit	4
	2.1. Het risico van nietsdoen	5
3	Vertalen van beleid naar uitvoeringsinstrumenten	6
	3.1. Parkeerverordening: sturing op deelauto's met vaste parkeerplaats of -zone	6
	3.1.1 Teksten model-parkeerverordening	6
	3.1.2 Drie voorbeelden uit de praktijk	7
	3.1.3 Beperkingen van de parkeerverordening	8
	3.2. Algemene Plaatselijke Verordening: sturing door verbod en vergunningen	9
	3.2.1 Teksten model-APV en voorstel voor aanpassing daarvan	9
	3.2.2 Drie voorbeelden uit de praktijk	11
4	Te maken afspraken met aanbieders van deelmobiliteit	13
	4.1. Inregelen van een vergunningaanvraagproces	13
	4.2. Opstellen van eisen voor aanbieders van deelmobiliteit	13
5	De checklist - basis voor sturing op deelmobiliteit	14
	Appendix 1 Gebruikte bronnen	15

1. Aanleiding en leeswijzer

1.1.

Waarom deze handleiding – basis voor sturing op deelmobiliteit?

De laatste tijd zien we in toenemende mate aandacht voor deelmobiliteit. Ook binnen de MRA-regio wordt volop gesproken over en geëxperimenteerd met verschillende vormen van deelmobiliteit. Enerzijds is het de verwachting dat deelmobiliteit een bijdrage kan leveren aan maatschappelijke doelen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid binnen steden en landelijk gebied. Anderzijds zijn er nog veel vragen over wat die exacte bijdrage dan is en wat je als gemeente eigenlijk kan of moet doen om deze maatschappelijke doelen te bereiken. Deze handleiding geeft een antwoord op de vraag wat de eerste stappen zijn die je als gemeente kunt zetten om regie te houden op het aanbod van deelmobiliteitsdiensten in de publieke ruimte. Het gaat hierbij dus om zogenaamde 'open' systemen: dat wil zeggen dat ze in basis voor iedereen toegankelijk zijn (dus geen coöperatieve of andere private systemen). Op dit moment gaat het om auto-, fiets- en scooterdeelmobiliteit. In de toekomst kunnen hier nog andere modaliteiten bijkomen, denk aan e-steps of LEV's (Light Electric Vehicles).

1.2.

Voor wie is deze handleiding

Deze handleiding is opgesteld voor gemeenten die op dit moment (nog) geen aanvraag of aanbod hebben van deelmobiliteit of dit door middel van individuele afspraken met aanbieders toestaan zonder dat er een juridische basis is. Er zijn kortom geen

aanpassingen gedaan in de parkeerverordening of algemene plaatselijke verordening (APV) om regie op deelmobiliteit, aangeboden in de publieke ruimte, te borgen.

Deze handleiding biedt handreikingen aan beleidsmedewerkers die zich bezighouden met alle vormen van deelmobiliteit of die betrokken zijn bij het parkeerbeleid binnen de gemeente.

Deze handreikingen bestaan uit i) een advies voor het doen van aanpassingen in parkeerverordening en APV geënt op modelteksten van de VNG en ii) een aantal voorbeelden uit de praktijk van hoe deze aanpassingen zijn toegepast.

1.3.

Totstandkoming van deze handleiding

Voor de inhoudelijke totstandkoming van deze handleiding is geput uit verschillende bronnen, een overzicht is hiervan in de bijlage opgenomen. Daar waar wordt verwezen naar specifieke teksten uit verordeningen is een bronvermelding opgenomen. Deze handleiding kan tevens worden gezien als een verdere uitwerking van hetgeen opgenomen over deelmobiliteit in de openbare ruimte in de 'Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility' versie 2.0 juni 2021.



Deze handleiding biedt handreikingen aan beleidsmedewerkers die zich bezighouden met alle vormen van deelmobiliteit.



2. De basis voor sturing op deelmobiliteit – het ontwikkelen van beleid

Verschillende vormen van deelmobiliteit

In deelmobiliteit zijn grofweg de volgende typen systemen te onderscheiden: *back-to-one*, *back-to-many* en *zone-floating* of *free-floating*.

Back-to-one (ook wel stationbased genoemd): Hier zijn ophaallocatie en inleverpunt hetzelfde.

Vervoersmiddelen hebben een vaste parkeerplaats/-ruimte.

Back-to-many: Voertuigen kunnen worden opgehaald en ingeleverd bij een groot aantal vaste locaties. Herverdeling van voertuigen kan nodig zijn als voertuigen zich ophopen.

Vervoersmiddelen hebben een vaste parkeerplaats/ruimte (vol=vol).

Zone- of free-floating: Voertuigen kunnen overal binnen een geografisch gebied worden opgehaald en ingeleverd. Buiten dit gebied kunnen ritten niet worden afgesloten, dus een gebruiker moet wel parkeren in het vastgestelde gebied. Er is geen sprake van een vaste parkeerplaats/-ruimte.

Peer-to-peer en coöperatief: dit zijn private systemen, die wel te stimuleren zijn maar niet te reguleren. We laten deze hier buiten beschouwing.



Niets doen is op korte termijn een makkelijke keuze, maar je kunt als gemeente worden verrast door de gevolgen van deelmobiliteit in de publieke ruimte.

De eerste stap in het ontwikkelen van beleid is het bepalen welke rol je als gemeente wilt spelen in het regie krijgen op de inzet van deelmobiliteit. Deze kan heel passief/reactief zijn: de gemeente komt alleen in actie wanneer een aanbieder van deelmobiliteit zich meldt. Of juist heel actief in de vorm van het samen met de aanbieders vormgeven aan het aanbod van deelmobiliteit.

De keuze die je daar als gemeente in maakt, hangt af van de mate waarin er bestuurlijk draagvlak is voor deelmobiliteit of de mate waarin één of meerdere aanbieders aangeven interesse te hebben in het aanbieden van hun diensten.

2.1. Het risico van nietsdoen

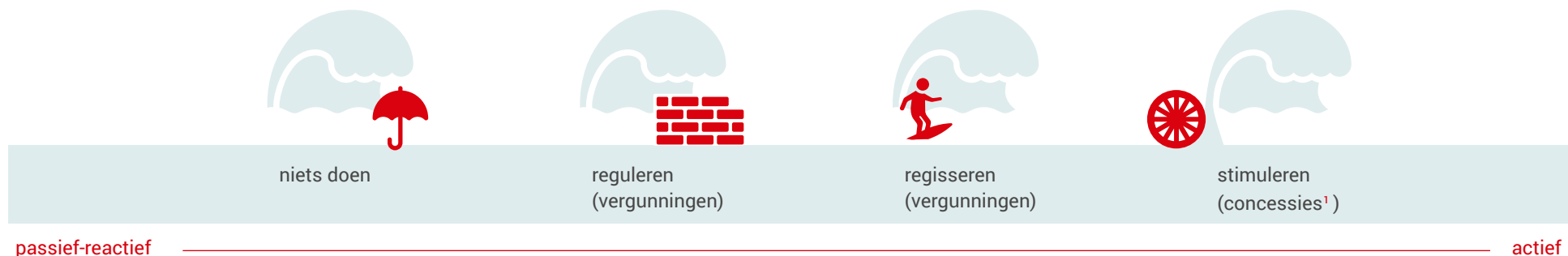
Wanneer er geen of onvoldoende bestuurlijk draagvlak is en geen of slechts beperkte interesse vanuit de markt, kan de keuze snel worden gemaakt om niets te doen. Dat is wellicht een makkelijke keuze op korte termijn, maar hier zit een risico aan op lange(re)

termijn. Als de markt verandert en aanbieders alsnog interesse krijgen om hun diensten (grootschaliger) aan te bieden, dan kun je als gemeente worden verrast met negatieve gevolgen in de publieke ruimte. Denk aan foutparkeren van deelauto's, -scooters en -fietsen, ophoping van voertuigen daar waar je ze juist niet wilt hebben en andere vormen van overlast die leiden tot klachten van bewoners en bezoekers.

Daarnaast is nietsdoen een onwenselijke actie omdat je daarmee geen regionaal in samenhang werkend systeem bereikt. Daarom is het advies aan alle gemeenten om altijd een aantal acties uit te voeren die sturing in de toekomst mogelijk maken. Hierbij staan de parkeerverordening en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) centraal.

Het advies aan gemeenten is om nu een aantal acties uit te voeren die sturing in de toekomst mogelijk maken.

bron: positionpaper van bezit naar gebruik, appm



¹ Of en onder welke voorwaarden concessies een passend instrument is, dient nog verder te worden onderzocht.

3. Vertalen van beleid naar uitvoeringsinstrumenten

Het aanbieden van deelmobiliteit kan via twee instrumenten worden gereguleerd: in de parkeerverordening (voor auto's) en in de APV (voor alle voertuigen). Hierbij geldt dat als autodeelmobiliteit is geregeld in de parkeerverordening, een verbod in de APV niet van toepassing moet worden verklaard op dat specifieke deel van de autodeelmobiliteit. Dit om dubbelingen in lokale wetgeving te voorkomen.

3.1.

Parkeerverordening: sturing op deelauto's met vaste parkeerplaats of -zone

Via de parkeerverordening wordt het parkeren op de openbare weg, het straatparkeren, gereguleerd via een parkeervergunning of bijvoorbeeld via blauwezoneparkeren. Regulering is gewenst wanneer sprake is van parkeerdruk die leidt tot onwenselijke

situaties in openbare ruimte. In de parkeerverordening kan ook ruimte worden geboden om autodeelvergunningen uit te geven. Als binnen een gemeente geen sprake is van een vergunningstelsel en wel behoefte is aan het toewijzen van vaste parkeerplaatsen voor deelauto's, dan kan gebruik worden gemaakt van een verkeersbesluit.

3.1.1 Teksten model-parkeerverordening

De VNG heeft in haar model-parkeerverordening teksten opgenomen die het uitgeven van vergunningen aan aanbieders van deelauto's ² mogelijk maken, inclusief maatregelen voor handhaving. Hiernaast zijn de relevante artikelen uit de model-parkeerverordening weergegeven.

Het is vanuit standaardisatie en harmonisatie sterk aan te bevelen om deze teksten van de VNG zoveel mogelijk één op één over te nemen en daarmee eenduidig op te treden richting de markt. We zien echter in de praktijk dat gemeenten hier ook een eigen vorm aan geven. We hebben in deze handleiding drie voorbeelden verzameld van hoe deze teksten zijn toegepast ³: in Groningen, Den Haag en Amsterdam ⁴.

² Hiervoor wordt nog gebruik gemaakt van de originele term *autodate*. Bij de totstandkoming van deze handleiding heeft het VNG aangegeven dat de komende tijd een actualisatie van deze verordening wordt opgezet onder andere om dit oud taalgebruik aan te passen.

³ Let op: doordat de opbouw van de parkeerverordeningen per gemeenten verschillen en afwijken van de standaard model-VNG-opbouw, zijn de artikelnummers niet met elkaar te vergelijken.

⁴ Er is voor deze drie steden gekozen omdat zij ook beleid hebben gemaakt waarvoor de algemene plaatselijke verordening (APV) is aangepast. Zo kunnen we laten zien hoe parkeerverordening en APV met elkaar samenhangen.

Model Parkeerverordening VNG www.decentraleregelgeving.nl/doc/20014422/model-parkeerverordening/

AFDELING I. DEFINITIES EN BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

In deze verordening wordt verstaan onder: [...]

- j. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan één huishouden;
- k. autodateplaats: een parkeerplaats aangewezen voor een motorvoertuig bestemd voor autodate.

AFDELING II. PLAATSEN VOOR VERGUNNINGHOUDERS, VERGUNNINGEN EN VERGUNNINGBEWIJZEN Artikel 3:

- 3. Een vergunning kan worden verleend aan:
 - [a t/m b]
 - c. een eigenaar of houder van een motorvoertuig bestemd voor autodate, waarvan de autodateplaats is gelegen in een gebied waar belanghebbendenplaatsen

of mede door vergunninghouders te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn (categorie III).

- 4. [...]
- 5. Het college kan, bij openbaar te maken besluit, een maximum aantal uit te geven vergunningen per aaneengesloten gebied en per categorie vaststellen.
- 6. Het college kan aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Aan een vergunning voor categorie III kan het college voorschriften en beperkingen verbinden die strekken tot bescherming van het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, waaronder mede wordt begrepen het stimuleren van selectief autogebruik.

[Noot: in navolgende artikelen wordt vergunningsaanvraag termijnen, duur, redenen voor intrekking en wijziging toegelicht]

Het is vanuit standaardisatie en harmonisatie sterk aan te bevelen om eenduidig op te treden richting de markt.

3.1.2 Drie voorbeelden uit de praktijk

Parkeerverordening gemeente Groningen

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR625763/1#d170812002e159>

ARTIKEL 1 BEGRIPSBEPALING:

In deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

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

ARTIKEL 5 VERGUNNINGEN:

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

[a t/m i]

j. parkeervergunning voor aanbieders van autodate (aanbiedersvergunning);

[k t/m m]

[Noot: in navolgende artikelen wordt vergunningsduur, redenen voor intrekking – wijziging – weigeringsgronden toegelicht]

Parkeerverordening gemeente Den Haag

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR10654/9>

AFDELING I

DEFINITIES EN BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

In deze verordening wordt verstaan onder: [a t/m i]

j. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan een huishouden;

k. aanbieder van one-way autodelen: de rechtspersoon die in Den Haag minimaal 50 motorvoertuigen 24 uur per dag voor autodate ter beschikking stelt. De motorvoertuigen hebben geen vaste gereserveerde belanghebbendenplaats waar de gebruiker van een voertuig voor autodate dit voertuig kan ophalen voor gebruik en geacht wordt te parkeren na afloop van het gebruik;

l. aanbieder van two-way autodelen: de rechtspersoon die een of meer motorvoertuigen 24 uur per dag voor autodate ter beschikking stelt. De motorvoertuigen hebben een vaste gereserveerde belanghebbendenplaats waar de gebruiker van een voertuig voor autodate dit voertuig kan ophalen voor gebruik en geacht wordt te parkeren na afloop van het gebruik; [m]

AFDELING II

PLAATSEN VOOR VERGUNNINGHOUDERS, VERGUNNINGEN EN VERGUNNINGSBEWIJZEN, ARTIKEL 3:

2. Een vergunning kan worden verleend aan: [a t/m d]

e. een vergunning kan worden verleend aan een gemeentelijke dienst, ambassade, internationale organisatie, huisarts, verloskundige of aanbieder van one-way autodelen, die voor uitoefening van de functie of taak structureel één of meer voertuigen in de gehele gemeente moet bezigen, voor het parkeren op parkeerapparatuur- en/of belanghebbendenplaatsen, te noemen functionele vergunningen;

[f t/m n]

o. de aanbieder van two-way autodelen die in Den Haag een motorvoertuig voor autodate aanbiedt, te noemen bedrijfsparkeervergunning voor autodate.

[Noot: in navolgende artikelen wordt vergunningsduur, redenen voor intrekking – wijziging – weigeringsgronden toegelicht]

Parkeerverordening gemeente Amsterdam

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR296035/9>

ARTIKEL I BEGRIPSOMSCHRIJVING:
In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: [a t/m n]
o. deelvergunninggebied: deel van een vergunninggebied waarvoor een apart vergunningsplafond is vastgesteld;
[p t/m uu]
Artikel 5 Vergunningen
1. Het college kan regels vaststellen aangaande het verlenen van:
[a – b]
c. de autodeelvergunning als bedoeld in artikel 19;
d. de stadsbrede autodeelvergunning als bedoeld in artikel 20;
[e]

ARTIKEL 19 DE AUTODEELVERGUNNING
1. Het college kan aan een autodeelorganisatie een autodeelvergunning verlenen voor een motorvoertuig waarvan die autodeelorganisatie de houder is.
2. Het college kan nadere regels vaststellen over de aan een autodeelorganisatie te stellen voorwaarden.

ARTIKEL 20 DE STADSBREDE AUTODEELVERGUNNING
1. Het college kan een stadsbrede autodeelvergunning verlenen aan een autodeelorganisatie voor een motorvoertuig waarvan die autodeelorganisatie de houder is.
2. Het college kan nadere regels vaststellen over de aan een autodeelorganisatie te stellen voorwaarden.
3. Het college verleent per autodeelorganisatie maximaal 500 stadsbrede autodeelvergunningen.
4. Het college kan nadere regels vaststellen over het verlenen van de stadsbrede autodeelvergunning.

[Noot: in overige artikelen worden soorten vergunningen, vergunningsduur, redenen voor intrekking – wijziging – weigeringsgronden toegelicht]

3.1.3 Beperkingen van de parkeerverordening

Deze drie voorbeelden hebben allen betrekking op de situatie waarbij sprake is van een aanvraag om een parkeervergunning. In het geval dat een gemeente geen parkeervergunningenstelsel heeft en dat er ook geen sprake is van een aanvraag voor een vaste parkeerplaats (bijvoorbeeld in het geval van de zogenaamde free-floating systemen), is de parkeerverordening ontoereikend als instrument om regie te nemen.

Immers, naast het reguleren van gebruik van de openbare ruimte, heeft een gemeente ook doelstellingen op het gebied van bijvoorbeeld klimaat of inclusiviteit. Daarom kan worden gestuurd op emissievrije voertuigen of datadelen om inzicht hebben in het gebruik van deelauto's met als doel beleid te monitoren en waar nodig bij te stellen. Daarvoor moeten de gemeenten afspraken kunnen maken met aanbieders van deelmobiliteit. Als dit niet kan als onderdeel van het verstrekken van een vergunning of te nemen verkeersbesluit, heeft de gemeente enkel de mogelijkheid terug te vallen op zogenaamde 'gentlemen's agreements'⁵ die geen enkele juridische status hebben. Een oplossing is dan het verbieden van deelauto's via de APV en, daaraan gekoppeld, het aanvragen van een vergunning mogelijk maken.

⁵ Veelal is dit in de vorm van een intentieverklaring waarin staat dat gemeente en aanbieder voornemens zijn om samen afspraken te maken over servicegebied, looptijd van de pilot, al dan niet ontvangen van financiële tegemoetkoming, gebruik, monitoring en evaluatie, klachtenafhandeling en data delen.

3.2. Algemene Plaatselijke Verordening: sturing door verbod en vergunningen

Normaliter zijn in een APV verschillende artikelen opgenomen om overlast van foutief geparkeerde voertuigen op de openbare weg tegen te gaan. Dergelijke regelingen zijn er om weesfietsen, defecte voertuigen of voertuigwrakken op te kunnen ruimen.

Als een gemeente niets doet om regulering van het aanbod van deelmobiliteit mogelijk te maken, dan kan zij op basis hiervan wel handhaven op foutief parkeren en zo overlast tegengaan. Hierbij moet wel rekening worden gehouden dat handhaving een arbeidsintensief proces is, en daarmee nauwelijks een oplossing tegen mogelijke problemen.

Wanneer je als gemeente meer regie wilt houden op het aanbod van deelmobiliteit kan gewerkt worden met het uitgeven van vergunningen. Hierbij is het uitgangspunt dat vanuit de markt zelfstandig interesse is om deelmobiliteit aan te bieden. Om een vergunning te kunnen verlenen moet allereerst een verbod worden opgenomen in de APV.

Wanneer de markt geen interesse toont in specifieke gebieden of een gehele gemeente, maar de gemeente hier wel aanbod wil organiseren, is het noodzakelijk de markt te activeren. Mogelijk kan een concessiemodel daarvoor een passend instrument zijn. Hierin kunnen dan afspraken worden gemaakt over aantallen aanbod, specifieke locaties en bijvoorbeeld medefinanciering vanuit de gemeente. Hoewel helder inzicht ontbreekt over hoe een concessiemodel in dergelijke situaties kan werken, is het aan te bevelen om ook hier te starten met het opnemen van een verbod in de APV. Daarmee is in ieder geval geborgd dat regie mogelijk is, mocht de interesse vanuit de markt veranderen.

3.2.1 Teksten model-APV en voorstel voor aanpassing daarvan

Het is (nog) geen gemeengoed is om de inzet van deelauto's te reguleren via de APV, dit wordt nu veel gedaan via de parkeerverordening. Daarom zijn er ook nog geen standaard VNG-model APV-teksten beschikbaar. Hoewel er op voorhand geen reden is om aan te nemen dat regulering via APV niet kan (er zijn geen wettelijke voorschriften over een indeling van onderwerpen in verordeningen of iets dergelijks) is het altijd zinvol om lokaal juridisch advies in te winnen.

In onderstaande voorgestelde bepalingen vanuit de VNG kan de zinsnede 'fietsen en brommers' eenvoudig worden vervangen door 'voertuigen' om ze toepasbaar te maken op alle modaliteiten.

VOORSTEL BEPALINGEN VOOR OPNAME IN VNG-MODEL APV:

'Artikel 2:8 Dienstverlening'

1. Het is verboden om zonder vergunning van het college bedrijfsmatig fietsen of bromfietsen ten behoeve van gebruik door derden op de weg te plaatsen.

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-gemeentelijk-bel>

Bij het uitgeven van vergunningen kan de gemeente sturen op de impact van deelmobiliteitsvoertuigen op de publiek ruimte. Hiervoor kunnen dan aanvullend één of meerdere van de volgende artikelen worden opgenomen.

Wanneer je als gemeente meer regie wilt houden op het aanbod van deelmobiliteit kan gewerkt worden met het uitgeven van vergunningen. Om een vergunning te kunnen verlenen moet allereerst een verbod worden opgenomen in de APV.

Voorstel bepalingen voor opname in VNG-model APV

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-gemeentelijk-bel>

'Artikel 2:8 Dienstverlening'

1. [...]
2. Het college kan voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning:
 - a. Ter voorkoming van overlast;
 - b. In het belang van het uiterlijk ten aanzien van de gemeente;
 - c. In het belang van de veiligheid van het publiek;
 - d. In het belang van de doorstroming van het verkeer;
 - e. Ter voorkoming van onevenredig ruimtegebruik.
3. Het college kan ter bescherming van de belangen in het tweede lid een maximum stellen aan het totaal aantal bedrijven waaraan een vergunning kan worden verleend of aan het totaal aantal fietsen of bromfietsen als bedoeld in het eerste lid of categorieën of typen daarvan dat op of aan de weg kan worden geplaatst.
4. Het college draagt zorg voor een onpartijdige en transparante verlening van beschikbare vergunningen.
5. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 weigert het college de vergunningen indien een maximum als bedoeld in het derde lid is vastgesteld en dit maximum al is bereikt.
6. Het college kan wegen of weggedeelten aanwijzen waar uitsluitend fietsen en bromfietsen als bedoeld in het eerste lid mogen worden geplaatst en ter gebruik mogen worden aangeboden of waar deze fietsen of bromfietsen niet mogen worden geplaatst en niet ter gebruik mogen worden aangeboden.
7. Het is verboden te handelen in strijd met het bepaalde krachtens het zesde lid.
8. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

*[Noot: daarnaast zijn aanpassingen wenselijk of noodzakelijk in de volgende artikelen van de Model-APV van de VNG: 1:8 Weigeringsgronden, 2:10 Voorwerpen op of aan de weg, 5:2 Parkeren van voertuigen van autobedrijf en dergelijke, 5:12 overlast van fietsen en bromfietsen, 5:14 begripsbepaling Venten en 5:17 begripsbepaling Standplaatsen. Zie hiervoor ook bijlage 5 Leidraad Gemeentelijke Deelfietsbeleid, versie 1.2 december 2018
<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-gemeentelijk-bel>]*

Het is vanuit standaardisatie en harmonisatie sterk aan te bevelen om deze teksten van de VNG zoveel mogelijk één op één over te nemen en daarmee eenduidig op te treden richting de markt. We zien echter in de praktijk dat gemeenten hier ook een eigen vorm aan geven. We hebben in deze handleiding drie voorbeelden verzameld ter inspiratie die opbouwen in mate van complexiteit: Groningen, Den Haag en Amsterdam ⁶. Voorbeelden van kleinere gemeenten zijn op dit moment (nog) niet voorhanden.

⁶ Let op: ook hier geldt dat de artikelnummers niet met elkaar zijn te vergelijken, doordat de opbouw van de APV's per gemeente verschilt en afwijkt van de model-VNG-opbouw.

3.2.2 Drie voorbeelden uit de praktijk

APV Groningen

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR646003#d166101783e2833>

'Artikel 5:12b Deelvoertuigen'

1. Het is verboden om zonder vergunning van het college op of aan de weg voertuigen bedrijfsmatig ter gebruik aan derden aan te bieden.
2. Het college kan een vergunning als bedoeld in het eerste lid weigeren of intrekken indien het aanbieden:
 - a. gevaar of hinder oplevert voor de veiligheid van de gebruikers;
 - b. de verkeersveiligheid in gevaar brengt;
 - c. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - d. afbreuk doet aan de directe leefomgeving;
 - e. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte;
 - f. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
3. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan voorts worden ingetrokken als de vergunninghouder handelt in strijd met de voorschriften die deel uitmaken van de vergunning.
4. Het college kan nadere regels vaststellen ten aanzien van het aanbieden van deelvoertuigen als bedoeld in dit artikel.

APV Den Haag

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR11313/51>

'Artikel 2.8 Dienstverlening'

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders voertuigen ten behoeve van gebruik door derden op de weg te plaatsen en aan te bieden, anders dan vanuit daartoe fysiek opgerichte voorzieningen.
2. De vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt aangevraagd bij het college.
3. Een aanvrager mag maximaal 1 vergunning aanvragen. Indien een rechtspersoon meerdere handelsnamen gebruikt, wordt deze beschouwd als dezelfde aanvrager.
4. Het college weigert een vergunning als bedoeld in het eerste lid indien tegen de verlening daarvan overwegend bezwaar bestaat uit een oogpunt van:
 - a. doelmatig beheer en onderhoud van de weg, daaronder mede begrepen de bescherming van de belangen van het rij- en voetgangersverkeer en de verdeling van gebruiksmogelijkheden van de weg;
 - b. bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente;
 - c. schade die door het gebruik aan de weg wordt toegebracht;
 - d. te verwachten hinder voor de omgeving als gevolg van het gebruik van de weg ten behoeve waarvan de vergunning wordt aangevraagd; of
 - e. privacy.
5. Het college kan regels stellen met betrekking tot de indieningsvereisten bij de aanvraag.
6. Het college kan regels stellen met betrekking tot het aantal voertuigen per vergunning.
7. Het college kan gebieden aanwijzen die zijn uitgesloten van de mogelijkheid tot vergunningverlening zoals bedoeld in het eerste lid.
8. Het college kan voertuigcategorieën aanwijzen waarvoor het verbod als bedoeld in het eerste lid niet van toepassing is.
9. De vergunning is niet overdraagbaar.

APV Amsterdam

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR72510/42>

'Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg'

1. Het is verboden zonder vergunning van het college voertuigen, met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen bedoeld in artikel 1.1 onderdeel 8, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden.
2. Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op voertuigen waarvoor het college een autodeelvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening heeft verleend.
3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken indien:
 - a. een door het college vastgesteld vergunningen- of voertuigplafond door verlenen van de vergunning zou worden overschreden;
 - b. indien de aanvraag wordt ingediend buiten een daartoe door het college vastgesteld tijdvak; of
 - c. als het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
 - I. gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
 - II. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
 - III. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - IV. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, of
 - V. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
 - d. in strijd wordt gehandeld met het bedrijfsconcept van de vergunninghouder.
4. Het college kan met het oog op de bescherming van de belangen genoemd in het derde lid en met het oog op de verdelingsprocedure en indieningsvereisten voor de aanvraagprocedure, nadere regels vaststellen.
5. A. Het college kan ter bescherming van de in het derde lid genoemde belangen per categorie of type voertuig besluiten een plafond instellen voor het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunning verleend kan worden en besluiten een plafond in te stellen voor het maximum aantal te verlenen vergunningen.

5. B. Indien voor een categorie of type voertuig een vergunning plafond geldt, maakt het college een tijdvak bekend waarbinnen aanvragen moeten worden ingediend. Overstijgt het aantal vergunningaanvragen het vergunningenplafond, dan wordt aan de hand van vooraf door het college vastgestelde nadere regels een vergelijkende toets uitgevoerd om te bepalen welke aanvrager(s) een vergunning wordt gegund.
5. C. De in het eerste lid bedoelde vergunning wordt verstrekt voor de duur van twee jaar. Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal één jaar.
6. A. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, kan het college in afwijking van artikel 1.4, eerste en tweede lid een langere beslistermijn vaststellen.
6. B. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in het vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, dan maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven 'bedrijfsconcept', voor zover niet strijdig met de bij of krachtens deze verordening gestelde regels, onderdeel uit van de vergunning indien deze wordt verleend.
7. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waar:
 - I. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen, en/of
 - II. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden.
8. Het college kan categorieën of typen voertuigen, stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waarvoor of waar het in het eerste lid genoemde verbod niet geldt.
9. Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

[Noot: aanvullend hierop is nadere regelgeving opgesteld waarin de mogelijkheden en voorwaarden voor zo'n vergunning en ontheffing staan. Deze zijn hier te vinden <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628236/2>]

4. Te maken afspraken met aanbieders van deelmobiliteit

Als de gemeente zichzelf de mogelijkheid heeft gegeven om regie te voeren op het aanbod van deelmobiliteit door een verbod op te nemen in de APV, dan moet zij nog twee aanvullende zaken regelen. Namelijk: het inregelen van een proces om vergunningen aan te vragen en het opstellen van eisen waar een aanbieder aan moet voldoen.

4.1. Inregelen van een vergunning aanvraag proces

Bij het inregelen van het proces voor een vergunningsaanvraag zijn vier elementen van belang:

- Waar kunnen aanbieders van deelmobiliteit zich melden? Maak helder via welk loket of e-mail de aanvraag kan worden gedaan.
- Wanneer kunnen aanbieders een aanvraag doen? Geef aan of dit continu kan of voor een bepaalde datum moet gebeuren. Dat laatste is veelal het geval wanneer een gemeente een plafond voor het aantal aanbieders en/of aantal voertuigen wil instellen (een zogenaamde schaarse vergunning, in tegenstelling tot een open vergunning waarbij er geen plafond is).
- Hoe lang neemt het aanvraagproces in beslag? Maak duidelijk wat de doorlooptijd is voor een aanvraag. Hou dit zo kort mogelijk.
- Waar moet de aanvraag aan voldoen? Dit zijn de eisen waar aanbieders aan moeten voldoen om de vergunning te krijgen. Dit zal afhankelijk van de gemeente een meer of minder omvangrijke set zijn.

4.2. Opstellen van eisen voor aanbieders van deelmobiliteit

Op dit moment zijn er nog geen omvattende standaardvergunningseisen voor alle modaliteiten. Wel zijn er verschillende initiatieven om te komen tot standaarden en keurmerken

voor aanbieders van deelmobiliteit. Als deze uitontwikkeld zijn en worden ondersteund vanuit landelijke programma's, kennisinstituten of de VNG, dan is het aan te bevelen om hier ook gebruik van te maken. Tot die tijd kan gebruik worden gemaakt van

onderstaande overzicht als minimale richtlijn.

Ook hier geldt dat het omwille van standaardisatie en harmonisatie sterk is aan te raden om de exacte invulling van deze eisen in samenhang met omliggende gemeenten in te vullen.



KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENER

- Aanbieder dient een rechtspersoon te zijn en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel
- Aanbieder moet eigenaar zijn van de aangeboden voertuigen
- Aanbieder moet een binnen redelijk termijn bereikbaar Nederlandssprekend aanspreekpunt hebben
- Aanbieder dient aantoonbare ervaring te hebben met het aanbieden van de dienst
- Aanbieder is verzekerd volgens wettelijke voorschriften



KWALITEIT VAN DE DIENST

- Voertuigen moeten voldoen aan wettelijke vereisten
- Voertuigen moeten voldoen aan minimale kwaliteitseisen zoals beschreven (op te stellen door gemeente)
- Kapotte voertuigen moeten binnen afgesproken tijd worden opgehaald en vervangen
- Reclame-uitingen mogen functioneel gebruik van voertuigen niet belemmeren
- Aanbieder waarborgt de kwaliteit en heeft een onderhoudsplan opgesteld en voert dit uit
- Op basis van gemaakte afspraken over beschikbaarheid voertuigen per locatie zorgt de aanbieder voor het herverdelen van voertuigen. Hiervoor is een plan opgesteld wat wordt uitgevoerd
- Voertuigen mogen niet herkenbaar binnen de regio waarin de aanbieder actief is worden verkocht



GEBRUIK VAN OPENBARE RUIMTE

- Voertuigen mogen alleen worden aangeboden in overeengekomen zones en/of locaties
- Aanbieder dient overlast van voertuigen zoals hinderlijk parkeren of onjuist gebruik van laadpalen te voorkomen



DELEN VAN DATA EN GEBRUIK VAN STANDAARDEN

- Aanbieder is verplicht om tenminste data te delen voor het daarvoor ontwikkelde dashboard van CROW conform de daarover gemaakte afspraken
- Aanbieder is verplicht om data te delen met de gemeente zodat die in staat is de dienstverlening en het beleid te monitoren conform daarover gemaakte afspraken
- Aanbieder conformeert zich aan in de branche afgesproken standaarden voor data-uitwisseling

5. De checklist - basis voor sturing op deelmobiliteit

Checklist

Beleidsmedewerkers kunnen aan de hand van de volgende checklist nagaan of alle onderdelen voor het leggen van de basis voor sturing op deelmobiliteit zijn afgevinkt.

-  **MAAK DE APV STURING-PROOF DOOR HET AANBIEDEN VAN COMMERCIËLE DEELMOBILITEIT TE VERBIEDEN** ✓
-  **PAS INDIEN NODIG DE PARKEERVERORDENING AAN OM HET AANVRAGEN VAN PARKEERVERGUNNINGEN DOOR DEELMOBILITEIT AANBIEDERS MOGELIJK TE MAKEN** ✓
-  **ONTWIKKEL EN IMPLEMENTEER EEN PROCES VOOR HET AANVRAGEN VAN VERGUNNINGEN DOOR AANBIEDERS VAN DEELMOBILITEIT** ✓
-  **STEL VAST AAN WELKE EISEN AANBIEDERS VAN DEELMOBILITEIT MOETEN VOLDOEN** ✓
-  **ONTWIKKEL BELEID OP HET GEBIED VAN DEELMOBILITEIT** ✓

Appendix 1 Gebruikte bronnen:

Position Paper van bezit naar gebruik, APPM in opdracht van G4 (interne notitie)

Model Parkeerverordening (versie geldig vanaf 02-10-2009)

<https://www.decentraleregelgeving.nl/doc/20014422/model-parkeerverordening/>

Juridische verkenning vormgeving mobiliteitshubs, Gemeente Amsterdam 30 april 2021 (interne notitie)

Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit, versie 1.0, 28-10-2021

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-37-Leidraad-gemeentelijk-bel>





Voor vragen over deze handleiding kun je contact opnemen met Chrétienne Hoek
c.hoek@vervoerregio.nl

Over het MRA Platform Smart Mobility

Het Platform Smart Mobility zorgt voor samenwerking, oplossingen en slagkracht. Zo stimuleren én versnellen we innovaties om de groeiende Metropoolregio Amsterdam bereikbaar, veilig en leefbaar te houden

Contact Vervoerregio Amsterdam

MRA platform Smart Mobility
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam
www.smartmobilitymra.nl