NADERE REGELS DEELMOBILITEIT GEMEENTE APELDOORN

Burgemeester en wethouders van de gemeente Apeldoorn;

Overwegende dat:

- het stimuleren van deelmobiliteit één van de maatregelen is om de regio leefbaar en aantrekkelijk te houden als ook om de doelen ten aanzien van duurzaamheid te halen;
- er een marktconsultatie is uitgevoerd, waaruit naar voren komt dat er in de regio Stedendriehoek vooral potentie is voor deelfietsen, zowel met als zonder trapondersteuning;
- gebleken is dat het voor zowel gebruikers als aanbieders meerwaarde biedt om de inzet van deelfietsen niet bij de gemeentegrens te laten eindigen, maar juist ook ritten van de ene naar de andere gemeente te faciliteren;
- vanuit die achtergrond een samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Voorst om tot een gelijkgeschakelde vergunning voor deelfietsen te komen;
- de afzonderlijke gemeenten slechts voor hun eigen grondgebied vergunningen kunnen verlenen, maar in de uitvoering wel samen op willen trekken;
- deze nadere regels daarom door de gemeenten gezamenlijk zijn opgesteld en als doel hebben om te komen tot één, gemeente overstijgend, aanbod van deelfietsen;
- met deze nadere regels een eenduidig proces ontstaat onder welke voorwaarden vergunningen voor deelfietsen worden verleend.

Gelet op de artikelen 1:8, vierde lid en 5:12a van de Algemene plaatselijke verordening 2014;

BESLUIT vast te stellen: **Nadere regels deelmobiliteit gemeente Apeldoorn**

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

ARTIKEL 1.1 DEFINITIES
In deze nadere regels wordt verstaan onder:

aanspreekpunt:	primaire contactpersoon namens gemeenten/regio en vergunninghouder die met elkaar afstemmen over de dagelijkse gang van zaken;
aanvrager:	aanbieder van deelvoertuigen, die een vergunning wenst voor het georganiseerd aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte;
college:	college van burgemeester en wethouder van de gemeente Apeldoorn;
corridor:	de drie gemeenten die samenwerken om te komen tot een gemeentegrens overstijgend aanbod van deelfietsen, zijnde: Apeldoorn, Voorst en Deventer;
deelvoertuig:	voertuig dat bedrijfsmatig of tegen betaling in welke vorm dan ook op of aan de weg of op een andere openbare plaats beschikbaar wordt gesteld voor gebruik in het verkeer, met uitzondering van voertuigen die uitsluitend zijn bestemd voor gebruik door een besloten kring van personen;
deeltrapfiets	deelfiets zonder trapondersteuning;

deel-e-bike	deelfiets met trapondersteuning tot een snelheid van maximaal 25 kilometer per uur;
deelfiets:	vervoermiddel met twee wielen, dat met spierkracht via pedalen wordt aangedreven of dat is uitgerust met elektrische trapondersteuning tot een maximumsnelheid van 25 km/h, niet zijnde een bakfiets, welke wordt aangeboden als deelvoertuig;
servicegebied:	gebied waarvoor het college een vergunning verleent. In dit geval de gemeente Apeldoorn;
stallingszone:	gebied in de openbare ruimte dat, virtueel of fysiek, is aangewezen voor het stallen van een deelfiets en het afsluiten van een rit met een deelfiets;
regio Stedendriehoek:	samenwerkingsverband van acht gemeenten in de provincies Gelderland en Overijssel;
vergunning:	vergunning als bedoeld in artikel 5:12a van de verordening;
vergunninghouder:	de natuurlijke persoon of de rechtspersoon aan wie of aan welke op basis van diens aanvraag vergunning wordt verleend;
verordening:	Algemene plaatselijke verordening 2014;
voertuigcategorie:	indeling naar eenzelfde soort deelvoertuigen.

ARTIKEL 1.2 AANVRAAGVEREISTEN EN INDIENINGSPROCEDURE

1. Het college maakt minimaal drie weken van tevoren op www.apeldoorn.nl bekend dat aanvragen voor een vergunning voor een bepaalde voertuigcategorie kunnen worden ingediend.
2. De aanvraag wordt ingediend via een door het college vastgesteld aanvraagformulier in de periode die begint drie weken na de dag van de bekendmaking als bedoeld in het eerste lid en eindigt vijf weken na de dag van deze bekendmaking. Het (digitale) aanvraagformulier is in Bijlage I opgenomen.
3. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van een:
    a. Uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of van een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat;
    b. Gebruikersplan;
    c. Zorgplichtplan;
    d. Format prijsbepaling.

    Zie artikel 2.18 voor een toelichting op het gebruikersplan, het zorgplichtplan en het format prijsbepaling.
4. Het digitale of schriftelijke aanvraagformulier is volledig ingevuld en vergezeld van documenten die betrekking hebben op lid 3 a t/m d.
5. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
6. Aanvragen die niet voldoen aan de indieningsvereisten genoemd in het derde lid, worden buiten behandeling gesteld.
7. Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet een aanvraag ingediend zijn in alle drie de gemeenten van de corridor.
8. Het college verleent uitsluitend vergunningen voor het aanbieden van deelfietsen, voor andere typen deelvoertuigen wordt geen vergunning verleend.

ARTIKEL 1.3 BESLISTERMIJN

1. Het college beslist binnen acht weken na het ontvangen van de aanvraag.
2. De beslissing kan eenmaal voor ten hoogste acht weken worden verdaagd.
3. Van het besluit in het tweede lid doet het college voor het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk mededeling aan de aanvrager.

ARTIKEL 1.4 WEIGERINGS- EN INTREKKINGSGRONDEN
In aanvulling op de weigeringsgronden genoemd in artikel 5.12a van de verordening, kan het college een vergunning weigeren of intrekken indien:

a) In strijd wordt gehandeld met de aanvraagvereisten;
b) In strijd wordt gehandeld met de vergunningsvoorwaarden genoemd in hoofdstuk 2;
c) Onverminderd het bepaalde in de artikelen 1:8 en 5:12a van de APV kan het college een vergunning weigeren indien de aanvraag niet voldoet aan de in artikel 1.2 gestelde eisen en, na toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht, onvoldoende gegevens zijn verstrekt om te beoordelen of aan de vereisten voor beoordeling en verlening van de vergunning is voldaan;
d) Onverminderd het bepaalde in de artikelen 1:6 en 5:12a van de APV kan het college een verleende vergunning intrekken indien de vergunninghouder handelt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen als bedoeld in hoofdstuk 2, voor zover deze niet-naleving raakt aan de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is vereist.

HOOFDSTUK 2 DEELFIETSEN

ARTIKEL 2.1 VERGUNNINGEN DEELFIETSEN

1. Het college verleent uitsluittend vergunningen voor de voertuigcategorie deelfietsen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de volgende typen deelfietsen:
    a. Deel-e-bikes
    b. Deeltrapfietsen
2. Het college verleent één vergunning per type deelfiets.
3. Looptijd van de vergunning is vijf jaar.

ARTIKEL 2.2 VOERTUIGPLAFOND DEELFIETSEN
Er is geen voertuigplafond.

ARTIKEL 2.3 UITROL

1. De vergunninghouder is in staat om binnen 1 maand vanaf het moment van gunning 50% van het minimum aan hem vergunde aantal deelfietsen te exploiteren;
2. De vergunninghouder is in staat om binnen 3 maanden vanaf het moment van gunning het minimum aan hem vergunde aantal deelfietsen te exploiteren.

ARTIKEL 2.4 EFFICIËNT GEBRUIK DEELFIETSEN
De vergunninghouder draagt zorg voor efficiënt gebruik van de op of aan de weg geplaatste deelfietsen overeenkomstig de volgende normen:

- Maximaal 20% van het totale aantal deelfietsen dat de vergunninghouder op dat moment op of aan de weg aanbiedt, langer dan 72 uur ongebruikt in dezelfde stallingszone staat.

ARTIKEL 2.5 VOORWAARDEN KWALITEIT VOOR DEELFIETS

1. De deelfietsen waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde voorwaarden.
2. De deelfietsen zijn visueel herkenbaar als deelvoertuig met een merkaanduiding van de vergunninghouder dan wel platform en een contactmogelijkheid.
3. Reclame-uitingen op deelfietsen mogen het functioneel gebruik van die voertuigen niet belemmeren.
4. Deelfietsen in de openbare ruimte die niet meer als zodanig in gebruik zijn bij de vergunninghouder moeten zijn ontdaan van de visuele en virtuele kenmerken als

deelvoertuig. Dit betreft in ieder geval de merkaanduiding, de identificatienummers en de contactgegevens.
5. De banden van de deelfietsen mogen een maximale breedte hebben van 50 mm zodat de deelfietsen kunnen worden geparkeerd in de voorhanden zijnde fietsparkeervoorzieningen.

ARTIKEL 2.6 VOORWAARDEN BESCHIKBAARHEID DEELFIETSEN

1. De vergunninghouder stelt de deelfietsen dag en nacht beschikbaar aan gebruikers, met uitzondering van bijzondere dagen.
2. De deelfiets die zich bevindt op of aan de weg, dient tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld genomen tenminste 85% van de tijd geschikt te zijn voor gebruik door derden. Dit wordt gemeten over een periode van één jaar, waarbij in gebruik zijn wordt meegeteld als zijnde beschikbare tijd.
3. Het college stelt in overleg met de vergunninghouder bijzondere dagen vast waarop de deelfietsen niet of beperkt beschikbaar hoeven te zijn.
4. De zomerperiode vangt aan op 1 maart, de winterperiode op 1 november.
5. De vergunninghouder kan in bijzondere omstandigheden, in/na overleg met het aanspreekpunt, tijdelijk afwijken van het eerste lid.
6. De vergunninghouder dient te allen tijde minimaal de onderstaande hoeveelheid deelfietsen in de gemeente beschikbaar te hebben.
    a. Deeltrapfietsen: 75
    b. Deel-e-bikes: 75
    c. In aanvulling hierop dient er op de corridor van de drie samenwerkende gemeenten altijd een minimum van 200 deeltrapfietsen en 200 deel-e-bikes beschikbaar te zijn. Voor de nadere toelichting hierover, zie de toelichting van deze nadere regels.
7. De vergunninghouder dient ten minste 85% van de dagen minimaal twee deelfietsen aan te bieden op alle (zeven) stations in de corridor. Het meetmoment hiervoor is 12:00 uur ’s-middags.
8. In overleg met de samenwerkende gemeenten kan het aantal locaties van lid 7, tijdelijk of permanent, gewijzigd worden.

ARTIKEL 2.7 VERWIJDERING NIET GEBRUIKSKLARE DEELFIETSEN EN HERVERDELING

1. De vergunninghouder verwijdert binnen 72 uur niet-gebruiksklare deelfietsen die anderszins niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg.
2. Indien een deelfiets zodanig beschadigd is dat de veiligheid niet meer kan worden gewaarborgd of dat zich hierdoor een wettelijke overtreding zal voordoen, zal deze zo snel mogelijk (uiterlijk binnen twaalf uur) offline worden gehaald.
3. In geval van clustering van meerdere deelfietsen, die in grote mate blijft afwijken van de klantvraag en of die overlast veroorzaken, verdeelt de vergunninghouder de deelfietsen binnen 48 uur.

ARTIKEL 2.8 STALLEN EN PLAATSEN

1. De vergunninghouder corrigeert of verplaatst conform de hieronder aangegeven uur norm, 90% van gevaarlijk, hinderlijk of onjuist geparkeerde deelfietsen alsmede deelfietsen die op foutieve wijze worden opgeladen bij de openbare infrastructuur.

- Gevaarlijk geparkeerd: onmiddellijk;
- Hinderlijk geparkeerd: binnen twaalf uur;
- Onjuist geparkeerd: binnen 24 uur.

2. De vergunninghouder biedt de deelfiets enkel aan vanaf de daarvoor aangewezen stallingszones.

3. De vergunninghouder dient het systeem te baseren op een model van een stallingszones. Gebruikers kunnen de huur van een deelfiets enkel beginnen en stopzetten indien zij hun deelfiets binnen een stallingszone geparkeerd hebben.
4. De vergunninghouder doet zelf een voorstel voor de locaties van de te hanteren stallingszones. Daarbij wordt gelet op een goede spreiding en het beperken van overlast. Door de initiële indeling van de stallingszones kan gebruik gemaakt worden van de studie die is gedaan met het hub netwerk algoritme.
    a. Uitgangspunt is een fijnmazig netwerk met een groot aantal kleine stallingszones. Hierdoor is er altijd een stallingszone in de buurt, maar kan wel gestuurd worden op een goede clustering en het beperken van overlast.
    b. Bij grote voorzieningen, zoals winkelcentra, sportfaciliteiten of recreatieve bestemmingen, kunnen meerdere stallingszones worden aangewezen.
    c. Een stallingszone valt altijd binnen het door de gemeente aangewezen gebied waar dat is toegestaan.
5. Op basis van het daadwerkelijke gebruik en de mogelijke overlast kunnen stallingszones worden aangepast, verwijderd of toegevoegd. Dit gebeurt in onderling overleg tussen de samenwerkende gemeenten en de vergunninghouder.
6. De vergunninghouder wijst een gebruiker van een deelfiets voor aanvang van dat gebruik op specifiek voor dat voertuig in de gemeente geldende parkeerregels en parkeerinstructies, zoals bedoeld in het eerste lid.
7. De vergunninghouder beschikt over een controlemechanisme die er bij klanten op stuurt dat een deelfiets op de juiste manier wordt gestald.
8. De gemeente is bevoegd om te allen tijde het aangewezen gebied waarin stallingszones toegestaan zijn aan te passen en informeert de vergunninghouders tenminste 10 dagen voor de inwerkingtreding van het voorgenomen wijzigingsbesluit.

ARTIKEL 2.9 VERWIJDERING BIJ BEËINDIGING VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

1. De vergunninghouder dient bij beëindiging van zijn bedrijfsactiviteiten binnen één maand zijn in de gemeente aanwezige deelfietsen te verwijderen.
2. Van beëindiging van de bedrijfsactiviteiten 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;
    c. De vergunninghouder in surseance van betaling verkeert dan wel failliet is verklaard. De vergunning wordt in dat geval ingetrokken vanaf het tijdstip van schriftelijke kennisname door het college;
    d. Het college de vergunning intrekt;
    e. De vergunningstermijn is verlopen.
3. Indien de vergunninghouder de deelfietsen niet adequaat verwijdert, kan het college overgaan tot verwijdering en de daarmee gemoeide kosten in rekening brengen bij de vergunninghouder, alsmede kosten van noodzakelijke herstel van de openbare ruimte in originele staat.

ARTIKEL 2.10 COMMUNICATIE EN KLACHTENPROCEDURE

1. De vergunninghouder biedt één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt voor de samenwerkende gemeenten in de regio Stedendriehoek, die bevoegd is namens de vergunninghouder afspraken te maken en die telefonisch en per e-mail bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 u.
2. De samenwerkende gemeenten op de corridor hebben één centraal aanspreekpunt voor de vergunninghouder. Dit betreft een medewerker van de regio Stedendriehoek;

3. De vergunninghouder biedt een vast telefoonnummer dat specifiek is bestemd voor medewerkers Handhaving van de gemeente en dat bereikbaar is op werkdagen van 9.00 uur tot 17.00 uur.
4. De vergunninghouder is voor klanten 24 uur online bereikbaar en ten minste telefonisch bereikbaar op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 u. Buiten kantooruren is communicatie in de Engelse taal toegestaan.
5. De vergunninghouder behandelt en registreert klachten en rapporteert het aantal en type klachten aan het aanspreekpunt van de regio Stedendriehoek alsmede de wijze van afhandeling in een door de regio Stedendriehoek aangeleverd format.

ARTIKEL 2.11 INFORMEREN GEBRUIKER OVER GEBRUIKSVOORWAARDEN

1. De vergunninghouder informeert de gebruiker, voorafgaand aan het gebruik van de deelfiets, volledig en transparant in de Nederlandse taal (taalniveau B1) en of in de Engelse taal over de van toepassing zijnde gebruiksvoorwaarden waarbij in ieder geval worden genoemd, de hoogte van de waarborgsom, het eigen risico bij schade aan de deelfiets dan wel bij diefstal daarvan, de geldende regels voor het stallen en plaatsen van de deelfiets, het gevolg van fout parkeren daarvan, en te hard rijden daarmee.
2. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de verhuur aan een gebruiker die wettelijk bevoegd is voor het gebruik van zijn deelfietsen.

ARTIKEL 2.12 DATAVERKEER GEBRUIK VOOR EVALUATIE EN MONITORING

1. De vergunninghouder doet mee aan de periodieke, landelijke enquête onder gebruikers van de deelmobiliteit, en levert indien van toepassing aan de uitvoerend onderzoekspartij de relevante ruwe, geanonimiseerde enquêteresultaten.
2. De vergunninghouder dient gegevens over haar deelfietsen in de gemeente, geautomatiseerd te ontsluiten aan het college of aan een door het college aangewezen derde partij, op basis de actuele data vorm van het Nederlands Profiel Datadelen Deelmobiliteit.
3. De vergunninghouder voorziet in een dashboard met management informatie, waarin relevante voertuigdata worden ontsloten aan de gemeente. Het dashboard dient voor monitoring en inzichten in bijvoorbeeld gebruik, populariteit, operationele aspecten, handhaving en impact op CO_2-besparing. De exacte invulling van het dashboard wordt in afstemming met de samenwerkende gemeenten in de regio Stedendriehoek bepaald.
4. De data worden uitsluitend gebruikt voor toezicht, handhaving en evaluatie van de vergunning en het gevoerde beleid.
5. De verstrekte data zijn zoveel mogelijk geanonimiseerd en beperkt tot hetgeen noodzakelijk is voor deze doeleinden.
6. Data worden niet langer bewaard dan noodzakelijk voor de doeleinden in lid 4 benoemd.

ARTIKEL 2.13 DEELVERVOER BUITEN GEMEENTEGRENZEN

1. De vergunninghouder staat toe dat deelvoertuigen buiten gemeentegrenzen, in andere servicegebieden, worden achtergelaten en dat deelfietsen die gehuurd zijn van dezelfde vergunninghouder buiten gemeentegrenzen binnen het servicegebied van de gemeente kunnen worden achtergelaten.

ARTIKEL 2.14 SAMENWERKING EN EVALUATIE

1. De aanspreekpunten van vergunninghouder en regio Stedendriehoek stemmen regelmatig af over de voortgang en ervaringen binnen de vergunning.
    a. In de periode van uitrol (eerste 3 maanden) vindt er minimaal wekelijks afstemming plaats. Dit kan fysiek of digitaal.
    b. In de periode na uitrol voldoet een minder frequente afstemming (indicatie: maandelijks).

2. Het aanpassen van de vergunning wordt in onderling overleg besproken en gebaseerd op de volgende aspecten:
    a. Gebruik van de deelfietsen;
    b. Klanttevredenheid;
    c. Klachten en meldingen;
    d. Communicatie onderling;
    e. Voldoen aan de gestelde vergunningsvoorwaarden en -termijnen.

ARTIKEL 2.15 PRIVACY EN GEGEVENSBESCHERMING

1. De vergunninghouder draagt zorg voor een adequate waarborging van de privacy van haar gebruikers. Zij geeft de gemeente hiertoe inzicht in haar privacybeleid.
2. Gebruikersgegevens van de vergunninghouder worden geanonimiseerd voordat zij met de gemeente worden gedeeld.
3. De vergunninghouder vrijwaart de gemeente volledig van aanspraken van derden die op enige wijze verband houden met schending van de privacyregels.
4. De verwerking van persoonsgegevens vindt uitsluitend plaats voor duidelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden.
5. Er worden niet meer persoonsgegevens verwerkt dan noodzakelijk is voor deze doeleinden.
6. Persoonsgegevens worden passend beveiligd tegen verlies of onrechtmatige verwerking.
7. Persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan noodzakelijk en overeenkomstig de geldende bewaartermijnen.

ARTIKEL 2.16 VERZEKERING EN AANSPRAKELIJKHEID

1. De vergunninghouder zorgt ervoor adequaat te zijn verzekerd ten behoeve van haar activiteiten.
2. De vergunninghouder vrijwaart de gemeente van alle eventuele aanspraken van derden in het kader van haar activiteiten.

ARTIKEL 2.17 VERDELINGSPROCEDURE VERGUNNINGEN

Het college voert een vergelijkende toets uit voor aanvragen voor deelfietsen indien er meerdere aanvragen zijn ingediend die voldoen aan de aanvraagvereisten en vergunningsvoorwaarden.

1. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria volgens de systematiek die is beschreven in artikel 2.18.
2. Aan de aanvragen wordt een rangnummer toegekend op volgorde van de hoogte van het aantal punten dat bij de vergelijkende toets aan de aanvragen is toegekend.
3. Per type deelvoertuig worden de vergunningen verleend aan de aanvrager met het hoogste aantal punten.
4. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben, wordt met loting bepaald welke aan vraag een hogere positie in de rangschikking krijgt.
5. De loting vindt in het openbaar plaats door een van de leden van de beoordelingscommissie bedoeld in het zesde lid.
6. De in dit artikel bedoelde vergelijkende toets wordt uitgevoerd door een beoordelingscommissie bestaande uit een oneven aantal van tenminste drie door of namens het college aangewezen personen, van wie er één als voorzitter wordt aangewezen.
7. De beoordelingscommissie maakt een proces-verbaal van de puntentoekenning waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekenning.
8. In de beslissing op de aanvraag ontvangt iedere aanvrager informatie over het toegekende aantal punten op de verschillende onderdelen.

ARTIKEL 2.18 DE VERGELIJKENDE TOETS

Aanvrager dient een Gebruiksplan en een Zorgplichtplan in en vult de tarieven in de prijslijst in, conform de doelstelling die hieronder is beschreven. De antwoorden in de ingediende plannen worden beoordeeld aan de hand van de vier C's, waarbij per toetsingscriterium van een plan een wegingsfactor is toegekend.

Tabel 1 Toetsingscriteria- en wegingsfactor Tabel 2 Beschrijving puntentabel

Definities	
Compleet:	Alle criteria zijn inhoudelijk uitgewerkt
Correct:	De uitwerking is verifieerbaar en SMART geformuleerd.
Consistent:	De uitwerking heeft een duidelijke samenhang, is onderling niet tegenstrijdig en sluit aan op de vraag.
Convincing (overtuigend):	De uitwerking dat de aanpak leidt tot het bereiken van de doelstelling is zeer overtuigend en betrouwbaar voor de beoordelingscommissie.
Wegingsfactor:	Het gewicht dat aan het toetsingscriterium is gekoppeld.

Tabel 2 Beschrijving puntentabel

Aantal punten	Definitie	Beschrijving
0	Niet genoemd	Toetsingscriterium niet beschreven
1	Onvoldoende	Toetsingscriterium voldoet aan één van de 4 C's
2	Voldoende	Toetsingscriterium voldoet aan twee van de 4 C'
3	Ruim voldoende	Toetsingscriterium voldoet aan 3 van de 4 C's
4	Goed	Toetsingscriterium voldoet aan alle 4 C's

GEBRUIKSPLAN

Het gebruiksplan geeft inzicht hoe de aanvrager zoveel mogelijk passend gebruik biedt voor de doelgroep(en) van deelmobiliteit. Het gebruiksplan mag maximaal 5 A4 bedragen.

	Toetsingscriteria	Wegingsfactor	Compleet	Correct	Consistent	Convincing
A	De aanvrager beschrijft de marketing en communicatieacties bij de start en gedurende de vergunningsperiode om gebruikers te werven.	2				
B	De aanvrager beschrijft de wijze waarop het verhuurproces van	1				

	deelfietsen verloopt, bijvoorbeeld aan de hand van voorbeelden van(-uit) de app.					
C	De aanvrager beschrijft op welke wijze een aantrekkelijk aanbod wordt geboden aan potentiële gebruikers.	2				
D	De aanvrager geeft, aan de hand van voorbeelden uit de praktijk/referenties , aan in staat te zijn deelfietsen op een succesvolle en duurzame (langjarige) wijze aan te kunnen bieden.	1				
E	De aanvrager beschrijft de wijze waarop na gunning wordt samengewerkt met de gemeenten op de corridor. Denk hierbij zowel aan de initiële implementatieperiode als gedurende de verdere looptijd van de vergunning.	1				

De maximale score voor het Gebruiksplan bedraagt 112 punten.

ZORGPLICHTPLAN

Het zorgplichtplan biedt inzicht hoe de aanvrager verantwoordelijkheid neemt voor de klant en/of de bewoner van gemeente en hen zo goed mogelijk helpt en begeleidt. Het zorgplichtplan mag maximaal 6 A4 bedragen.

	Toetsingscriteria	Wegingsfactor	Compleet	Correct	Consistent	Convincing
A	De aanvrager beschrijft op welke manier berijder wordt gestimuleerd om niet foutief te parkeren, waaronder zichtbaarheid van parkeerplekken in de app, informeren over de parkeerrichtlijnen	2				

B	De aanvrager beschrijft op welke manier wordt gezorgd voor het voorkomen van belemmering van doorstroming door overtollig geparkeerde deelfietsen, het voorkomen van hinder aan woon- en leefklimaat van omwonenden en het voorkomen van een onevenredig beslag op de openbare ruimte door geparkeerde deelfietsen.	1				
C	De aanvrager beschrijft op welke manier met klachten van berijders én bewoners wordt omgegaan: hoe kunnen bewoners en berijders klachten indienen, hoe gaat aanvrager zorgvuldig met die klachten om, hoe voorziet aanvrager in een snelle afhandelsnelheid, hoe is de status en voortgang van klachten inzichtelijk voor het management van aanvrager en voor de klant/bewoner zelf.	3				
D	De aanvrager beschrijft op welke manier met noodgevallen gemeld door bewoners of berijders wordt omgegaan.	1				
E	De aanvrager beschrijft op welke wijze ervoor zorg wordt gedragen dat de	2				

	deelfietsen operationeel blijven en gebreken en defecten worden voorkomen en/of hersteld.					

De maximale score voor het Zorgplichtplan bedraagt 144 punten.

PRIJSLIJST
In het bijgevoegde Excel-format, vult aanvrager verschillende prijscomponenten in. Op basis daarvan wordt een aantal (standaard-)ritprijzen bepaald welke worden vergeleken om tot een score voor het aspect prijs te komen.
De score voor het aspect prijs wordt bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$Score\ (prijs) = \frac{Laagste\ inschrijfprijs}{Inschrijfprijs\ aanvrager} \times 112$$

De maximale score voor het aspect prijs bedraagt 112 punten.

HOOFDSTUK 3 SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 3.1 INWERKINGTREDING
Deze nadere regels treden in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

ARTIKEL 3.2 EVALUATIE
Deze nadere regels worden jaarlijks geëvalueerd in onderlinge afstemming tussen de aanspreekpunten.

ARTIKEL 3.3 CITEERTITEL
Deze regeling wordt aangehaald als: Nadere regels deelmobiliteit gemeente Apeldoorn.

Aldus vastgesteld op (DATUM)
Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

(NAAM) (NAAM)

BIJLAGEN BIJ DE NADERE REGELS

BIJLAGE I: AANVRAAGFORMULIER

Behorende bij de vergunning deelfietsen corridor Apeldoorn – Voorst – Deventer.

Gegevens van de aanvrager:

Naam van de rechtspersoon	
Straat en huisnummer	
Postcode	
Plaats	
Land (EU-lidstaat)	
Telefoonnummer	
E-mailadres	
KVK-nummer	
Vestigingsnummer	
Telefoonnummer	1e: 2e:
Aanvraag ingediend in:	☐ Apeldoorn ☐ Voorst ☐ Deventer

Gegevens eerste contactpersoon:

De heer/mevrouw	
Naam contactpersoon	
Telefoonnummer	
E-mailadres	
Functie	

Voor welke voertuigcategorie wordt een vergunning aangevraagd?

Type deelfiets	**Vergunning aangevraagd?**	**Gewenst aantal fietsen (maximaal)**
Trapfiets	Ja/nee	
E-bikes	Ja/nee	

Aldus naar waarheid ingevuld,

Handtekening	Naam	Plaats	Datum
.....	.....	.....	.....

Checklist toe te voegen documenten:

Uittreksel van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel of van een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat	☐
Gebruikersplan (max. 5 A4)	☐
Zorgplichtplan (max. 6 A4)	☐
Ingevuld format prijsbepaling	☐

TOELICHTING OP DE NADERE REGELS

HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

Met deze nadere regels geeft het college uitvoering aan artikel 5:12a van de Algemene plaatselijke verordening (APV) over deelmobiliteit.

De APV biedt het college de mogelijkheid om vergunningen te verlenen voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Omdat het aantal beschikbare vergunningen wordt beperkt, is sprake van een schaars vergunningsstelsel. Dat brengt met zich dat de beschikbare vergunningen op een transparante, objectieve en gelijke wijze moeten worden verdeeld.

Deze nadere regels bevatten daarom bepalingen over de verdeelprocedure en de criteria die het college hanteert bij de verdeling van de beschikbare vergunningen. Hiermee wordt beoogd een zorgvuldig, inzichtelijk en voor alle gegadigden gelijk speelveld te creëren.

Het college kiest er voor om uitsluitend vergunningen te verlenen voor het aanbieden van deelfietsen. Deelfietsen vormen een laagdrempelige en duurzame vorm van deelmobiliteit en bieden de mogelijkheid om ervaring op te doen met een gereguleerd stelsel van deelmobiliteit. Op basis van de opgedane ervaringen kan het college op een later moment besluiten om de reikwijdte van het vergunngstelsel uit te breiden naar andere vormen van deelmobiliteit.

HOOFDSTUK 2 DEELFIETSEN

Aanleiding
In 2022 maakte meerdere aanbieders van deeltweewielers een terugtrekkende beweging, zo ook in de gemeenten Apeldoorn en Deventer. De oorzaak hiervoor was met name een veranderend investeringsklimaat. Het bleek voor aanbieders van deeltweewielers niet rendabel om in sommige middelgrote steden hun diensten te blijven aanbieden. Eind 2023 ontvingen Apeldoorn en Deventer het signaal via het Loket Deelmobiliteit dat deelmobiliteitsaanbieders van onder andere deeltweewielers geïnteresseerd waren om hun diensten aan te bieden in meerdere aangrenzende gemeenten.

Samenwerking
De gemeenten Deventer, Voorst en Apeldoorn willen gezamenlijk in de corridor deelfietsen faciliteren. Daarom hebben zij met de Regio Stedendriehoek een plan van aanpak gemaakt om te komen tot een bovenlokaal aanbod voor deelfietsen. Door samen te werken kunnen de inwoners en bezoekers van de drie gemeenten gemakkelijk een reis maken van, naar en door meerdere gemeenten en is het aantrekkelijker voor een aanbieder om deelfietsen aan te bieden. Onderdeel van de aanpak is een uitwerking van de motivatie om schaarse vergunningen uit te geven. Waarom kiezen de drie gemeenten gezamenlijk voor een schaarse vergunning, waardoor slechts bepaalde voertuigen en een beperkt aantal aanbieders een vergunning kunnen krijgen voor deelfietsen? In deze memo volgt de motivatie van die keuze.

Deze samenwerking komt in essentie voort uit twee overwegingen: ten eerste het gebruiksgemak voor de gebruiker. We willen onze inwoners en bezoekers een prettige en comfortabele (keten)reis aan kunnen bieden. Die stopt doorgaans niet bij de gemeentegrens. Een situatie waarbij in iedere gemeente een andere aanbieder van deelfietsen aanwezig is en waarbij gewisseld zou moeten worden van de ene naar de andere fiets (met ook nog een andere smartphone app) is dan ook zeer onwenselijk. Ten tweede betekent samenwerking en onder

gelijke voorwaarden uitgeven van vergunningen meer massa en dus een aantrekkelijkere markt voor aanbieders.

Context
Momenteel rijden er naast OV-fietsen geen deelfietsen in Voorst en Deventer. In Apeldoorn heeft DeelfietsNL de fietscarrousels van Keolis overgenomen. Deze deelfietsconcepten (back-to-one) zijn in de basis afwijkend van dat van de deelfietscorridor (back-to-many) die de drie gemeenten voor ogen hebben. Uit de marktconsultatie is gebleken dat de belangrijkste reden van het uitblijven van een aanbod is dat de gemeente Apeldoorn op zichzelf, als grootste van de drie gemeenten, te klein wordt geacht door aanbieders om een sluitende businesscase te behalen. Door als drie gemeenten samen te werken is er een grotere afzetmarkt mogelijk, waarmee de kans om aanbieders aan te trekken groter is.

Vanuit het Ministerie van I&W wordt meegekeken naar de gezamenlijke aanpak. Van aanvragers wordt verwacht dat zij aantoonbaar in staat zijn hun dienstverlening in de drie gemeenten samenhangend aan te bieden. De mate waarin dit wordt onderbouwd wordt betrokken bij de beoordeling van de aanvraag. In de samenwerkingsovereenkomst geven de drie colleges aan dat zij hierin gezamenlijk willen optrekken. Ook uit de consultatie blijkt dat een grotere markt (met drie gemeenten) meer kansrijk is voor vergunningverlening.

Motivatie voor het instellen van een maximaal aantal vergunningen
De motivatie voor het verlenen van maximaal twee vergunningen per gemeente bestaat uit meerdere onderdelen. De belangrijkste redenen om te kiezen voor een maximaal aantal vergunningen is om de openbare ruimte te beschermen, kwaliteit te waarborgen en de markt beheersbaar te houden.
Bij deze motivering zijn de volgende aspecten in acht genomen:

1. Onderbouwing van het invoeren van een schaars vergunningstelsel, namelijk maximaal twee vergunningen, zijnde één voor trapfietsen en één voor e-bikes.
2. Onderbouwing van de keuze om alleen een vergunningen te verlenen voor fietsen en niet voor andere typen voertuigen.
3. Onderbouwing van de vergunningsduur in relatie tot de terugverdientijd.

1. Onderbouwing aantal vergunningen
Het aantal vergunningen wordt beperkt vanwege de beperkte fysieke capaciteit van de openbare ruimte, het voorkomen van verrommeling en overlast, de handhaafbaarheid, de wens om kwaliteit en betrouwbaarheid van het aanbod te borgen en gemak voor de gebruiker te vergroten. Gelet op de schaal van de gemeenten en de omvang van de openbare ruimte is gekozen voor maximaal één vergunning per type fiets, te weten één voor trapfietsen en één voor e-bikes.

In de zomer van 2025 is een enquête uitgezet via de website van de regio Stedendriehoek, de samenwerkende gemeenten en LinkedIn. Hierop hebben 12 aanbieders van deeltweewielers gereageerd. Met 10 van deze partijen is in september 2025 een marktconsultatie gehouden. De belangrijkste conclusies zijn in bijgevoegd consultatieverslag (bijlage nr. x) verwoord.

Uit deze marktconsultatie volgt dat het aanbieden van deelfietsen financieel kwetsbaar is voor aanbieders, omdat de winstmarges laag zijn. Hoe meer aanbieders op de markt actief zijn, hoe lager de winstmarges. Met andere woorden: als er te veel aanbieders op de markt zijn, is het voor aanbieders niet meer rendabel om deelfietsen aan te bieden. Daarmee wordt de kans kleiner dat er een aanvraag voor een vergunning wordt ingediend.

Met de samenwerking tussen de drie gemeenten is er sprake van een groter verzorgingsgebied en een groter aantal potentiële gebruikers, waardoor het aantrekkelijker is voor

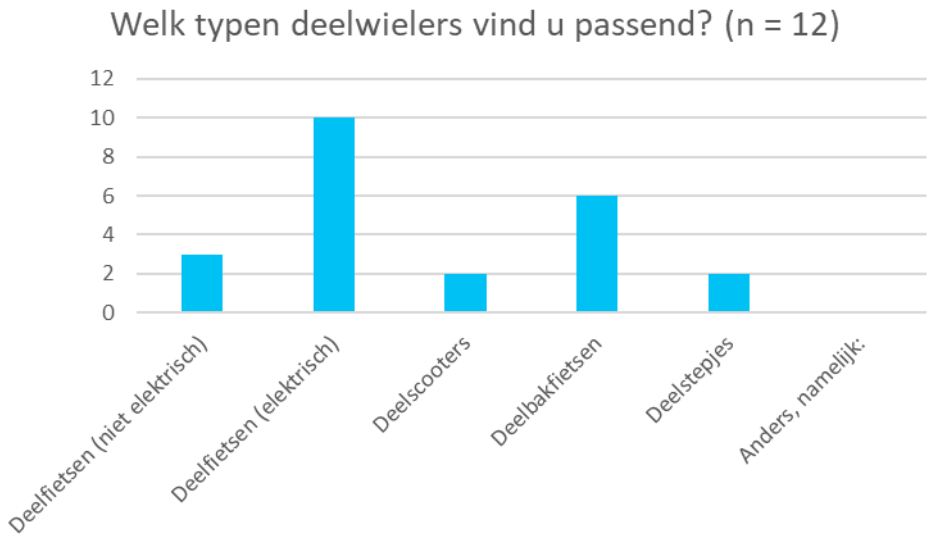
deelfietsaanbieders om hun diensten aan te bieden. Door deze diensten in de drie gemeenten onder gelijke voorwaarden en afspraken aan te bieden kan de bedrijfsvoering worden gestroomlijnd. Er is dan sprake van een spreiding van vaste lasten over een groter verzorgingsgebied en een groter klantenpotentieel.

Een gegarandeerd gebruik van de fietsen is hierbij van belang. Als er meerdere aanbieders zouden zijn, wordt de kans op een financieel gunstig resultaat lager. Daarnaast kan een diverser aanbod leiden tot een beperking van het gebruiksgemak en verrommeling van de openbare ruimte. Ervaringen uit zowel Nederland als België laten zien dat het kiezen voor een beperkt aantal aanbieders een positieve uitwerking heeft op het gebruik. Tot slot speelt de overweging dat afstemming tussen de drie gemeenten en een veelvoud aan aanbieders, in combinatie met het ingaan op meldingen van inwoners in de praktijk complex en tijdrovend zou zijn. Daarom hebben wij in gezamenlijkheid gekozen om slechts één vergunning per deelfietstype aan te bieden.

2. Onderbouwing alleen trapfietsen en e-bikes (aanwijsbesluit)
Hiervoor is een aantal argumenten aan te dragen.

Ten eerste zijn schone, actieve en duurzame mobiliteit benoemd als ambities in de Omgevingsvisies van Apeldoorn, Voorst en Deventer. Daarnaast is het streven onze woon- en werkomgevingen gezonder te maken. De fiets is bij uitstek een vervoermiddel waarvoor lichaamsbeweging nodig is. Andere vervoersmiddelen vragen deze lichaamsbeweging niet en/of zijn niet (zo) schoon, actief en duurzaam als fietsen.

Ten tweede was dit een duidelijke uitkomst van de marktconsultatie. De aanbieders gaven zelf aan vooral potentie te zien in trap- en elektrische fietsen (zie ook onderstaande grafiek vanuit de vragenlijst). Tijdens de marktconsultatie werd de “gewone” trapfiets als een kansrijk deelvoertuig genoemd, met name in de steden Apeldoorn en Deventer. Slechts een enkele aanbieder vond scooters of een ander vervoermiddel kansrijk. Fietsen, in tegenstelling tot sommige scooters en steps, is zowel schoon als uitnodigend voor beweging. Deelstepjes vervangen met name voetgangersbewegingen waardoor wij daar niet op in willen zetten.



Ten derde zijn fietsen gebruiksvriendelijker voor jong en oud. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat meer dan 90% van de inwoners in Nederland kan fietsen. Velen hebben het in hun vroege jeugd

geleerd en dat maakt het een aantrekkelijker vervoersmiddel dan bijvoorbeeld een scooter of step.

Ten vierde is de fiets zowel voor recreatief als voor woon-werkverkeer bruikbaar. Dat betekent niet alleen een grotere potentiële doelgroep, maar ook een betere spreiding over de dagen, weken, seizoenen en plaatsen heen.

Ten vijfde speelt de praktische component dat het beëindigen van de rit en parkeren en stallen van de fiets geen bijzondere of eigen voorzieningen vraagt. Deelfietsen en e-bikes zijn geschikt voor de dezelfde voorzieningen in de openbare ruimte als die voor particuliere fietsen.

Ten zesde, fietsen zijn veiliger dan scooters. Fietsen hebben over het algemeen een lagere snelheid en impact, betere wendbaarheid en de positie op de weg is vaak beter (fietspad) dan die voor scooters (rijbaan).

Ten slotte kan een deelfietssysteem op meer maatschappelijk draagvlak rekenen dan een systeem voor andere deeltweewielers. Dat blijkt uit enquêtes uit onder andere Apeldoorn en Voorst. Fietsen zijn onderdeel van de regionale aanpak, zoals ook uitgesproken in het regionale bestuurlijke overleg.

Stepjes, scooters, bakfietsen en deelauto's zien wij op dit moment niet als een onderdeel van de regionale opgave. De markten voor deelauto's en deelbakfietsen wijken sterk af van die voor deelfietsen. Deze modaliteiten vallen om deze reden buiten de gezamenlijke aanpak. Deze aanpak richt zich op deelfietsen als aanvulling op openbaar vervoer in de vorm van een "last-mile"-oplossing voor een bredere mobiliteitsmix.

3. Onderbouwing vergunningsduur en terugverdientijd

Uit de marktconsultatie volgt dat het aanbieden van deelfietsen voor aanbieders kwetsbaar is, gezien de omvang van de markt in relatie tot de initiële en operationele kosten. Met de regio hebben wij beoordeeld hoe wij de gemeenten aantrekkelijk kunnen maken voor deelfiets-aanbieders. Een sluitende businesscase is een minimale vereiste voor een deelaanbieder om in de corridor actief te zijn. Een langere vergunningsduur zorgt voor continuïteit, maakt het realistischer om opstartkosten terug te verdienen en draagt daarmee bij aan een duurzame businesscase. Daarom hebben wij in eerste instantie gekozen voor een duur van 5 jaar. Dit is nagenoeg gelijk aan de duur in vergelijkbare gebieden, zoals Zwolle (4,5 jaar). In de bijlage staat het verslag van de consultatieronde "Marktconsultatie deeltweewielers Stedendriehoek hoofdpunten 1.0.pdf", waarin onder andere over de tijdsduur gesproken is.

Het Loket Deelmobiliteit[1] heeft onderzoek gedaan naar de terugverdientijd van deelfietsconcepten. Uiteraard is de terugverdientijd van een groot aantal factoren afhankelijk. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de terugverdientijd in de regel zo'n 4 tot 8 jaar is, en het break-evenpunt rond de 2 à 3 ritten per deelfiets per dag ligt.

Uit de marktconsultatie blijkt dat aanbieders een langere vergunningstijd dan standaard wensen (zie de grafiek hieronder). Met een vergunningsduur van 5 jaar bieden wij een periode aan met voldoende tijd om ten minste een aanzienlijk deel van de kosten voor de aanbieders terug te

[1] Het Loket Deelmobiliteit was een afdeling binnen RHDHV die zich namens de provincies Gelderland en Overijssel en de gemeenten hierbinnen inspande om kennis en ervaring omtrent deelmobiliteit op te bouwen en te delen. Het Loket Deelmobiliteit verschafte tot oktober 2025 advies aan gemeenten over deelmobiliteit.

verdienen. Dit vergroot de kans om de vergunning te laten voortduren tot het einde van de vergunningsduur en sluit goed aan bij de systematiek van schaarse vergunningen. Daarnaast biedt dit ook ruimte voor andere aanbieders om na vijf jaar mee te dingen naar een nieuwe vergunning.

