

Toelichting op de beleidsregel deelvoertuigen gemeente Zwolle 2021

Algemeen

Zwolle groeit en het aantal voertuigen en verkeersbewegingen daardoor ook. Dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid, veiligheid en het gebruik van de openbare ruimte in de stad. Nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals deelmobiliteit, stimuleert de gemeente daarom. Met deelmobiliteit kunnen we bijdragen aan onze klimaatdoelen. Er wordt gewerkt aan een visie op deelmobiliteit waarin naar een verkeersveilig en duurzaam gebruik van de openbare ruimte wordt gestreefd en waarin verschillende vormen van duurzame deelmobiliteit zullen worden uitgerold over de stad. Om regie te houden op de uitrol, de kwaliteit en de (ruimtelijke) ordening is ervoor gekozen om een juridisch kader te bepalen waarbinnen de visie op deelmobiliteit uitgerold kan worden.

Daarom heeft de gemeente in de APV een vergunningstelsel voor deelvoertuigen ingevoerd. Zo wordt deelmobiliteit zichtbaar, herkenbaar, uitnodigend en voor iedereen toegankelijk georganiseerd. Hierdoor is ook regulering en handhaving mogelijk. Door te werken met vergunningen bieden we de aanbieders duidelijkheid over hoe wij om willen gaan met deelmobiliteit in onze stad. Naast een stadsbreed aanbod willen we ook ruimte bieden aan kleinschalige initiatieven. Om te voorkomen dat er een wildgroei aan deelmobiliteit ontstaat wordt er gewerkt met een maximum aantal vergunningen. Hierdoor vallen vergunningen voor deelmobiliteit onder de zogenaamde 'schaarse vergunningen'.

Uit de uitspraak van de Raad van State, 2 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2927, over schaarse vergunningen blijkt dat bij de verdeling van zogenoemde schaarse vergunningen potentiële gegadigden gelijke kansen moeten krijgen om in een transparante procedure mee te dingen naar een dergelijke vergunning. In een gemeentelijke verordening of beleid mogen beperkingen worden gesteld aan de mededinging, maar die mogen partijen niet volledig uitsluiten. Daarom mag een vergunning voor deelmobiliteit slechts worden afgegeven voor een beperkte tijdsduur. De duur van de vergunning moet op basis van de geldende jurisprudentie in ieder geval redelijk zijn gezien de benodigde investeringen die nodig zijn om deelmobiliteit te exploiteren. Verder mag de duur van de vergunning niet te lang zijn omdat dit strijdig kan zijn met het formele gelijkheidsbeginsel. Uit de uitspraak blijkt ook dat de gemeente op transparante wijze bekend moet maken als er een vergunning beschikbaar komt, wat de toekenningsprocedure is en welke eisen aan de aanvraag/aanvrager worden gesteld.

Artikel 1 Begripsbepalingen

Verwezen wordt naar omschrijvingen uit de APV, de RVV 1990, de Wegenverkeerswet en de Wet op de openbare manifestaties. Aan de omschrijvingen is het begrip 'procedure regels' toegevoegd. Daaraan is behoefte omdat gezien voornoemde jurisprudentie een procedure moet worden ingericht om mededinging mogelijk te maken voor een beschikbaar gekomen vergunning. De procedure regels geven voorschriften die van een meer gedetailleerd niveau zijn dan de voorschriften in het beleid.

Om de kader stellende bevoegdheid van het college vast te leggen is dit beleid opgesteld. Voor zover het binnen het beleid past, kan het college deze uitwerken in procedure regels.

Artikel 2 Vergunningen algemeen

Het college kan op grond van artikel 5:3 APV een vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen verlenen. Het motief dat aan het vergunningvereiste ten grondslag ligt is de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid, de leef- en woonsituatie, het gebruik van de openbare ruimte en het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte. Bij de weigeringsgronden wordt hierop nader ingegaan. Er is op een dynamische kaart een verboden gebied aangegeven. In de verboden gebieden is het niet toegestaan deelvoertuigen te parkeren of aan te bieden. Daarnaast is het niet mogelijk de transactie te beëindigen. Hier kan dus niet tijdelijk of permanent geparkeerd worden.

In lid 2 is gekozen voor een maximumstelsel van deelvoertuigen om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte niet onevenredig belast wordt.

In lid 3, 4 en 5 is bepaald dat bij de vaststelling van het beleid moet worden geborgd dat door geïnteresseerden kan worden meegedongen naar de beschikbaar gekomen vergunning en op welke wijze dit wordt gefaciliteerd.

Geïnteresseerden kunnen binnen een aanvraagtijdvak een aanvraag voor plaatsing op de wachtlijst indienen. De plaatsing op de wachtlijst gebeurt op volgorde van binnenkomst. Indien er ruimte is voor een vergunning zal de eerstvolgende op de wachtlijst een aanvraag in mogen dienen. Plaatsing op de wachtlijst is dus geen garantie op een vergunning.

In lid 6 is opgenomen dat de vergunning voor ten hoogste twee jaar wordt verleend, dit gezien de jurisprudentie waarin is bepaald dat een schaarse vergunning alleen voor bepaalde tijd kan worden afgegeven

Er is gekozen voor een verdelingsmechanisme van een tijdelijke wachtlijst die zes maanden geldt. De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit zijn nog niet uitgekristalliseerd waardoor het beter is om per periode van tijdelijke vergunningen een wachtlijst te hanteren. Dit voorkomt ook dat gegevens verouderd zijn tegen de tijd dat er weer een vergunning beschikbaar komt.

Artikel 3 Indieningsvereisten aanvraag vergunning en procedure regels

Op het indienen van een aanvraag voor een vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen zijn de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Een aanvraag moet vergezeld gaan van alle gegevens die nodig zijn om een aanvraag te kunnen beoordelen. Het college kan nadere eisen stellen omtrent deze gegevens en kan ook procedureregels stellen. Zie hiervoor ook de toelichting op artikel 2.

In artikel 3, lid 1 sub a, b en c: is bepaald dat de aanbieder een rechtspersoon is, ingeschreven bij de KvK (of een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat) en geen moeder-dochter, zusteronderneming of op een andere wijze verweven is met een andere onderneming die voor eenzelfde periode een vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen heeft aangevraagd. Hiermee wordt voorkomen dat één onderneming meerdere vergunningen onder een andere naam krijgt en daarmee monopolie ontstaat binnen een deelvoertuigcategorie.

In artikel 3 lid d is bepaald dat er een plan van aanpak deelmobiliteit moet worden ingediend. In het plan deelmobiliteit wordt tenminste aangegeven:

- Een *implementatieplan* met wat de aanbieder wil bereiken, hoe de aanbieder dit gaat realiseren, met hoeveel voertuigen, wanneer er gestart wordt, welke strategie er wordt gebruikt om deelmobiliteit te promoten, hoe de samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders vorm wordt

gegeven (zoals OV en deelauto's), eventuele referenties van andere steden waar de aanbieder actief is.

- Een *(her)verdelingsplan* voor het gebruik van de deelvoertuigen in de openbare ruimte. Hierin wordt aangegeven welke maatregelen er genomen worden om grote (ongewenste) clustering van deelvoertuigen te voorkomen. Aangegeven wordt waar en op welke manier en met welke frequentie deelvoertuigen door de aanbieder (her)verdeeld worden. De locaties dienen te vallen buiten het door de gemeente aangewezen verboden gebied.
- Een *veiligheidsplan*, waarin is opgenomen op welke manier de veiligheid van de gebruiker en andere verkeersdeelnemers wordt gewaarborgd, hoe gebruiker instructies over het gebruik ontvangt, hoe het juiste gebruik van het voertuig en de openbare ruimte wordt gestimuleerd en wat de consequenties en maatregelen zijn voor de gebruiker als er op onjuiste wijze gebruik wordt gemaakt van het deelvoertuig of de openbare ruimte, daarnaast hoe de voertuigen voldoende beveiligd zijn tegen diefstal en vandalisme en tot slot hoe de WA verzekering is geregeld.
- Een *onderhoudsplan* met daarin aangegeven hoe vaak de voertuigen worden gecontroleerd op werking en wettelijke conformiteit, hoe de accu's worden opgeladen en verwisseld en hoe de voertuigen schoon en gebruiksvriendelijk worden gehouden. Defecte of niet te gebruiken voertuigen dienen binnen 24 uur na melding door de aanbieder gerepareerd of verwijderd te worden uit de openbare ruimte. De aanbieder zorgt ervoor dat hij hierop actief handhaaft. Defecte voertuigen worden niet gebruikt en nemen daarom schaarse ruimte in, en zorgen voor verloedering van de openbare ruimte.
- Een *klachtenplan*: in dit onderdeel werkt aanvrager uit hoe hij de klachtenafhandeling organiseert voor gebruikers en derden. In elk geval dient de wijze van indiening, termijn van afhandeling, te ondernemen acties, wijze van registratie en hun wijze van reageren hierin opgenomen te zijn.
- Een *data- en persoonsgegevensplan* met hierin in elk geval uitgewerkt de wijze van dataverzameling en dashboardmonitoring, (real time) track en trace systeem voertuigen, wijze waarop gegevens met de gemeente gedeeld kunnen worden, aanbieden app en website (Nederlands en Engelstalig) het aantal klachten en de verwerking hiervan. De gegevens worden per kwartaal aangeboden aan de gemeente.

In artikel 3, lid 2 is bepaald dat het college bevoegd is procedureregels vast te stellen ten aanzien van onder meer de indieningsvereisten voor een vergunningaanvraag, de inhoud van de in te dienen documenten, en de verdere vormgeving van de procedure voor vergunningverlening. Daarin kan het college ook de criteria benoemen die worden gehanteerd bij de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag.

Artikel 4 Beslistermijn

Er wordt in dit artikel afgeweken van de beslistermijn van zes weken die de Algemene wet bestuursrecht stelt. In de praktijk blijkt dat de procedure tot verlening van dit soort vergunningen in de meeste gevallen niet kan worden afgerond binnen zes weken. Er is een eenmalige verlenging van acht weken toegestaan. Artikel 5:3, lid 4, van de APV is bepaald dat bij het niet tijdig beslissen op de aanvraag er géén vergunning van rechtswege ontstaat.

Artikel 5 Voorwaarden en gebruik vergunning

Artikel 5 is de uitwerking van voorwaarden en gebruik van de vergunning waaraan ondernemer zich dient te houden en die voortvloeien uit het ingediende plan van aanpak deelmobiliteit zoals beschreven in artikel

2. Om het gebruik van deelvoertuigen als alternatief voor de auto te bevorderen wordt het aanbod van deelscooters mogelijk gemaakt vanaf 18 jaar. Verder is het niet toegestaan om de deelscooters tussen 01:00 – 06:00 uur te gebruiken om mogelijke overlast voor de omgeving te voorkomen.

Artikel 6 Weigerings- en intrekingsgronden

Artikel 6 bevat de weigerings- en intrekingsgronden die leiden tot weigering of intrekking van de aangevraagde vergunning. In artikel 6 lid 1 is aansluiting gezocht bij de bepalingen in artikel 5:3 APV.

Artikel 6, lid 2 geeft de ruimte om bij voortschrijdend inzicht alsnog op te kunnen treden. Deze ruimte is ingebouwd omdat er nog weinig ervaring is opgedaan met deelmobiliteit en de negatieve invloed hiervan op voorhand niet uit te sluiten is.

In artikel 6, lid 2, onder d, is bepaald dat als de aanvrager het plan van aanpak onvoldoende uitgewerkt heeft waardoor er gerede twijfel ontstaat over de uitwerking van het plan van aanpak deelmobiliteit en het voldoen aan het gestelde in de beleidsregel en procedureregels, dit kan leiden tot een weigeringsgrond.

In artikel 6, lid 4, is bepaald dat het college opnieuw een openbare inschrijving kan houden conform de procedureregels als een vergunning wordt ingetrokken of geweigerd.

Artikel 7 Wisseling ondernemer

Het is voor de burgemeester en voor de toezichthoudende ambtenaren niet alleen belangrijk om steeds te weten wie de ondernemer is, maar ook wie de (dagelijks aanspreekbare) leiding heeft.

De bepaling in lid 1 heeft tot doel om automatische voortzetting van de exploitatie van deelvoertuigen te voorkomen. Bij tussentijds 'openvallen' van de exploitatie kan worden bepaald in hoeverre voor de betreffende vergunning opnieuw vergunning kan/zal worden verleend. De vergunning komt bij bedrijfsbeëindiging beschikbaar en zal weer conform het beleid en de procedureregels desgewenst aangeboden moeten worden.

Indien de ondernemer zijn hoedanigheid verliest, hetzij door overlijden, hetzij door vertrek, behoeft de ondernemer of de erfgenaam(erfgenamen) de bedrijfsuitoefening niet te staken, indien binnen de aangegeven termijn een nieuwe vergunning wordt aangevraagd. Er kan dan indien aan de voorwaarden wordt voldaan vergunning verleend worden voor de resterende gebruikstermijn van de oorspronkelijke vergunning. Het verdient aanbeveling schriftelijk mededeling te doen van de constatering, dat niet meer wordt voldaan aan de eisen die aan de vergunning worden gesteld. Daarbij kan er op gewezen worden dat een situatie dreigt waardoor de vergunning kan worden ingetrokken.

Artikel 8

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.