

## Nota vergunningen deelmobiliteit

Meer grip op deelfietsen, elektrische scooters en -steps



**Van**  
Gemeente Rotterdam  
**Datum**  
Oktober 2019



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding van deze nota	3
1.2	Waarom een vergunningstelsel	3
1.3	Aansprakelijkheid	4
<b>2</b>	<b>Reikwijdte, duur vergunning en aantallen voertuigen</b>	<b>5</b>
2.1	Reikwijdte	5
2.2	Duur vergunning	5
2.3	Voertuigplafond	6
<b>3</b>	<b>Proces aanvraag en voorwaarden</b>	<b>8</b>
3.1	Aanvraag vergunning	8
3.2	Toelatingsvoorwaarden en aanvraag	9
<b>4</b>	<b>Voorschriften vergunning</b>	<b>10</b>
4.1	Exploitatievoorschriften	10
4.2	Overige afspraken	12
4.3	Uitbreidingsmogelijkheden vergunning	13
4.4	Kosten	13
4.5	Handhaving	13

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding van deze nota

De deelfiets en andere vormen van deelmobiliteit dragen bij aan de mobiliteitstransitie in de stad. Deelmobiliteit zorgt voor een versterking van het mobiliteitssysteem en vult het huidige OV-netwerk verder aan. Daarnaast vormt deelmobiliteit een aanvulling als onderdeel van ketenmobiliteit en als vervanging voor de auto op kortere afstanden. Deelmobiliteit kan ook bijdragen aan efficiënt(er) gebruik van bestaande fietsparkeervoorzieningen doordat ze vaker door meerdere mensen op één dag gebruikt worden en daardoor dus ook vaker rijden dan stilstaan. Daarnaast kan deelmobiliteit bijdragen aan het terugdringen van vervoersarmoede van Rotterdammers. Door de beschikbaarheid van deelmobiliteit worden voorzieningen (zoals onderwijs, winkels en zorginstellingen) en werkgelegenheid makkelijker bereikbaar. Deelmobiliteit heeft daardoor maatschappelijke meerwaarde en draagt bij aan het mobieler maken van de Rotterdammer.

In februari 2019 heeft het college de *'beleidsaanpak deelfietsen'* vastgesteld. In deze beleidsaanpak wordt duidelijk gemaakt hoe de gemeente Rotterdam invulling wil geven aan deelfietsen- en andere deeltweewielerconcepten in Rotterdam. Een belangrijk onderdeel is dat vanaf 2020 een vergunningstelsel met laagdrempelige toetreding van kracht wordt voor aanbieders van deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit. Een nieuw vergunningstelsel vraagt ook om duidelijke processen, voorschriften en afspraken met betrekking tot het vergunningsproces. In deze nota is al deze informatie gestroomlijnd. Het vergunningstelsel treedt per 1 januari 2020 in werking.



## 1.2 Waarom een vergunningstelsel

Rotterdam stimuleert deelmobiliteit omdat het bijdraagt aan de mobiliteitstransitie en de opgaven waar deze stad voor staat. Daarom gaan we door op de positieve ingezette lijn met voldoende vrijheden voor exploitanten van deelfietsen, deelbakfietsen, elektrische deelsnorfietsen en elektrische deelsteps, etc. Een vergunningstelsel zorgt voor een level-playing field voor alle ondernemers en afdwingbare kwaliteit. Hoewel de meeste exploitanten van deelmobiliteit momenteel bereid zijn om hun product op een positieve manier en conform afspraken met de



gemeente aan te bieden, heeft de gemeente Rotterdam onvoldoende instrumenten om in te grijpen op het moment dat zich excessen voordoen (te veel voertuigen in relatie tot de ruimte, te veel klachten/meldingen, overlast van rondslingerende voertuigen en weesfietsen in de openbare ruimte, verhoging verkeersonveiligheid, etc.). Daarom is een andere samenwerkingsvorm gewenst.

Het is vanaf 1 januari 2020 verboden om zonder vergunning bedrijfsmatig voertuigen aan te bieden voor derden in de openbare ruimte. Een vergunning is bedoeld om overlast en beslaglegging in de openbare ruimte te voorkomen en de verkeersveiligheid zo veel mogelijk te waarborgen. Een vergunning verplicht een exploitant om de risico's zorgvuldig in kaart te brengen en te beheersen. Denk daarbij aan kwalitatief goede voertuigen, manier van stallen, plek op de weg, manier van rijden en de hoeveelheid voertuigen in relatie tot de openbare ruimte. Vooraf wordt beoordeeld of een exploitant in staat is hierin te voorzien. Ook vormt de vergunning de basis voor bestuurlijk toezicht en handhaving.

### **1.3 Aansprakelijkheid**

De aanvrager van de vergunning is degene voor wiens rekening en risico deelmobiliteit wordt geëxploiteerd. De exploitant is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de vergunning aan eigendommen wordt toegebracht. De exploitant sluit daarvoor een aansprakelijkheidsverzekering af, die zowel materiële als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie.



## 2 Reikwijdte, duur vergunning en aantallen voertuigen

### 2.1 Reikwijdte

Het vergunningstelsel is van toepassing op exploitanten die bedrijfsmatig (tegen betaling) voertuigen voor gebruik door derden op de openbare weg plaatsen (verhuren). In beginsel geldt dit voor alle deelvoertuigen en voertuigen voor verhuur, met uitzondering van voertuigen die door middel van een aanwijzingsbesluit worden uitgezonderd. Dit betekent dat (huur)fietsen van bijvoorbeeld hotels en de OV-fiets, die in de openbare ruimte worden aangeboden, hier ook een vergunning voor nodig hebben. Zolang de huur/deelvoertuigen vanuit eigen terrein worden aangeboden, vallen ze niet onder de vergunningplicht.

#### Voertuigen

De vergunning geldt voor alle deelvoertuigen met uitzondering van:

- Deelauto's
- Deelbrommobielen

Deze systemen maken gebruik van (stadsbrede) parkeervergunningen. Deze categorie deelmobiliteit zijn dan ook andere vergunningen voor nodig ten aanzien van de exploitatie.

Concreet betekent dit dat de volgende voertuigcategorieën onder het vergunningstelsel vallen:

- (Elektrische) fiets
- (Elektrische) brom- en snorfietsen
- (Elektrische) step
- (Elektrische) bakfiets en overige vormen

#### Vaste deelfietsstations

Vaste deelfietsstations kennen een permanent ruimtebeslag. De druk op de openbare ruimte in grote delen van Rotterdam is groot. Door toekomstige ontwikkelingen, zoals de verdichtingsopgave, energietransitie en circulaire economie, neemt deze druk alleen maar meer toe.

De voorliggende nota regelt alleen de vergunning voor de exploitatie van een deelmobiliteitssysteem. Voor plaatsing, locatie en eisen die gesteld worden een vaste deelstations moeten aparte afspraken met de gemeente worden gemaakt. Recent is gebleken dat vaste deelfietsstations in Rotterdam moeilijk in te passen zijn in de huidige openbare ruimte. Tevens wil de gemeente geen diversiteit aan verschillende deelfietsstations.

### 2.2 Duur vergunning

Met het voertuigplafond komt niet iedereen meer in aanmerking voor een vergunning, waardoor gesproken wordt van een schaarse vergunning. Een schaarse vergunning mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend. Om de termijn voor de vergunning te bepalen, hebben wij gekeken naar de investering die aanbieders mogelijk moeten doen en hoeveel tijd zij nodig hebben



om deze investering terug te verdienen. Op basis daarvan is gekozen voor een duur van vijf jaar. Na deze periode dient de exploitant opnieuw een aanvraag te doen.

## 2.3 Voertuigplafond

We willen de negatieve gevolgen van deelmobiliteit op de openbare ruimte zoveel mogelijk beperken. Daarom wordt het aantal deelvoertuigen gemaximeerd met het instellen van een zogenaamd voertuigplafond. De belangrijkste reden voor het invoeren van dit plafond is dat we niet te veel voertuigen willen in relatie tot de openbare ruimte. Indien het plafond is bereikt, worden er geen nieuwe vergunningen meer verleend. Afhankelijk van het aanbod, spreiding en overlast kan jaarlijks het vigerende plafond worden herzien. Rotterdam stimuleert diversiteit in aanbod van exploitanten en voertuigen, maar te veel verschillende exploitanten is niet wenselijk. Dit heeft te maken met de herkenbaarheid en toegankelijkheid voor de gebruikers. Tevens weten we uit eerdere ervaringen in Rotterdam en uit andere steden dat er protesten en tegenbeweging ontstaan wanneer er te veel voertuigen en aanbieders actief zijn (zie onderstaande afbeeldingen). Ook in het buitenland is overlast door een wildgroei aan deelmobiliteit. Deze situaties wil Rotterdam voorkomen. Indien het plafond is bereikt, dienen de exploitanten te wachten tot er ruimte is.



Figuur 1 Bron: Instagram (Berlijn)



Figuur 2 Bron: Twitter

Het uitgangspunt bij start (1 januari 2020) is maximaal 6.500 deelvoertuigen. Dit aantal is gebaseerd op het maximaal aantal deelfietsen dat in Rotterdam aanwezig was in 2018 (ca. 4.500). De meeste van de deelfietsen werden toen in of rond het centrum geplaatst en dit zorgde op verschillende plekken voor extra druk op de openbare ruimte en overlast. Na die tijd heeft een betere spreiding van deelvoertuigen plaatsgevonden. We zien dat er veel vraag is naar deelvoertuigen en dat exploitanten de meldingen rondom overlast snel en adequaat afhandelen. Daarom laten we 2.000 voertuigen meer toe.



Een van de doelen uit het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2019 is een gezonde en aantrekkelijke stad. Daarbij geeft Rotterdam in eerste instantie de voorkeur aan actieve mobiliteit (lopen en fietsen). Daarom laten we het eerste jaar maximaal 3.000 deelfietsen toe in de stad. Vervolgens geven we de voorkeur aan schone- en ruimte-efficiënte mobiliteit. Waarbij we 2.000 elektrische brom- en snorfietsen toelaten. Voertuigen die de lucht verontreinigen worden niet toegelaten. In tabel 2.1 is de verdeling van het maximaal aantal voertuigen per voertuigcategorie opgenomen. Omdat de e-step een nieuw vervoersmiddel is, en verkeersdeelnemers nog moeten wennen aan de snelheid en deelname van dit voertuig aan het verkeer, laten we het eerste jaar maximaal 1000 stepjes toe. Op deze manier waarborgen we op voorhand de verkeersveiligheid rondom de elektrische deelstep. Vooralsnog zijn er op dit moment geen RDW-goedgekeurde deelsteps, maar zijn we wel voorbereid als deze de weg op mogen. Tot slot hebben we nog een categorie 'Overige vormen' waar we 500 voertuigen van toelaten het eerste jaar. De ontwikkelingen op deelmobiliteit volgen elkaar razendsnel op. Met deze categorie willen we flexibiliteit en ruimte voor innovatie waarborgen.

Voertuigcategorie	Maximaal aantal
(Elektrische) fietsen	3.000
Elektrische brom- en snorfietsen	2.000
Elektrische steps	1.000
(Elektrische) bakfiets en overige vormen	500

Tabel 2.1: Maximaal aantal deelfoertuigen per categorie

In het verleden hebben zich in een korte tijd excessen voorgedaan met diverse exploitanten. Om hier grip op te houden en om de continuïteit en beheersbaarheid van de systemen beter te kunnen waarborgen moeten nieuwe exploitanten zich eerst 'bewijzen' voordat ze een groot aantal voertuigen in de openbare ruimte plaatsen. Nieuwe exploitanten mogen het eerste jaar daarom maximaal 500 voertuigen plaatsen in de stad. Dit strookt met de wens van de exploitanten. Vanuit hen is aangegeven dat een minimum van 300 tot 350 voertuigen wenselijk is om mee te kunnen starten. Deze voorwaarde geldt niet voor aanbieders die al langer actief zijn in Rotterdam.



## 3 Proces aanvraag en voorwaarden

In dit hoofdstuk leggen we het proces uit van aanvraag van vergunning tot toetsing tot evaluatie en opschaling.

### 3.1 Aanvraag vergunning

#### *Stap 1 Vergunning aanvragen via de gemeente*

De exploitant dient een vergunning of wijziging aan te vragen via de website van de gemeente Rotterdam. Dit gebeurt via een daartoe bestemd aanvraagformulier via [www.Rotterdam.nl](http://www.Rotterdam.nl). Om in aanmerking te komen voor de vergunning dient de exploitant aan de toelatingsvoorwaarden te voldoen, en de indieningsvereisten samen met de aanvraag van de vergunning aan te leveren. De aanvrager ontvangt een bevestiging van de aanvraag per mail.

#### *Stap 2 Toetsing aanvraag*

De exploitant ontvangt een ontvangstbevestiging van zijn aanvraag. Indien blijkt dat de aanvraag niet volledig is, wordt de exploitant in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van twee weken de ontbrekende documenten aan te leveren. Indien de aanvraag niet tijdig wordt aangevuld, wordt deze buiten behandeling gesteld. Het college beslist binnen vier weken na de datum van ontvangst van de aanvraag op een aanvraag.

Voorafgaand aan de verlening van de vergunning kan de exploitant uitgenodigd worden om de aanvraag en het implementatieplan toe te komen lichten. Op deze manier waarborgen we dat het deelsysteem op een zorgvuldige manier wordt uitgerold over Rotterdam.

#### *Stap 3 Verstrekken van de vergunning*

Wanneer het maximaal aantal voertuigen nog niet is bereikt, kan de vergunning worden verleend en kan de exploitant starten. Wanneer het maximaal aantal voertuigen (plafond) is bereikt, zal een aanvraag worden afgewezen. Het kan voorkomen dat een vergunning wordt ingetrokken, aanbieders zich terugtrekken of het plafond wordt verhoogd, wat betekent dat er weer ruimte vrijkomt.

Als de vergunning is verstrekt dient de exploitant het aantal voertuigen aan te bieden conform de vergunning. De exploitant heeft tot 3 maanden de tijd na afgifte van de vergunning de vloot op straat aan te bieden.





## 3.2 Toelatingsvoorwaarden en aanvraag

Een exploitant kan in aanmerking komen voor een vergunning indien hij aan de volgende toelatingsvoorwaarden voldoet:

1. De exploitant is een (rechts)persoon, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat.
2. De exploitant toont aan een aansprakelijkheidsverzekering te hebben ten aanzien van de gemeente, gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie.

Om volledig te zijn voegt de exploitant bij zijn aanvraag minstens de volgende stukken toe:

1. Uittreksel van inschrijving kamer van koophandel of gelijkwaardig register
2. Kopie van identiteitsbewijzen en persoonsgegevens van de directeur(en) en/of vennoten
3. Adres, telefoonnummer en emailadres van minstens twee contactpersonen.
4. Voorgestelde voertuigcategorie met de Nederlandse goedkeuring toelatingseisen openbare weg. De voertuigen dienen daarnaast bij de ambities en beleid van de gemeente te passen waarbij het gaat om veiligheid, gezondheid en milieu.
5. Een exploitatieplan (op welke manier systeem bijdraagt aan de doelen en ambities van de stad, werking systeem, aantal voertuigen, locaties, communicatie met gemeente en klanten, naleving wet- en regelgeving, afhandeling klachten en meldingen, werking van de app, werking onderhoud en distributie voertuigen, hoe omgegaan wordt met kapotte voertuigen, naleving exploitatievoorschriften, welke bijdrage aan eerst actieve, dan schone- en ruimte-efficiënte mobiliteit etc.)



## 4 Voorschriften vergunning

In dit hoofdstuk staan de voorschriften waaraan de exploitant moet voldoen. Een van de uitgangspunten hierbij is om de verantwoordelijkheid voor een goed en juist gebruik van de openbare ruimte zo veel mogelijk bij de vergunninghouders neer te leggen. De exploitant zorgt ervoor dat hij voldoet aan de gestelde voorschriften zoals die zijn opgenomen in de vergunning en de daarbij behorende informatie.

### 4.1 Exploitatievoorschriften

De volgende exploitatievoorschriften zijn van toepassing:

#### *Overlast en verkeersveiligheid*

1. De exploitant dient een continuïteit in aanbod te garanderen. Indien de exploitant een onderbreking van de werking van het systeem wil, waardoor gebruikers geen of slechts gedeeltelijk beschikking hebben over de deelvoertuigen, dient hij deze onderbreking per mail te melden bij de gemeente. De voertuigbeschikbaarheid zegt iets over de betrouwbaarheid van het systeem. De exploitant zorgt ervoor dat 90% van de voertuigen op straat overdag beschikbaar is. Indien de exploitant minder voertuigen op straat wil plaatsen die dit ook gemeld te worden bij de gemeente. Een voertuig wordt geacht beschikbaar te zijn als:
  1. Deze in gebruik is door een eindgebruiker, of
  2. Geparkeerd staat en klaar is voor verhuur, of
  3. Geparkeerd staat en vooraf is besteld (gereserveerd)
2. Als de exploitant structureel minder voertuigen plaatst dan toegestaan op grond van zijn vergunning, kan het toegestane aantal zoals vermeld in de vergunning naar beneden worden bijgesteld.
3. Defecte deelvoertuigen worden door de exploitant binnen een termijn van 48 uur na melding van de straat gehaald of vervangen. De exploitant zorgt ervoor dat hij hierop actief controle uitoefent, alsook dat na melding hieraan direct gevolg geven wordt.
4. De exploitant zorgt ervoor dat het deelsysteem, de deelvoertuigen en gebruikers geen:
  - gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid of de doorstroming voor andere weggebruikers en nood- en hulpdiensten niet belemmeren.
  - hinder veroorzaken voor het woon- of leefklimaat/milieu in de stad.
  - onevenredig beslag leggen op de openbare ruimte of afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
5. De deelvoertuigen moeten steeds conform de Wegenverkeerswet en conform de Algemene plaatselijke verordening worden gebruikt, gestald of geparkeerd. De exploitant geeft in zijn vergunningsaanvraag aan hoe hij zijn klanten zal aanzetten om deze regels na te leven. Deze inspanning dient minstens elk werkingsjaar of op verzoek van de gemeente bij de klanten herhaald te worden. De exploitant is te allen tijde verantwoordelijk voor het correct stallen van de deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief gestalde voertuigen binnen 24 uur op te halen of op een correcte wijze te stallen.



6. De deelvoertuigen mogen niet achtergelaten worden in de parkeerverbodszones waar het achterlaten van voertuigen verboden is. Deze zones zijn vastgelegd (aanwijsbesluit) door het college van burgemeester en wethouders. Elke exploitant dient zijn software voor de gebruiker zo op te maken en te exploiteren dat het onmogelijk is voor gebruikers om een gebruikssessie te beëindigen indien de gebruiker zich in dergelijke zone bevindt.
7. De deelvoertuigen dienen aan de volgende voorschriften te voldoen:
  - Deelvoertuigen dienen voor wat betreft al hun onderdelen voldoende te zijn beveiligd tegen diefstal en vandalisme. Dit houdt onder meer in dat ze voorzien zijn van een slot of systeem dat het deelvoertuig onbruikbaar maakt voor verplaatsingen indien het staat gestald, en dat onderdelen niet zonder meer afneembaar zijn.
  - Ieder voertuig dient te zijn uitgerust met een uniek identificatienummer of een andere aanduiding die individuele identificatie van het voertuig mogelijk maakt.
  - Ieder voertuig dient te zijn uitgerust met een trackingsysteem, zodat het voertuig op elk moment kan worden gelokaliseerd.
  - Ieder voertuig dient te zijn uitgerust met de wettelijk verplichte attributen (bv. helmen bij brom- en motorfietsen, verlichting, bel enzovoort);
  - Alle voertuigen dienen periodiek te worden gecontroleerd op slijtage en wettelijke conformiteit.
8. Om het gebruiksniveau van de deelsystemen te bewaken met het oog op overlast, de openbare orde en veiligheid dienen deelvoertuigen zo min mogelijk stil te staan. Het eerste jaar dienen de voertuigen gemiddeld 1,0 rit per dag gebruikt te worden. Na het eerste jaar dient minstens een gemiddeld gebruik van 2,0 rit per deelvoertuig per dag gehaald te worden. Sommige voertuigen worden voor een langere periode gehuurd. De “back-to-one” systemen zoals de bakfiets en OV-fiets vallen hier dan ook niet onder.
9. Spreiding van de deelvoertuigen: de exploitant dient de deelvoertuigen op een goede wijze verspreid te houden binnen de zone waarin hij exploiteert, om te grote clustering van deelvoertuigen op dezelfde plaats op de openbare ruimte te vermijden.
10. Stilstandtijd: Om de druk op de openbare ruimte en overlast van deelvoertuigen in onder meer woonstraten te beperken, mag een deelvoertuig niet langer dan vier dagen stilstaan op dezelfde locatie. De exploitant moet voor die tijd het voertuig op een andere locatie neerzetten. Daarbij moet rekening gehouden worden met de spreiding van de voertuigen, zoals in voorgenoemd punt is beschreven.
11. De exploitant stelt de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens van het deelsysteem beschikbaar met het dashboard van het CROW, die gebruik maakt van de GBFS+, Openbike of TOMP-API. Een gelijkwaardig equivalent voldoet ook. Zo kan de gemeente de uitvoering van de vergunning controleren. Het dashboard toont op elk moment van de dag waar welke van uw deelfietsen staan/zijn, wat de status is (verhuurd, beschikbaar) en hoe lang de fiets al die status heeft.
12. Aan het einde van de levensduur van de deelvoertuigen worden deze niet verkocht in dezelfde verschijningsvorm als waarin ze door de exploitant worden aangeboden teneinde verwarring in het straatbeeld te vermijden (de voertuigen dienen bv. te worden overgeschilderd, ontdaan van karakteristieke elementen, ontdaan van naam deelsysteem en identificatienummer deelfiets, enz.).
13. Na beëindiging of intrekken van vergunning krijgt de exploitant één maand de tijd om alle voertuigen en in de openbare ruimte aangebrachte deelstations e.d. te verwijderen. Indien dit niet adequaat gedaan wordt, kan de gemeente overgaan tot verwijdering. De kosten die daarmee gemoeid zijn worden doorberekend aan de exploitant.



## *Communicatie en samenwerking*

14. Service(help)desk: de exploitant is zowel telefonisch als per e-mail bereikbaar voor zijn klanten, gemeente en derden (o.a. bewoners). De exploitant zorgt ervoor dat klachten en meldingen binnen 48 uur worden behandeld en houdt een klachten- en meldingenregister bij met omschrijving van de klacht of melding en de opvolging hiervan. Dit kan worden opgevraagd door de gemeente of de politie, met inachtneming van de wetgeving over bescherming persoonsgegevens.
15. De exploitant dient het eerste jaar elk kwartaal evaluatiegesprekken met de gemeente te voeren en een rapport te overhandigen waarin de kwaliteitscriteria van de desbetreffende dienst zijn opgenomen, waaronder:
  - Prestaties deelfietssysteem voor de stad
  - Kwaliteit deelfiets en deelfietssysteem
  - Kwaliteit openbare ruimte

Na het eerste jaar zullen de evaluatiegesprekken halfjaarlijks plaatsvinden. De kwartaalrapportages wil de gemeente wel blijven ontvangen.

## **4.2 Overige afspraken**

Naast de bovengenoemde voorschriften, willen wij als gemeente ook sturen op de volgende zaken:

1. De exploitant dient te voorzien in een veilig registratiesysteem waardoor hij de werkelijke gebruiker van het voertuig te allen tijde kan registreren en identificeren.
2. De exploitant dient mee te werken aan interoperabiliteitstrajecten om een zo laag mogelijke belasting van de publieke ruimte te waarborgen en zo optimaal mogelijk in de mobiliteitsbehoeftes van de stad te voorzien. Interoperabiliteit betekent dat u toestaat en mogelijk maakt dat andere partijen (onder voorwaarden) uw deelvoertuigen verhuren. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en selecteren van een voertuig, het starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het slot én het betalen voor het gebruik.
3. De exploitant werkt mee aan het gebruiken van een open standaard. Op dit moment zijn een aantal standaarden in ontwikkeling die voldoen, zoals GBFS+, Openbike en TOMP-API. Maar ook een andere open standaard, die voldoet aan de functionaliteit zoals genoemd in voorschrift 10, openbaar is (en door iedereen zonder kosten gebruikt mag worden) en wordt toegepast wordt door ten minste 5 bedrijven voldoet.
4. Gemeente verzoekt dat u het aanbod via derden niet duurder of onaantrekkelijker maakt dan aanbod via uw eigen verhuurkanaal (app).
5. De exploitant voert frequent (1x per jaar) onderzoek uit naar de gebruikers van de dienst. In dit onderzoek, dat mede door de gemeente wordt opgesteld wordt onderzoek gedaan naar o.a. modal shift en effect op autogebruik, trends en ontwikkelingen over het verplaatsingsgedrag van hun gebruikers met o.a. herkomst- en bestemmingen van ritten en verschillen in ochtend- en avondspits, weekend en feestdagen, etc.



6. De exploitant biedt naast een website een applicatie aan waarin minstens de volgende zaken worden aangeboden:
  - Kaart met real time locatie van de te huren deelvoertuigen.
  - Basisinformatie van de exploitant, contactadres en telefoonnummer van de helpdesk met vermelding van de openingsuren.
7. Om het gebruik van deelsystemen buiten de binnenstad te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te waarborgen willen we dat exploitanten ook voertuigen aanbieden bij metrostations, P+R locaties en gebieden met vervoersarmoede.

### **4.3 Uitbreidingsmogelijkheden vergunning**

Indien een exploitant zich na één jaar heeft bewezen in Rotterdam is het mogelijk om gedurende de looptijd van de vergunning het systeem uit te breiden. Dit kan alleen na bewezen succes en rekening houdend met het maximale aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie. Bewezen succes wordt gedefinieerd als:

- Gebruiksratio ligt gemiddeld op minimaal 2.0 per dag.
- Exploitant is gebleken een betrouwbare partner te zijn.
- De exploitant zorgt voor adequate afhandeling van klachten.
- De exploitant zorgt voor actualisatie van het originele implementatieplan.

### **4.4 Kosten**

Bij het aanvragen voor een vergunning worden leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een vergunning. Indien er gehandhaafd moet worden, heeft de gemeente de reguliere mogelijkheden die het bestuursrecht biedt om de kosten van handhaving op de overtreder te verhalen.

### **4.5 Handhaving**

De exploitant dient de voorschriften van de vergunning na te leven. Elk kwartaal vinden er evaluatiegesprekken plaats. Zowel de gemeente als de exploitant levert data aan die we toetsen aan de kwaliteitscriteria voor overlast en verkeersveiligheid. Indien de exploitant hier niet aan voldoet wordt de exploitant hierop geattendeerd. De exploitant krijgt dan drie maanden de tijd om de dienstverlening te verbeteren. Indien er geen verbetering plaats vindt, kan het college van burgemeester en wethouders (mede op advies van de politie en toezichhouders) overgaan tot schorsing of intrekken van de vergunning. Wanneer een exploitant een deelsysteem aanbiedt op straat en hier geen vergunning voor heeft is het college bevoegd om bestuursdwang en ook onder last een dwangsom op te leggen.