

REGLEMENT VOOR DE EXPLOITATIE VAN TWEEWIELER DEELSYSTEMEN ZONDER VASTE STALLINGSINFRASTRUCTUUR

HOOFDSTUK I – INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 – Doelstellingen

Dit reglement met betrekking tot de exploitatie van tweewieler deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur heeft als doel om via een systeem van vergunningen:

1. deelsystemen gecontroleerd gebruik te laten maken van het beperkte openbaar domein;
2. het kwaliteitsniveau en gebruiksniveau van de deelsystemen te bewaken met het oog op de openbare orde;
3. samenwerking te stimuleren tussen stad, vergunninghouder en lokale (sociale) onderaannemers en partners;
4. te kunnen inspelen op nieuwe en innovatieve ontwikkelingen.

Artikel 2 - Juridisch kader

De exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur gebeurt in overeenstemming met de voorwaarden en de voorschriften bepaald door:

1. de geactualiseerde versie van het gecoördineerd politiereglement van de **gemeente x**;
2. dit gemeentelijk reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur;
3. alle andere Vlaamse, federale of Europese regelgeving die in voorkomend geval van toepassing is.

Artikel 3 – Elektronische communicatie

De communicatie tussen de stad en de (kandidaat-)exploitanten van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur verloopt via e-mail. Elke (kandidaat-)exploitant maakt een geldig e-mailadres kenbaar bij zijn aanvraag. Het is de verantwoordelijkheid van de (kandidaat-)exploitant om bereikbaar te zijn en blijven op het meegedeeld e-mailadres. De (kandidaat-)exploitant dient de eventuele verandering van het meegedeeld e-mailadres onmiddellijk aan de stad te melden.

HOOFDSTUK II – TOEPASSINGSGEBIED EN DEFINITIES

Artikel 4 – Toepassingsgebied

Dit reglement heeft betrekking op de toekenning van vergunningen voor de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur op het grondgebied van de **gemeente x**.

Systemen van autodelen, zoals bedoeld in artikel 2.50 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode), vallen niet onder het toepassingsgebied van dit reglement. Op dergelijke systemen is het **reglement van gemeente x voor deelauto's**, van toepassing.

Artikel 5 – Definities

Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

- 1) deelsysteem voor voertuigen: een systeem/netwerk van voertuigen die in de openbare ruimte ter beschikking gesteld worden om voor beperkte duur, al dan niet tegen betaling, gebruikt te worden overeenkomstig de gebruiksvoorwaarden zoals bepaald door de exploitant;
- 2) deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur: een deelsysteem voor voertuigen waarbij het voertuig voor aanvang en na afloop van elke gebruikssessie met naleving van de toepasselijke regelgeving in de openbare ruimte dient gestationeerd te zijn, zonder dat dit vastgemaakt wordt aan stallingsinfrastructuur die eigen is aan het deelsysteem;
- 3) deelvoertuig: een voertuig dat voor korte duur en al dan niet tegen betaling in de openbare ruimte beschikbaar wordt gesteld en door eenieder, onder voorwaarden en op risico van de exploitant, kan worden ontleend;
- 4) deelvoertuigcategorie: binnen dit reglement worden enkel onderstaande categorieën van deelvoertuigen verstaan:
 - Categorie 1: Fiets
 - Categorie 2: Elektrische fiets
 - Categorie 3: Bakfiets en/of elektrische bakfiets
 - Categorie 4: Elektrische scooter
 - Categorie 5: Elektrische step
 - Categorie 6: Overig
- 5) kandidaat-exploitant: de natuurlijke of rechtspersoon die van de stad een vergunning wenst te verkrijgen voor de exploitatie van een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur;
- 6) gebruiker: de natuurlijke persoon die gebruik maakt van een deelvoertuig;
- 7) exploitant: de natuurlijke of rechtspersoon die van de stad een vergunning verkreeg voor de exploitatie van een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur;
- 8) vergunning: de toelating van de stad om een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur in de openbare ruimte te exploiteren;
- 9) toelatingsvoorwaarden: voorwaarden waaraan een kandidaat-exploitant of een exploitant dient te voldoen om in aanmerking te komen voor het verkrijgen en behouden van een vergunning;
- 10) exploitatievoorwaarden: voorwaarden waaraan een exploitant blijvend dient te voldoen tijdens de exploitatie van zijn deelsysteem, om zijn vergunning te behouden;
- 11) KBO: Kruispuntbank van Ondernemingen;
- 12) GDPR: Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van

Richtlijn 95/46/EG (General Data Protection Regulation of Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG));

- 13) General Bikeshare Feed Specification, bekend als GBFS, is van oorsprong de open data standaard voor fietsdeling, maar kan ook worden toegepast op andere tweewieler deelsystemen. GBFS maakt real-time data feeds in een uniform formaat online beschikbaar voor het publiek, met de nadruk op vindbaarheid. De GBFS+ versie staat voor vindbaarheid op voertuigniveau, dus niet alleen op stationsniveau. De specificaties worden beschikbaar gesteld via de website: github.com/openbikeshare/gbfsplus;
- 14) MAAS: Mobility as a Service, een platform dat door een bedrijf aangeboden wordt aan gebruikers waarbij de gebruiker tegen betaling gebruik kan maken van verschillende vervoerswijzen en mobiliteitsoplossingen en dat als doel heeft de dagelijkse mobiliteit van de gebruiker te optimaliseren.

ENDCONCEPT

HOOFDSTUK III – VOORWAARDEN EN MODALITEITEN VAN TOEPASSING OP DEELSYSTEMEN ZONDER VASTE STALLINGSINFRASTRUCTUUR

Artikel 6 – Algemeen

Overeenkomstig het gecoördineerd politiereglement van de gemeente x is het verboden een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur op het grondgebied van de gemeente x te exploiteren zonder voorafgaande vergunning.

Artikel 7 – Toelatingsvoorwaarden

Opdat een kandidaat-exploitant in aanmerking kan komen voor een vergunning, dient hij aan de volgende toelatingsvoorwaarden te voldoen:

- 1) de kandidaat-exploitant is een (rechts)persoon, ingeschreven bij de KBO of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of derde land;
- 2) per exploitant inclusief eventuele dochter- of zusteronderneming kan slechts 1 vergunning per deelvoertuigcategorie worden toegekend. Het is toegelaten als exploitant om meerdere deelvoertuigcategorieën aan te bieden, mits deze hiervoor een vergunning bekomen heeft;
- 3) de kandidaat-exploitant toont aan een verzekering te kunnen bekomen voor zijn burgerlijke en andere aansprakelijkheid ten aanzien van de stad, gebruikers en derden in het kader van de vooropgestelde exploitatie;
- 4) de kandidaat-exploitant toont aan dat hij voldoet aan zijn verplichtingen tot betaling van belastingen enerzijds en sociale zekerheidsbijdragen anderzijds, alsook alle andere verplichtingen die van openbare orde zijn;
- 5) de kandidaat-exploitant toont aan dat hij aantoonbare ervaring heeft met de exploitatie van deelvoertuigen;
- 6) de kandidaat-exploitant toont aan dat hij zelf eigenaar is / wordt van de deelvoertuigen waarvoor een aanvraag wordt gedaan;
- 7) de kandidaat-exploitant verduidelijkt in zijn kandidatuur hoe hij zich zal conformeren aan de exploitatievoorwaarden (artikel 12).

Artikel 8 – Aanvraag vergunning

§1. De aanvraag, de hernieuwing of de wijziging van een vergunning wordt ingediend ter attentie van het college van burgemeester en schepenen. Dit gebeurt via een daartoe bestemd aanvraagformulier. Na ontvangst van het aanvraagformulier en bijhorende documenten ontvangt de kandidaat-exploitant een elektronisch ontvangstbewijs. Dit betekent niet dat het aanvraagdossier volledig werd bevonden.

§2. Binnen de 5 werkdagen na ontvangst controleert de stad de aanvraag op volledigheid en ontvangt de kandidaat-exploitant een volledigheidbevestiging. In het geval van een onvolledig aanvraagdossier wordt de kandidaat-exploitant gevraagd de ontbrekende documenten aan te vullen binnen een termijn van 14 kalenderdagen. Binnen de 5 werkdagen na ontvangst van de aanvullende documenten controleert de stad de aanvraag op volledigheid en indien volledig ontvangt de kandidaat-exploitant een volledigheidbevestiging. Indien het aanvraagdossier niet binnen de voorziene termijn wordt aangevuld, wordt de aanvraag geweigerd.

§3. Om volledig te zijn voegt de kandidaat-exploitant bij zijn aanvraag minstens de volgende stukken:

- 1) het aanvraagformulier;

- 2) de statuten van de rechtspersoon dan wel de inschrijving in het KBO of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of een derde land;
- 3) identiteit en contactgegevens van de zaakvoerder(s), bestuurder(s) en/of vennoten;
- 4) contactgegevens van minstens twee contactpersonen;
- 5) attesten met betrekking tot de verplichte verzekeringen opgesomd in artikel 7, 3;
- 6) attesten met betrekking tot de verplichtingen opgesomd in artikel 7, 4 van maximaal 1 jaar oud;
- 7) attest waaruit eigenaarschap van de deelvoertuigen blijkt;
- 8) overzicht van referenties waaruit aantoonbare ervaring blijkt met de exploitatie van de deelvoertuigen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd;
- 9) een exploitatieplan die aantoont op welke wijze het deelsysteem van de kandidaat-exploitant voldoet aan de exploitatievoorwaarden (artikel 12). Dit plan bevat minimaal de volgende deelplannen:
 - a. Kwaliteitsplan;
 - b. Onderhoudsplan;
 - c. Monitorings- en herverdelingsplan;
 - d. Data- en interoperabiliteitsplan.

Artikel 9 – Norm en wachtlijst

§1. Gelet op de draagkracht en evenwichtig gebruik van de openbare ruimte en de handhaving van de openbare orde en veiligheid legt het college van burgemeester en schepenen het volgende vast:

- het minimum en maximum aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie bij start exploitatie;
- het maximum aantal vergunningen per deelvoertuigcategorie.

De **gemeente x** heeft de mogelijkheid om een gefaseerde uitrol / openstelling te doen van deelvoertuigcategorieën. Informatie hierover is te vinden op de website van de stad.

§2. Wanneer aanvragen worden ingediend terwijl het vooropgestelde aantal vergunningen is bereikt, worden de aanvragen op een wachtlijst ingeschreven per deelvoertuigcategorie. Om op de wachtlijst te kunnen worden ingeschreven, moet de kandidaat-exploitant aan de toelatingsvoorwaarden voldoen. De kandidaat-exploitant wordt schriftelijk op de hoogte gebracht van zijn inschrijving op de wachtlijst per deelvoertuigcategorie met vermelding van de datum van inschrijving.

§3. De plaats op de wachtlijst blijft gedurende één jaar gegarandeerd. Elke kandidaat-exploitant kan slechts eenmaal per kalenderjaar een vergunningsaanvraag indienen en op de wachtlijst worden ingeschreven per deelvoertuigcategorie. Om zijn plaats op de wachtlijst te kunnen behouden, dient hij elk jaar op eigen initiatief zijn inschrijving te bevestigen vóór de vervaldatum van zijn inschrijving op de wachtlijst. De kandidaat-exploitant die zijn inschrijving niet tijdig heeft bevestigd, wordt van de wachtlijst geschrapt.

§4. Op het moment dat een kandidaat-exploitant in aanmerking komt voor een vergunning, wordt zijn dossier getoetst aan de toelatingsvoorwaarden zoals bepaald in artikel 8. Als de kandidaat-exploitant voldoet aan de toelatingsvoorwaarden zal er vervolgens een beoordeling plaatsvinden door een onafhankelijke jury bestaande uit personeelsleden van de **gemeente x**, waarbij de volgende selectiecriteria en minimaal en maximale scores worden toegepast:

Criterion	Minimale score	Maximale score
Exploitatieplan, aangevuld met een presentatie	40 punten	60 punten
Visie op deelmobiliteit in de gemeente x	10 punten	20 punten

Ervaring

10 punten

20 punten

Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet de minimale score op alle onderdelen gehaald zijn.

In het geval van meerdere kandidaat-exploitanten die in aanmerking komen voor dezelfde vergunning krijgt de hoogst scorende kandidaat-exploitant als eerste een vergunning. Bij gelijke scores is de vroegste inschrijvingsdatum doorslaggevend.

De kandidaat-exploitant stelt op verzoek van de gemeente x een voorbeeld van het deelvoertuig ter beschikking tijdens de beoordeling van de plannen, voor een maximale periode van 1 maand.

§5. De inschrijving is ondeelbaar alsook de vergunning die mogelijks verleend wordt.

Artikel 10 – Afgifte vergunning

§1. Het college van burgemeester en schepenen neemt een beslissing over de vergunningsaanvraag binnen een termijn van drie maanden. Deze termijn begint te lopen vanaf de afgifte van de volledigheidbevestiging. Het college van burgemeester en schepenen kan de vergunningsaanvraag weigeren indien niet aan de toelatingsvoorwaarden is voldaan.

§2. De exploitatie van het deelsysteem moet effectief van start gaan uiterlijk vier maanden na de afgifte van de vergunning. Indien de exploitatie niet uiterlijk vier maanden na de afgifte van de vergunning een aanvang heeft genomen, vervalt de vergunning van rechtswege.

§3. De stad behoudt zich steeds het recht voor om geen nieuwe vergunningen uit te reiken om redenen van algemeen belang, ongeacht de status en het aantal van de (hangende) vergunningsaanvragen.

Artikel 11 – Duur en hernieuwing

De vergunning is geldig voor een periode van drie jaar. De vergunning kan éénmalig voor dezelfde duur worden verlengd onder dezelfde voorwaarden als deze die golden in de voorafgaande periode. De exploitant kan uiterlijk drie maanden voor de vervaldatum van de vergunning de verlenging aanvragen. Het college oordeelt over deze verlenging.

Artikel 12 – Exploitatievoorwaarden

§1. De volgende exploitatievoorwaarden zijn van toepassing. Deze worden door de exploitant beschreven en bevestigd in een exploitatieplan, zoals bepaald in artikel 8 van dit reglement.

Kwaliteit: De dienstverlening en deelvoertuigen voldoen aan een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau. Onderstaande voorwaarden worden beschreven en opgenomen in het onderdeel 'kwaliteitsplan' van het exploitatieplan.

- 1) Alle deelvoertuigen dienen te allen tijde te voldoen aan alle wettelijke vereisten (wettelijke conformiteit van de deelvoertuigen) ter zake en te voldoen aan een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau;
- 2) Onverminderd de wettelijke verplichtingen ter zake, dienen alle deelvoertuigen eveneens aan volgende voorschriften te voldoen:
 - a. De 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 (bv. gebruik van anti-diefstal-schroeven, niet afneembaar zadel...);
- b. Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met een uniek identificatienummer of een andere aanduiding die individuele identificatie van het voertuig mogelijk maakt;
 - c. Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met een trackingsysteem, zodat het voertuig op elk moment kan worden gelokaliseerd;
 - d. Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met de wettelijk verplichte attributen (bv. helmen bij brom- en motorfietsen, verlichting, bel enzovoort);
 - e. Alle deelvoertuigen dienen periodiek te worden gecontroleerd op slijtage en wettelijke conformiteit;
- 3) Reclame-uitingen zijn toegelaten, maar mogen de functionaliteit van de deelvoertuigen niet beperken;
 - 4) Service(help)desk: de exploitant moet bereikbaar zijn voor zijn gebruikers en dit zowel telefonisch als per e-mail. De exploitant houdt een klachtenregister bij met omschrijving van de klacht of melding en de opvolging hiervan. Dit kan worden opgevraagd door de stad of de politie, met inachtneming van de wetgeving over bescherming persoonsgegevens;
 - 5) Elke exploitant moet naast een website ook een gebruiksvriendelijke app aanbieden waarin minstens volgende zaken worden aangeboden:
 - a. Kaart met real time locatie van de deelvoertuigen;
 - b. Basisinformatie van de aanbieder, contactadres en telefoonnummer van de helpdesk met vermelding van de openingsuren;
 - c. Elke exploitant dient een publiek toegankelijk meldingsluik te hebben in zijn applicatie en op de website. Hier dienen minstens volgende zaken in een eenvoudig meldingsformulier te worden aangeboden:
 - i. Identificatie deelvoertuig;
 - ii. Vrij veld waarin de melder opmerkingen kan formuleren;
 - d. De tarieven zijn duidelijk en transparant aangegeven. De gebruiker kan op voorhand inschatten wat de kosten zullen zijn van zijn gebruik.
 - 6) De exploitant heeft een procedure voor het behandelen van klachten van derden, zoals omwonenden.

Onderhoud: De kandidaat-exploitant waarborgt de kwaliteit van de deelvoertuigen, dienstverlening en de handelingen bij schade. Onderstaande voorwaarden worden beschreven en opgenomen in het onderdeel 'onderhoudsplan' van het exploitatieplan, zoals bepaald in artikel 8 van dit reglement.

- 7) De kandidaat-exploitant voorziet de mogelijkheid dat gebruikers schade kunnen melden.
- 8) De exploitant dient een continuïteit in aanbod te garanderen. Indien de exploitant onderbrekingen wenst te bekomen waardoor de gebruiker geen of slechts gedeeltelijk beschikking zal hebben over de deelvoertuigen, dient hij deze per mail aan te vragen en te motiveren aan de stad. De stad geeft aan of de gewenste uitdienstname aanvaardbaar is;
- 9) Defecte deelvoertuigen worden door de exploitant binnen een termijn van 24 uur 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;
- 10) 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 herschilderd, ontdaan van karakteristieke elementen, ontdaan van naam deelsysteem en identificatienummer deelfiets, enz.).

Monitoring- en herverdelingsplan: De kandidaat-exploitant waarborgt de monitoring van de deelvoertuigen. Onderstaande voorwaarden worden beschreven en opgenomen in het onderdeel 'onderhoudsplan' van het exploitatieplan, zoals bepaald in artikel 8 van dit reglement.

- 11) Om het gebruiksniveau van de deelsystemen te bewaken met het oog op de openbare orde dienen de deelvoertuigen in het eerste jaar en daarna minstens een gemiddeld gebruik te hebben van aantal ritten per dag:

	≤ jaar 1	> jaar 1
Categorie 1: Fiets	0,5	2
Categorie 2: Elektrische fiets	0,5	2
Categorie 3: Bakfiets en/of elektrische bakfiets	0,25	1
Categorie 4: Elektrische scooter	0,25	2
Categorie 5: Elektrische step	0,5	2
Categorie 6: Overig	-	-

Wanneer een exploitant kan aantonen dat zijn deelvoertuigen in een jaar gemiddeld meer dan drie keer per dag worden gebruikt, kan hij toestemming vragen om meer deelvoertuigen te mogen exploiteren, rekening houdend met de draagkracht en evenwichtig gebruik van het openbaar domein. Deze procedure wordt beschreven in een monitoringsplan;

- 12) De deelvoertuigen moeten altijd conform de Wegcode en het gecoördineerd politiereglement van de **gemeente x** worden gestald of geparkeerd. De kandidaat-exploitant geeft in zijn vergunningsaanvraag aan hoe hij zijn klanten zal aanzetten om deze regels na te leven. Deze inspanning dient minstens elk werkingsjaar bij de klanten herhaald te worden. De exploitant is te allen tijde aanspreekbaar 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 stallen;
- 13) De deelvoertuigen mogen na het beëindigen van een gebruikssessie alleen worden achtergelaten in de zones waar het achterlaten van deelvoertuigen toegestaan is. Deze zones worden vastgelegd door het college van burgemeester en schepenen. De exacte zonering wordt verduidelijkt op een online kaart op de website van de gemeente en beschikbaar gesteld in een machinaal leesbaar open formaat via < URL >. 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 buiten een dergelijke zone bevindt;
- 14) Spreiding van de deelvoertuigen: de exploitant dient de deelvoertuigen op een goede wijze verspreid te houden, om te grote clustering en onderbezetting en overbezetting van deelvoertuigen op dezelfde zone en hetzelfde gebied op het openbaar domein te vermijden. Om het gebruik van deelsystemen buiten de Ring te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te garanderen, kan het college van burgemeester en schepenen een ruimtelijke spreiding bepalen van de deelvoertuigen per categorie, zowel bij de start als tijdens de exploitatieperiode.

Data en interoperabiliteit: De exploitant waarborgt welke data wordt gebruikt en hoe die wordt beheerd en op welke wijze interoperabiliteit met MAAS-applicaties wordt gewaarborgd. Onderstaande voorwaarden worden beschreven en opgenomen in het onderdeel 'data- en interoperabiliteitsplan' van het exploitatieplan, zoals bepaald in artikel 8 van dit reglement.

- 15) De exploitant beheert en gebruikt de persoons-gerelateerde data conform de geldende wetgeving op de bescherming van persoonsgegevens, waaronder onder meer de GDPR;

- 16) De exploitant dient te voorzien in een veilig registratiesysteem waardoor hij de werkelijke gebruiker van het voertuig te allen tijde kan registreren en identificeren. Het registratiesysteem is dermate uitgerust dat misbruik van het deelsysteem vermeden wordt (onder andere via identiteitsgegevens, kredietkaartgegevens, indien nodig rijbewijs). De exploitant dient met betrekking tot (het gebruik van) de deelvoertuigen te beschikken over alle wettelijk verplichte verzekeringen;
- 17) De exploitant stelt een API en interoperabiliteitsovereenkomst op waar het boeken en betalen van voertuigen minimaal deel van uitmaakt, zodat MAAS aanbieders de dienstverlening kunnen integreren in hun platform. Het kunnen lokaliseren, boeken en betalen van voertuigen maakt hiervan onderdeel uit;
- 18) De exploitant stelt de beschikbaarheidsdata van zijn voertuigen open ter beschikking volgens het GBFS+ formaat of indien van toepassing een andere op Vlaams niveau afgesproken standaard;
- 19) De exploitant deelt maandelijks anonieme gebruiksdata met het lokale bestuur ter bevordering van de mobiliteit. Het rapportageformaat is conform op Vlaams niveau afgesproken standaard.

§2. De exploitant dient te allen tijde voormelde exploitatievoorwaarden na te leven. Indien inbreuken worden vastgesteld, kan het college van burgemeester en schepenen overgaan tot schorsing of intrekking van de afgeleverde vergunning overeenkomstig de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties en het gecoördineerd politiereglement van de **gemeente x**.

§3. Om het gebruik van deelsystemen te stimuleren en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte te garanderen, kan het college van burgemeester en schepenen per categorie extra voorwaarden vastleggen, zowel bij de start als tijdens de exploitatieperiode.

Artikel 13 – Lokale samenwerking en innovatieve ontwikkeling

§1. De **gemeente x** heeft de ambitie om maximale samenwerking te realiseren tussen stad, vergunninghouder en lokale (sociale) onderaannemers en partners om voorop te lopen in de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsoplossingen en de lokale economie te stimuleren. Het is minstens gewenst om voor het onderhoud en de herverdeling van de voertuigen samen te werken met lokale (sociale economie) partners, invulling gevend aan de doelstelling in artikel 1.3.

§2. De **gemeente x** heeft de ambitie om voorop te lopen in de technologische vooruitgang. Deelsystemen gebruiken innovatieve technologie om mobiliteitsproducten toegankelijk te maken voor de burger. De stad wil (kandidaat-)exploitanten aanzetten om hier blijvend op in te zetten, invulling gevend aan de doelstelling in artikel 1.3. (Bijvoorbeeld de mogelijkheid om de snelheid van de deelvoertuigen in bepaalde zones, zoals voetgangerszones, automatisch te verlagen.) Hoewel het geen bindende exploitatievoorwaarde betreft, wordt aan de (kandidaat-) exploitanten gevraagd om zoveel mogelijk te blijven vernieuwen en zulke nieuwe technologieën te verwerken in de deelsystemen.

HOOFDSTUK IV – SLOTBEPALINGEN

Artikel 14 – Aansprakelijkheid en vrijwaring

§1. De exploitant draagt de volledige aansprakelijkheid voor de exploitatie van zijn deelsysteem.

§2. De exploitant vrijwaart de **gemeente x** integraal voor elke mogelijke aanspraak van een gebruiker of eender welke derde die betrekking heeft op de exploitatie en het gebruik van het deelsysteem van de exploitant.

§3. De exploitant draagt de volle verantwoordelijkheid voor het feit dat de gebruikers van zijn systeem wettelijk bevoegd zijn om zijn deelvoertuigen te besturen.

Artikel 15 – Controle

Namens de stad kunnen op eender welke moment controles worden uitgevoerd om na te gaan of de vergunning effectief wordt geëxploiteerd in overeenstemming met de inhoud en de vorm waarvoor zij door het college van burgemeester en schepenen werd afgeleverd, of de toepasselijke regelgeving wordt nageleefd en/of de exploitant nog beantwoordt aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden bepaald in dit reglement.

Artikel 16 – Belastingen

De stad behoudt zich het recht voor om deze vergunning aan een belasting te onderwerpen, zoals bepaald door de gemeenteraad.

Artikel 17 – Stopzetting

§1. Indien de exploitant zijn activiteiten stopzet, brengt hij de stad daarvan onmiddellijk op de hoogte en levert hij binnen de acht kalenderdagen alle in voorkomend geval door de stad afgeleverde stukken terug in. De vergunning wordt geacht te zijn vervallen vanaf het tijdstip van kennisname door de stad van de stopzetting van de activiteiten. In geval van faillissement is de curator verplicht om dit te doen.

§2. Na de stopzetting van zijn activiteiten verwijdert de exploitant onmiddellijk zijn deelvoertuigen uit de openbare ruimte. Bij gebreke hieraan worden de deelvoertuigen weggenomen door de stad op kosten en risico van de exploitant.

Artikel 18 – Non-discriminatieclausule

De aanvrager/contractant verbindt er zich toe: § 1. a. geen enkele vorm van discriminatie op grond van het geslacht, nationaliteit, zogenaamd ras, huidskleur, afkomst, nationale of etnische afstamming, leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke overtuiging, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, handicap, fysieke of genetische eigenschap of sociale afkomst te dulden. b. toegankelijk te zijn voor iedereen. c. elk discriminerend gedrag op de werkplaats te voorkomen en indien nodig te bestrijden en te bestraffen. d. de wetten en reglementen die de toepassing van de non-discriminatie en gelijke kansen bevorderen en verdedigen na te leven. e. indien men beroep doet op derden onderhavige non-discriminatieclausule aan hen ter kennis te brengen en er voor te zorgen dat ook zij die naleven in de bijdrage die zij leveren in het kader van het toepasselijke reglement/de overeenkomst.

Artikel 19 – Overgangsbepaling

De exploitant van een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur die onder de toepassing van dit reglement valt en reeds operationeel was op het grondgebied van de **gemeente x** op het ogenblik van de goedkeuring van de principebeslissing, dient een aanvraag in overeenkomstig artikel 8. Een volledige aanvraag geldt als een voorlopige vergunning, die geldt zolang de vergunningsaanvraag niet is ingewilligd of geweigerd is.

Artikel 20 – Inwerkingtreding

Dit reglement treedt in werking op

ENDCONCEPT