

**REGLEMENT MET BETREKKING TOT DE EXPLOITATIE VAN DEELSYSTEMEN ZONDER VASTE
STALLINGSINFRASTRUCTUUR**

HOOFDSTUK I – INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 – Doelstellingen

Dit reglement met betrekking tot de exploitatie van 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 en hun voertuigen te bewaken met het oog op de openbare orde;
- 3) te kunnen inspelen op nieuwe en innovatieve ontwikkelingen.

Artikel 2 - Juridisch kader

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

- 1) de geactualiseerde versie van de Code van politiereglementen van de stad Antwerpen (Politicodex);
- 2) dit gemeentelijk reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur;
- 3) de door het College van burgemeester en schepenen op basis van dit reglement afgeleverde vergunning voor de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur;
- 4) de verwerkersovereenkomst inzake het gebruik en/of de doorgifte van mobiliteitsdata die bij dit gemeentelijk reglement hoort;
- 5) de in voorkomend geval van toepassing zijnde gemeentelijke belastingreglementen op de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur;
- 6) 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 elektronisch 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 en exploitatie van vergunningen voor deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur op het grondgebied van de stad Antwerpen.

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.

Artikel 5 – Definities

Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

- 1) stad: stad Antwerpen (inbegrepen alle districten), met stadhuis te 2000 Antwerpen, Grote Markt 1.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) deelvoertuigcategorie: dit reglement geldt alleen voor onderstaande categorieën van deelvoertuigen:
 - Categorie 1: fiets
 - Categorie 2: elektrische fiets
 - Categorie 3: bakfiets en/of elektrische bakfiets
 - Categorie 4: bromfiets klasse A of B die duurzaam wordt aangedreven, met name door alternatieve brandstoffen zoals elektriciteit, brandstofcel (FC), waterstof, CNG...
 - Categorie 5: elektrische step
 - Categorie 6: rolstoel(fiets) en/of elektrische rolstoel(fiets)
 - Categorie 7: Alle lichte (type L6e, categorieën A, B, BU en BP) en zware vierwielers (type L7e, categorieën A1, A2, B1, B2, CU, CP)
 - Categorie 8: bromfiets klasse P
- 6) kandidaat-exploitant: de natuurlijke of rechtspersoon die van de stad een vergunning wenst te verkrijgen voor de exploitatie van een deelsysteem zonder vaste

stallingsinfrastructuur.

- 7) gebruiker: de natuurlijke persoon die gebruik maakt van een deelvoertuig.
- 8) exploitant: de natuurlijke of rechtspersoon die van de stad een vergunning verkreeg voor de exploitatie van een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur.
- 9) vergunning: de toelating van de stad om een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur in de openbare ruimte te exploiteren.
- 10) 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.
- 11) exploitatievoorwaarden: voorwaarden waaraan een exploitant blijvend dient te voldoen tijdens de exploitatie van zijn deelsysteem, om zijn vergunning te behouden.
- 12) KBO: Kruispuntbank van Ondernemingen.
- 13) 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))
- 14) MaaS: Mobility as a Service, een platform dat wordt aangeboden 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. In het kader van dit reglement komen enkel platformen in aanmerking die zich als MaaS speler in de markt plaatsen, verschillende types deelvoertuigen aanbieden en hierover actief communiceren.
- 15) operationele zone: de zone waarin deelvoertuigen kunnen worden ontleend, gebruikt én achtergelaten
- 16) operationeel: deelvoertuigen worden als operationeel beschouwd indien deze kunnen ontleend en gebruikt worden
- 17) drop off zones: de zone waarin deelvoertuigen verplicht moeten worden achtergelaten.
- 18) no go zone: de zone waarin deelvoertuigen niet gebruikt, ontleend of achtergelaten kunnen worden
- 19) no park zone: de zone waarin deelvoertuigen gebruikt kunnen worden, maar niet ontleend of achtergelaten
- 20) dropzone: fysiek geschilderde vakken gelegen waar deelvoertuigen in kunnen worden geparkeerd. Pictogrammen geven aan welke voertuigtypes zijn toegelaten.
- 21) beambte van de stad Antwerpen: het aanspreekpunt inzake deelmobiliteit binnen de gemeentelijke administratie van de stad Antwerpen, te bereiken via het e-mailadres mobiliteit@antwerpen.be.

HOOFDSTUK III – VOORWAARDEN EN MODALITEITEN VAN TOEPASSING OP DEELSYSTEMENZONDER VASTE STALLINGSINFRASTRUCTUUR

Artikel 6 – Algemeen

Overeenkomstig artikel 284bis van de Politiecodex is het verboden een deelsysteem zonder vaste stallingsinfrastructuur op het grondgebied van de stad Antwerpen te exploiteren zonder voorafgaande vergunning.

Artikel 7 – Toelatingsvoorwaarden

Om in aanmerking te komen voor een vergunning, dient een kandidaat-exploitant 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 kan slechts 1 vergunning per deelvoertuigcategorie worden toegekend. Een exploitant kan voor meerdere deelvoertuigcategorieën een vergunning krijgen.
- 3) De kandidaat-exploitant toont aan een verzekeringspolis te kunnen afsluiten voor zijn burgerlijke en andere aansprakelijkheden 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.

Artikel 8 – Vergunningskader

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

- het maximaal aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie;
- het maximaal aantal vergunningen dat per deelvoertuigcategorie wordt uitgereikt;
- het minimum en maximum aantal deelvoertuigen per vergunning in elke deelvoertuigcategorie;
- de ruimtelijke spreiding van de deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie;

§2. Wanneer het maximale aantal vergunningen per deelvoertuigcategorie nog niet bereikt is, kan de stad de procedure voor het toekennen van een exploitatievergunning, zoals bepaald in artikel 9 open verklaren.

Gelet op de beperkte ruimtelijke draagkracht van het openbaar domein, kunnen uit de verschillende vergunningsaanvragen van de kandidaat-exploitanten slechts zoveel kandidaat-exploitanten geselecteerd worden tot het maximaal aantal vergunningen en vergunde deelvoertuigen, zoals vermeld in artikel 8, §1 bereikt is.

Wanneer het aantal beschikbare vergunningen voor de exploitatie van een deelvoertuigcategorie lager is dan het aantal vergunningsaanvragen, zal de stad een selectie maken uit de kandidaat- exploitanten volgens de in artikel 9, §4 van dit reglement opgenomen selectieprocedure.

De geselecteerde kandida(a)t(en) zal(zullen) vervolgens een vergunning verkrijgen voor de exploitatie van deelvoertuigen binnen deze deelvoertuigcategorie, volgens de modaliteiten van het op datmoment geldende reglement.

§3. De vergunningsaanvraag is ondeelbaar, alsook de vergunning die mogelijk wordt verleend. Elke exploitant kan slechts over één vergunning per deelvoertuigcategorie, zoals bepaald in artikel 5, 5), beschikken. Het is voor de exploitanten en kandidaat-exploitanten niet toegelaten twee of meer vergunningen te verwerven of te bezitten die toelaten deelvoertuigen van eenzelfde deelvoertuigcategorie onder twee of meer merknamen uit te baten.

Artikel 9 – Vergunningsaanvraag

§1. Per deelvoertuigcategorie wordt een aparte opening aangekondigd, waarna kandidaat-exploitanten een vergunningsaanvraag kunnen indienen. De precieze voorwaarden van de opening zullen afzonderlijk per opening worden vastgesteld door het college. In elk geval zal elke vergunningsaanvraag minstens moeten bestaan uit de volgende onderdelen:

- een uitgebreide voorstelling van de kandidaat-exploitant
- de statuten van de rechtspersoon dan wel de inschrijving in het register van de natuurlijke personen of KBO of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of een derde land;
- de identiteit en contactgegevens van de zaakvoerder(s), bestuurder(s) en/of vennoten;
- contactgegevens van minstens twee contactpersonen;
- alle documenten die aantonen dat het deelsysteem van de kandidaat-exploitant voldoet aan de toelatingsvoorwaarden (artikel 7);
- alle noodzakelijke attesten met betrekking tot de verplichtingen opgesomd in artikel 11 van dit reglement;
- plan van aanpak waarin wordt aangetoond op welke wijze de kandidaat-exploitant zal voldoen aan de exploitatievoorwaarden (artikel 11). In het plan van aanpak worden minstensvolgende elementen toegelicht:
 - o uitrol van de vloot binnen eerste werkingsjaar;
 - o maatregelen in verband met correct stallen en naleven verkeersregels door degebruikers;
 - o sanctiebeleid (welke sancties, voor welke overtredingen door gebruikers);
 - o reguleren van de vloot (hoe de herverdeling van voertuigen gebeurt, volgens welke frequentie, volgens welke regels, etc);
 - o operationele zone, no park zones en eventuele drop off zones;
 - o maatregelen voor naleven spreidingsbeperking;
 - o integratie met drie lokale MaaS-aanbieders, waarvan minstens twee beschikbaar voor particulieren.

De gevraagde samenstelling van de vergunningsaanvraag is daarnaast mede afhankelijk van de deelvoertuigcategorie-specifieke randvoorwaarden wat wordt bepaald door het college en zal bij de bekendmaking van de opening meegedeeld worden aan de kandidaten. Deze randvoorwaarden komen bovenop de bepalingen in het reglement. De vergunningsaanvraag moet in elk geval alle nodige elementen bevatten om een beoordeling volgens de criteria vermeld in artikel 9, §2 mogelijk te maken.

§2. De exploitatie van deelvoertuigen op het grondgebied van de stad wordt verwacht een meerwaarde te bieden voor de stad, haar bewoners en haar bezoekers. Dit betekent dat de criteria, op basis waarvan de vergunningsaanvragen zullen beoordeeld worden, zodanig zijn opgesteld dat ze rekening houden met het mobiliteitsbeleid van de stad, de realistische mogelijkheden van de exploitant en de meerwaarde voor de gebruikers. Voor de beoordeling zullen volgende hoofdcriteria worden gehanteerd;

- Het voldoen aan de toelatings- en exploitatievoorwaarden opgenomen in respectievelijk artikel 7 en 11;
- De visie van de aanbieder op de toegevoegde waarde van zijn deelsysteem op het mobiliteitsbeleid van de stad;
- De voorgestelde aanpak om een hoogkwalitatieve service aan te bieden die tegelijkertijd voor een minimale overlast zorgt op het openbaar domein;
- Het aanbieden van de service aan een voor de gebruiker slim, transparant en aantrekkelijk tarief.

Per opening wordt er een beoordelingskader opgemaakt en vastgesteld door het college, waarin bovenstaande criteria verder kunnen worden uitgewerkt in subcriteria. Het specifieke beoordelingskader per deelvoertuigcategorie wordt bij de bekendmaking van de opening meegedeeld aan de kandidaat-exploitanten.

De stad is niet verplicht een exploitant aan te duiden als geen enkele aanvraag als voldoende wordt beoordeeld.

§3. De procedure voor het verkrijgen van een vergunning voor het exploiteren van een deelsysteem zal verlopen volgens onderstaande fasen, dit steeds met toepassing van de beginselen van behoorlijk bestuur, transparantie, eerlijke mededinging en gelijkheid.

De procedure verloopt in 5 fasen:

1. Via diverse communicatiekanalen, waaronder de website van de stad, verspreidt de stad Antwerpen de vereiste informatie over de open verklaarde vergunningsprocedure om de markt te informeren over het bestaan en de inhoud van de toe te kennen vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen. Indien de kandidaat-exploitanten eventuele vragen of verduidelijking nodig hebben, zal de bevoegde beambte van de stad hen hierover informeren, daarbij steeds rekening houdend met het gelijkheidsbeginsel.

Gedurende een periode van 4 weken na de aankondiging zullen de kandidaat-exploitanten hun vergunningsaanvraag kunnen indienen bij de stad. Na ontvangst van het aanvraagformulier ontvangt de kandidaat-exploitant een elektronisch ontvangstbewijs. Dit betekent niet dat het aanvraagdossier volledig werd bevonden. Binnen de 7 kalenderdagen controleert de stad de aanvraag op volledigheid en ontvangt de kandidaat-exploitant een ontvangstbevestiging. Vanaf de datum vermeld op de ontvangstbevestiging begint de termijnvoorzien in artikel 8.

In het geval van een onvolledig aanvraagdossier wordt de aanvrager gevraagd de ontbrekende documenten aan te vullen binnen een termijn van 14 kalenderdagen. Binnen de 7 kalenderdagen na ontvangst van de aanvullende documenten controleert de stad de aanvraag op volledigheid en ontvangt de kandidaat-exploitant een ontvangstbevestiging. Indien het aanvraagdossier niet binnen de voorziene termijn wordt aangevuld moet de aanvraag worden geweigerd door het college.

2. De vergunningsaanvragen worden inhoudelijk beoordeeld. De inhoudelijke beoordeling gebeurt aan de hand van het beoordelingskader vermeld in artikel 9, §2 en gespecificeerd in de aankondiging van de opening.
3. Het college van burgemeester en schepenen neemt een beslissing over de aanvraag binnen een richttermijn van 1 maand. Deze termijn begint te lopen de dag na het versturen van de ontvangstbevestiging. Het college van burgemeester en schepenen kan de aanvraag weigeren indien de aanvraag de inhoudelijke toets aan het beoordelingskader vermeld in dit reglement niet doorstaat.

§4. Wanneer het aantal beschikbare vergunningen voor de exploitatie van een deelvoertuigcategorie lager is dan het aantal vergunningsaanvragen, zal de stad een selectie maken uit de kandidaat- exploitanten op basis van een vergelijkende selectie.

De vergunningsaanvragen zullen vervolgens vergelijkend beoordeeld worden aan de hand van de criteria vermeld in artikel 9, §2. De beoordeling van het gebruikstarief wordt relatief beoordeeld na vergelijking met de andere voorstellen die werden ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen selecteert de best-scorende kandida(a)t(en) binnen een richttermijn van 1 maand. Het college van burgemeester en schepenen kan beslissen geen enkele kandidaat-exploitant te weerhouden indien de aanvragen de inhoudelijke toets aan het beoordelingskader vermeld in artikel 9, §2 niet doorstaan.

§5. De stad behoudt zich steeds het recht voor om geen nieuwe vergunningen uit te reiken of uitbreidingen van bestaande vergunningen zoals bedoeld in artikel 11, §2, 3° te weigeren om redenen van algemeen belang, ongeacht de status en het aantal van de vergunningsaanvragen.

Artikel 10 – Duur en hernieuwing

§1. Vergunningen afgeleverd na inwerkingtreding van dit reglement hebben een maximale geldigheidsduur van 5 jaar, vanaf het verlenen van de vergunning door het college. Deze vergunningen zijn niet voor hernieuwing vatbaar.

§2. De in §1 opgenomen duurtijd van de vergunningen doet geen afbreuk aan de maatregelen die het college kan opleggen naar aanleiding van de evaluatie, zoals opgenomen in dit reglement, met inbegrip van de schorsing en intrekking van de vergunning.

Artikel 11 – Exploitatievoorwaarden

§1. De exploitatie van het deelsysteem moet effectief van start gaan uiterlijk 3 maanden na de afgifte van de vergunning. Indien de exploitatie niet uiterlijk 3 maanden na de afgifte van de vergunning een aanvang heeft genomen, kan het college van burgemeester en schepenen beslissen de vergunning in te trekken.

§2. De volgende exploitatievoorwaarden zijn van toepassing:

- 1) De exploitant dient een continuïteit in aanbod te garanderen:
 - Binnen de 4 maanden na afgifte van de vergunning dient minstens 25% van het vergunde aantal deelvoertuigen effectief operationeel te zijn.
 - 6 maanden na afgifte van de vergunning en gedurende de volledige verdere looptijd van de vergunning dient minstens 50% van het vergunde aantal deelvoertuigen effectief operationeel te zijn. Indien de exploitant de enige vergunninghouder is binnen een deelvoertuigcategorie dient binnen deze categorie ene minimum van 60% van het vergunde aantal deelvoertuigen effectief operationeel te zijn.
- 2) Indien de exploitant onderbrekingen wenst te verkrijgen waarbij wordt afgeweken van artikel 11 §1 en §2, 1), dient hij hiervoor een schriftelijk gemotiveerd verzoek te richten aan de stad. De dienstverlening mag in geen geval worden onderbroken zonder uitdrukkelijke toestemming van de stad.
- 3) Na het eerste jaar dient voor de deelvoertuigen uit categorie 1,2,3,4,6, 7 en 8 minstens een gemiddeld gebruik van 0,5 rit per deelvoertuig per dag gehaald te worden, maandelijks berekend op het volledige aantal deelvoertuigen waarvoor de vergunning werd verleend tijdens de maanden april tot en met september en berekend op 80% van het vergunde aantal voertuigen in de maanden oktober tot en maart. Na het eerste jaar dient voor de deelvoertuigen uit categorie 5 minstens een gemiddeld gebruik van 1 rit per deelvoertuig per dag gehaald te worden, maandelijks berekend op het volledige aantal deelvoertuigen waarvoor de vergunning werd verleend tijdens de maanden april tot en met september en berekend op 80% van het vergunde aantal voertuigen in de maanden oktober tot en maart.

Indien de exploitant het in het vorige lid vermelde gemiddelde gebruik niet haalt over een periode van 6 maanden, kan het vergunde aantal deelvoertuigen van deze exploitant door de stad ambtshalve worden verminderd aan de hand van een gedeeltelijke intrekking van de vergunning, overeenkomstig artikel 12. Voor de deelvoertuigen van categorie 5 kan het aantal deelvoertuigen ten gevolge van deze vermindering niet lager zijn dan 500.

Wanneer een exploitant kan aantonen dat zijn deelvoertuigen tijdens de voorafgaande 6 maanden elke maand gemiddeld meer dan 3 keer per dag (meer dan 0,75 rit per dag voor de deelvoertuigen van categorie 3) worden gebruikt, berekend op het volledige aantal deelvoertuigen waarvoor de vergunning werd verleend tijdens de maanden april tot en met september en berekend op 80% van het vergunde aantal voertuigen in de maanden oktober tot en maart, kan hij een aanvraag indienen om meer deelvoertuigen te mogen exploiteren rekening houdend met het vastgelegde maximale aantal deelvoertuigen per deelvoertuigcategorie.

De in het vorige lid vermelde gebruiksvoorwaarde voor het uitbreiden van het aantal deelvoertuigen geldt niet voor de deelvoertuigen van categorie 5, tenzij de exploitant door deze uitbreiding de kaap van 500 deelvoertuigen zou overschrijden.

De in het derde lid vermelde vraag om uitbreiding dient schriftelijk en gemotiveerd te worden overgemaakt aan de stad en zal behandeld worden binnen de maand na indiening. Het college van burgemeester en schepenen kan de aanvraag weigeren indien de exploitant op basis van dit reglement niet in aanmerking komt voor uitbreiding, indien het maximaal aantal deelvoertuigen binnen deze categorie reeds bereikt is, of indien de draagkracht van het openbaar domein met de gevraagde uitbreiding dreigt overschreden te worden. Het college van burgemeester en schepenen kan de aanvraag enkel goedkeuren zolang de maximale aantallen zoals vastgelegd door het college volgens artikel 8, §1 daarbij niet overschreden worden.

- 4) Het college van burgemeester en schepenen kan zones vastleggen waar het verboden is om deelvoertuigen te gebruiken, achter te laten of zones waar het verplicht is om deelvoertuigen te stallen of uit te zetten door de aanbieder in de daartoe voorziene vakken. Deze zones zullen respectievelijk benoemd worden als no go zones, no park zones of dropzones worden genoemd. De software van de exploitant dient toe te laten dergelijke zones te voorzien. 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 in een no go zone.
- 5) De deelvoertuigen moeten steeds conform de Wegcode, de Code van politiereglementen (Politiecodex) en mits naleving van de bepalingen in de conform artikel 11, §2, 4) bepaalde zones 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 verantwoordelijk voor het correct stallen van de deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk, foutief gestalde en omgevallen voertuigen binnen 24 uur op te halen of op een correcte wijze te stallen. De exploitant voorziet in de nodige sancties indien de

gebruikers (herhaaldelijk) bovenvermelde regels en reglementen niet respecteren. Bij de halfjaarlijkse rapportage bezorgt de exploitant een rapport betreffende het aantal klachten en meldingen hieromtrent, de opgelegde sancties en de acties van de exploitant omhierin bij te sturen.

- 6) De exploitant dient erop toe te zien dat de gebruikers de verkeersregels naleven. 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 voorziet in de nodige sancties indien de gebruikers (herhaaldelijk) de verkeersregels niet respecteren. Bij de halfjaarlijkse rapportage bezorgt de exploitant een rapport betreffende het aantal klachten en meldingen hieromtrent, de opgelegde sancties en de acties van de exploitant om hierin bij te sturen.
- 7) Reclame-uitingen op de deelvoertuigen mogen het functioneel gebruik van het deelvoertuig niet beperken of belemmeren;
- 8) Alle deelvoertuigen dienen te allen tijde te voldoen aan alle wettelijke vereisten (wettelijke conformiteit van de deelvoertuigen) ter zake. Voertuigen van categorie 5 moeten uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer waarbij de limiet is vastgesteld op 20 km/h.
- 9) De exploitant beheert en gebruikt de persoons-gerelateerde data conform de geldende wetgeving op de bescherming van persoonsgegevens, waaronder onder meer de General Data Protection Regulation;
- 10) 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).
- 11) De exploitant dient met betrekking tot (het gebruik van) de deelvoertuigen te beschikken over alle wettelijk verplichte verzekeringen. Daarnaast dient de exploitant de gebruikers duidelijk en uitdrukkelijk te informeren waarvoor de gebruiker al dan niet verzekerd is bij gebeurlijke schade, diefstal of ongevallen. Verder biedt de exploitant bij voorkeur de mogelijkheid aan de gebruikers om zich via de exploitant te laten verzekeren voor gebeurlijke ongevallen.
- 12) Onverminderd de wettelijke verplichtingen ter zake, dienen alle deelvoertuigen eveneens aan volgende voorschriften te voldoen:
 - 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...);
 - Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met een uniek identificatienummer of een andere aanduiding die individuele identificatie van het voertuig mogelijk maakt;

- Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met een trackingsysteem, zodat het voertuig op elk moment kan worden gelokaliseerd;
- Elk deelvoertuig dient te zijn uitgerust met de wettelijk verplichte attributen (bv. helmen bij brom- en motorfietsen, verlichting, bel enzovoort);
- Alle deelvoertuigen dienen periodiek te worden gecontroleerd op slijtage en wettelijke conformiteit;

13) 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 gegeven wordt.

14) De exploitant dient de nodige data ter beschikking te stellen van de MaaS-operatoren en dient zijn deelsysteem open te stellen voor reservatie en ticketing via minimaal drie MaaS- applicaties actief op het grondgebied van de stad Antwerpen en de vervoerregio Antwerpen. Via minimaal 2 van deze MaaS-applicaties dient de exploitant permanent reservatie en ticketing aan te bieden aan particulieren.

De exploitant houdt ook rekening met het beleid van de stad Antwerpen wat betreft deelsystemen en MaaS, zoals terug te vinden op de website van Slim naar Antwerpen.

De in het eerste lid opgenomen verplichtingen gelden voor elke categorie van deelvoertuigen afzonderlijk.

15) Service(help)desk: de exploitant moet minstens Nederlandstalige ondersteuning bieden voor zijn gebruikers (van 9 tot 19u, ook op zaterdag, zondag en feestdagen) en dit zowel telefonisch als per e-mail. De contactgegevens van de exploitant staan duidelijk vermeld op de website en in de app.

16) Elke exploitant moet naast een website ook een applicatie aanbieden waarin minstens volgende zaken worden aangeboden:

- Kaart met real time locatie van de deelvoertuigen;
- Basisinformatie van de aanbieder, contactadres en telefoonnummer van de helpdesk met vermelding van de openingsuren;
- Elke exploitant dient een publiek toegankelijk meldingsluik te hebben in zijn applicatie en op de website. Hier dienen minstens volgende zaken in een eenvoudig meldingsforumlierte worden aangeboden:
 - Identificatie deelvoertuig
 - Vrij veld waarin de melder opmerkingen kan formuleren

17) 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. Hiervan wordt eveneens telkens een overzicht bezorgd bij de halfjaarlijkse rapportage.

18) De exploitant dient de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens van het deelsysteem beschikbaar te stellen, rekening houdende met de beperkingen opgelegd in de

geldende wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens. Om de naleving van de exploitatievoorwaarden voor alle exploitanten op gelijke manier te kunnen opvolgen, heeft de stad daarnaast ook nood aan geautomatiseerde data. Volgende data dient minimaal te worden aangeleverd volgens de daarbij vermelde frequentie:

Communicatiemateriaal

Alle communicatiemateriaal zoals het bedrijfslogo, een meertalige beschrijving van de service etc. dienen bij de start van de exploitatie en telkens wanneer de exploitant hierin wijzigingen aanbrengt, overgemaakt te worden aan info@slimnaarantwerpen.be en de beambte van de stad. Deze data moeten bruikbaar zijn met het oog op visualisatie op de digitale platformen van de stad zoals bvb. de mobiliteitskaart op www.slimnaarantwerpen.be.

Geografische zones

De geografische zones zijn alle zones die van toepassing zijn voor de mobiliteitsdienst/aanbieder. Dit gaat over de operationele zone, dropoff-zones, no park zones en no go zones. Deze dienen te worden aangeleverd als gislaag of in geoJSON formaat bij de start van de exploitatie en telkens wanneer de exploitant hierin wijzigingen aanbrengt.

Productaanbod/Mobiliteitsdienst

Alle informatie over het productaanbod of de mobiliteitsdienst. Dit kunnen de verschillende tarieven zijn, abonnementen, gebruiksregels... Deze info dient te worden overgemaakt aan info@slimnaarantwerpen.be en de beambte van de stad. Dit bij aanvang van de exploitatie en bij elke daaropvolgende wijziging aan de informatie.

Beschikbaarheidsdata

De beschikbaarheidsdata worden automatisch binnengehaald in een toepassing van destad.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- o Realtime data van de beschikbare deelvoertuigen
- o Realtime data van alle deelvoertuigen en hun status
- o Historische beschikbaarheid van de voertuigen

De volledige lijst met datavelden die hiervoor moeten worden beschikbaar gesteld en de wijze waarop deze moeten worden beschikbaar gesteld, wordt vastgesteld door het college en kan te allen tijde worden opgevraagd bij de beambte van de stad.

Tripdata

De tripdata worden automatisch binnengehaald in een toepassing van de stad. Tripdata omvatten alle gegevens over trips die met de voertuigen worden gemaakt uitgezonderd de gebruikersinformatie. Deze worden niet-geaggregeerd aan de stad aangeboden. Als de data om bepaalde redenen toch geaggregeerd worden, dient met de beambte van de stad te worden bekeken hoe de data zullen worden aangepast of verwerkt om zo de bruikbaarheid van de data voor verdere toepassingen te garanderen.

Deze data zal enkel intern binnen de dienst mobiliteit gebruikt worden ter validatie van de licentieovereenkomst en voor verkeerssturing.

De volledige lijst met datavelden die hiervoor moeten worden beschikbaar gesteld en de wijze waarop deze moeten worden ter beschikking gesteld, wordt vastgesteld door hetcollege en kan te allen tijde worden opgevraagd bij de beambte van de stad.

- 19) 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 het openbaar domein te vermijden. Er mogen maximum 5 deelvoertuigen per locatie worden geclusterd, waarbij tussen de verschillende locaties minstens 50 meter afstand dient te worden gehouden. Deze beperking is niet van toepassing in de zones waar het verplicht is om deelvoertuigen uit te zetten in de daartoe voorziene vakken. De aanbieders mogen in de voorziene vakken slechts een maximum aantal plaatsen innemen in verhouding tot het aantal aanbieders (bv indien er 3 aanbieders zijn, mag elke aanbieder maximum 1/3de van de beschikbare ruimte/plaatsen in het vak innemen). Het college van burgemeester en schepenen kan daarnaast bijkomende zones en tijdsvensters vastleggen waarin van deze beperking kan worden afgeweken.
- 20) 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 deelvoertuigcategorie, zowel bij de start als tijdens de exploitatieperiode. De exploitant voorziet minstens 3 rondes per dag om de vloot te reguleren en de naleving van de spreiding te garanderen.
- 21) 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. opnieuw te worden beschilderd, ontdaan van karakteristieke elementen, ontdaan van naam deelsysteem en identificatienummer deelfiets, enz.).

§3. De exploitant dient te allen tijde voormelde exploitatievoorwaarden na te leven. Indien inbreuken worden vastgesteld, zullen deze gesanctioneerd worden op de wijze overeenkomstig artikel 12 van onderhavig reglement.

Een inbreuk op §2, 14) wordt per gestarte periode van 7 kalenderdagen als een nieuwe inbreuk beschouwd. Voor de inbreuken op §2, 1) 4) 13) 15) 16) 18) en 19) geldt hetzelfde voor iedere gestarte periode van 24 uur. Inbreuken op §2, 7) en 12) worden op dezelfde manier behandeld als defecte voertuigen vermeld in §2, 13).

Artikel 12 – Monitoring en evaluatie

§1. Indien de exploitant het in artikel 11, §2, 3) vermelde minimale gemiddelde gebruik niet haalt over een periode van 6 maanden, kan het vergunde aantal deelvoertuigen van deze exploitant door de stad ambtshalve worden verminderd, overeenkomstig artikel 12, §3.

De evaluatie van de overige in artikel 11 opgenomen exploitatievoorwaarden gebeurt aan de hand van het opleggen van een gedeeltelijke of volledige schorsing of intrekking van de vergunning overeenkomstig artikel 712 van de Politiecodex.

§2. Inbreuken op de in artikel 11 opgenomen exploitatievoorwaarden worden vastgesteld op basis van de door de exploitanten aangeleverde data (permanente monitoring), op basis van vaststellingen op het openbaar domein of op basis van klachtmeldingen door derden die aan de beambte van de stad worden kenbaar gemaakt. De exploitant wordt zo snel mogelijk en uiterlijk binnen de twee weken door de beambte van de stad per e-mail op de hoogte gebracht van de vastgestelde inbreuk.

§3. De naleving van de exploitatievoorwaarden en het gemiddelde gebruik van de vergunde deelvoertuigen kunnen elk kwartaal geëvalueerd worden. Het college van burgemeester en schepenen kan op grond van deze evaluatie overgaan tot het opleggen van onderstaande sancties of aanpassingen van de vergunning:

- Overeenkomstig artikel 11, §2, 3) *juncto* 12, §1, eerste lid, kan op basis van het gemiddelde gebruik van de deelvoertuigen binnen eenzelfde categorie, het vergunde aantal deelvoertuigen ambtshalve worden verminderd. Deze vermindering neemt de vorm aan van een gedeeltelijke intrekking van de verkregen vergunning. Voor de deelvoertuigen van categorie 5 kan het aantal deelvoertuigen ten gevolge van deze vermindering niet lager zijn dan 500.
- Een tijdelijke gedeeltelijke schorsing de vergunde vloot.
- Een tijdelijke schorsing van de integrale vloot.
- De intrekking van de vergunning

§4. De in §3 opgenomen sancties en aanpassingen worden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen. De opgelegde sancties worden door de beambte van de stad ter kennis gebracht aan de exploitanten en treden in werking volgens de modaliteiten zoals bepaald in het collegebesluit waarmee de sancties worden opgelegd.

Artikel 13 – Nieuwe en innovatieve ontwikkeling

De stad Antwerpen heeft de ambitie om voorop te lopen in de technologische vooruitgang. Deelsystemen gebruiken innovatieve technologie om mobiliteitsproducten toegankelijk te maken voor de burger. We willen (kandidaat-)exploitanten aanzetten om hier blijvend op in te zetten, invulling gevend aan de doelstelling in artikel 1, 3). Bij elke opstart of uitbreiding van deelvoertuigen dient de exploitant dan ook de nodige inspanningen te leveren om voertuigen van de jongste generatie aan de gebruiker aan te bieden.

HOOFDSTUK IV – SLOTBEPALINGEN

Artikel 14 – Aansprakelijkheid en vrijwaring

§1. De exploitant vrijwaart de stad Antwerpen 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.

§2. 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, zoalsbepaald 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 deze kennisgeving 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 opkosten en risico van de exploitant.

Artikel 18 – Overgangsbepaling

§1. De exploitanten die reeds operationeel zijn op het grondgebied van de stad Antwerpen en een vergunning hebben verkregen op basis van een voorgaande versie van het reglement, dienen zich binnen een termijn van 3 maanden te conformeren aan de bepalingen van het voorliggend reglement.

§2. De totale duurtijd van de vergunningen die door het college van burgemeester en schepenen werden afgeleverd op basis van een voorgaande versie van het reglement, wordt automatisch verlengd tot een totale duurtijd van 6 jaar, te rekenen vanaf de start van de vergunning.

Deze verlenging doet geen afbreuk aan de maatregelen die het college kan opleggen naar aanleiding van de evaluatie zoals opgenomen in dit reglement, met inbegrip van de schorsing en intrekking van de vergunning.

Artikel 19 – Inwerkingtreding

Dit reglement treedt in werking op 1 april 2021 en vervangt de voorgaande versie van het reglement.