

Nadere regel 5.14a Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
Gelet op 5:14a van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010;
overwegende

- dat op grond van artikel 5:14a van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 vergunning kan worden verleend voor het commercieel aanbieden van voertuigen op openbare plaatsen;
- dat een beperkt aantal vergunningen voor het commercieel aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte kan worden verleend om te voorkomen dat er negatieve gevolgen ontstaan voor de kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid van die openbare ruimte;
- dat de categorie e-bakfietsen volledig is opgenomen in het vergunningstelsel;
- dat daarom in deze nadere regel wordt bepaald voor welke voertuigen vergunning kan worden verleend, hoeveel vergunningen beschikbaar worden gesteld en voor hoeveel voertuigen vergunning wordt verleend;
- dat deze nadere regel procedureregels bevat om te bepalen wie in aanmerking komt voor een vergunning in het geval er meerdere aanvragers in aanmerking willen komen voor een vergunning en daarmee de gestelde maximale hoeveelheid wordt overschreden;

Besluiten vast te stellen de volgende nadere regel behorende bij artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, verbod commercieel aanbieden voertuigen.

Artikel 1 Definities

Deze nadere regel verstaat onder:

- a. Deelvoertuig: een publiek toegankelijk voertuig, dat voor een korte duur (tijd) en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden door een commerciële aanbieder.
- b. Voertuigcategorieën: hetgeen daaronder wordt verstaan volgens de definitie in deze nadere regel of indien dit niet is bepaald, hetgeen hieronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 of de Wegenverkeerswet of indien deze regelgeving geen uitsluitel geeft, hetgeen daaronder verstaan wordt in het dagelijks gebruik.
- c. Elektrische fiets (e-fiets): fiets met trapondersteuning, niet-zijnde bakfiets.
- d. Elektrische bromfiets (e-bromfiets): motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW.
- e. Elektrische bakfiets (e-bakfiets): motorrijtuig op twee of drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW met een bak voorop waarin mensen of goederen vervoerd kunnen worden.
 - i. Standplaatsgebonden elektrische bakfiets: een operatiemodel, waarbij de elektrische bakfiets een vaste plek in de openbare ruimte heeft en na gebruik op dezelfde plek wordt geretourneerd. Dit type bakfiets is mede bedoeld om personen mee te kunnen vervoeren.
 - ii. Back to many elektrische bakfiets: een model, waarbij de elektrische bakfiets na gebruik op een andere daartoe aangewezen plek in de openbare ruimte kan worden achtergelaten. Dit type bakfiets is mede bedoeld om personen mee te kunnen vervoeren.
 - iii. Elektrische vrachtbakfiets: een bakfiets die is voorzien van een bak met klep en is bedoeld om goederen mee te vervoeren.
- f. Interoperabiliteit: set aan standaarden en afspraken, gericht op wederzijdse openstelling van dienstverlening tussen verschillende aanbieders van deelmobiliteit.
- g. MaaS: het aanbod van verschillende soorten mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, door klanten worden geboekt, betaald en transacties worden afgehandeld.
- h. Vergunning: vergunning om voertuigen op openbare plaatsen ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden, als bedoeld in artikel 5.14a van de verordening.
- i. Vergunninghouder: degene aan wie op basis van zijn aanvraag Vergunning is verleend.
- j. Vergunningenplafond: het maximum aantal vergunningen dat wordt verleend voor een bepaalde categorie voertuigen.
- k. Verordening: Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010.
- l. Voertuigenplafond: het maximum aantal voertuigen van een bepaalde categorie voertuigen waarvoor vergunning(en) wordt verleend.

- m. Wijk: de afbakening van wijken is te vinden op de pagina: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wijken/indeling-wijken-en-buurtten/

Artikel 2 Doel en afbakening

Het doel van deze nadere regel is om te bepalen voor welke voertuigen vergunning kan worden verleend op grond van artikel 5:14a APV, hoeveel vergunningen beschikbaar worden gesteld en voor hoeveel voertuigen vergunning wordt verleend, wat de maximale vergunningsduur is per categorie voertuigen en aan wie vergunning wordt verleend in het geval er meerdere aanvragers in aanmerking willen komen voor een vergunning.

Artikel 3 Vergunningen- en voertuigenplafond

1. Op grond van artikel 5:14a lid 2, 3 en 6 van de Verordening wordt in deze tabel aangegeven de voertuigen waar vergunning voor kan worden verleend, het vergunningenplafond, het voertuigenplafond en de maximale vergunningsduur:

Voertuigcategorie	Voertuigenplafond	Vergunningenplafond	Maximale vergunningsduur (jaar)
Fiets	1600	2	3 + 2 x 1 verlenging
Elektrische fiets	1000	2	3 + 2 x 1 verlenging
Elektrische bromfiets	0	0	nvt
Elektrische bakfiets - standplaatsgebonden	800	1	3 + 2 x 1 verlenging
Elektrische bakfiets – back to many	0	1	2 + 2 x 1 verlenging
Elektrische vrachtbakfiets	0	0	nvt

2. Een aanvrager mag voor meer voertuigcategorieën een vergunning aanvragen.

Artikel 4 Besluit bekendmaking mogelijkheid aanvragen vergunning

1. Het college maakt minimaal drie weken van tevoren op overheid.nl bekend dat vergunningaanvragen voor een bepaalde categorie voertuigen kunnen worden ingediend.
2. Het college stelt een aanvraagformulier vast dat moet worden gebruikt voor de vergunningaanvraag.
3. Vergunningaanvragen moeten worden ingediend in de periode die begint drie weken na de bekendmaking en die eindigt vijf weken na de bekendmaking als bedoeld onder lid 1 van dit artikel.

Artikel 5 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen

1. Een aanvraag voor een vergunning wordt in behandeling genomen indien aan de volgende indieningsvereisten is voldaan:
 - a. de aanvraag is schriftelijk of langs elektronische weg ingediend op het door het college vastgestelde digitale aanvraagformulier dat volledig is ingevuld en bevat ten minste de in het aanvraagformulier genoemde bijlagen;
 - b. de aanvraag is ingediend binnen het in artikel 4, derde lid vastgestelde tijdvak voor het indienen van een aanvraag.
2. Aanvragen voor vergunningen die niet voldoen aan de voorwaarden die in het eerste lid zijn genoemd en die niet uiterlijk voor afloop van de in artikel 4, derde lid aangegeven periode zijn aangevuld, worden niet in behandeling genomen.

Artikel 6 Weigeringsgronden voor vergunningen voor deelvoertuigen

1. Een aanvraag wordt onverminderd het bepaalde in artikel 5:14a, vijfde lid van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 geweigerd indien:
 - a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen of andere aantallen voertuigen of voor een afwijkende duur dan waarvoor vergunning kan worden aangevraagd gelet op het bepaalde in artikel 3 van deze nadere regel;
 - b. de aanvrager verweven is met een andere onderneming die voor dezelfde periode voor dezelfde voertuigcategorie een vergunning heeft aangevraagd;
 - c. uit de statuten en uit het feitelijk handelen van de aanvrager niet blijkt dat de aanvrager het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft;
 - d. met het aantal ingediende aanvragen het vergunningenplafond of voertuigenplafond wordt overschreden en, gelet op de beoordeling beschreven in artikel 8 of 8a, vergunning wordt verleend aan een andere aanvrager of andere aanvragers.
 - e. de ingediende aanvraag op één of meer van de onderdelen uit artikel 8 of voor bakfietsen 8 en 8a minder scoort dan 2/3 van het aantal te verkrijgen punten.
2. In aanvulling op het bepaalde onder lid 1 kan de aanvraag voor een vergunning worden geweigerd indien uit de aanvraag niet blijkt dat wordt voldaan aan de volgende voorwaarden die gelden voor de vergunninghouder met betrekking tot:

- a. De voertuigen:
- de voertuigen die worden ingezet voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegverkeerswet;
 - de aandrijving van de deelvoertuigen en voertuigen die worden ingezet voor de bedrijfsvoering veroorzaken geen schadelijke stoffen (zero-emissie);
 - de voertuigen tonen geen reclame voor derden;
 - elk voor gebruik aangeboden voertuig moet identificeerbaar zijn als voertuig van de vergunninghouder;
 - de aanvraag voor een vergunning kan worden geweigerd indien uit de aanvraag niet blijkt dat wordt voldaan aan de volgende voorwaarden die gelden voor de vergunninghouder met betrekking tot voertuigen: niet in gebruik zijnde voertuigen in de openbare ruimte moeten traceerbaar zijn;
 - de vergunninghouder dient zelf zorg te dragen voor het opladen van de voertuigen. Er worden geen laad-, stallings- of parkeerfaciliteiten in de openbare ruimte aangeboden, met uitzondering van hubs;
 - de vergunninghouder is verplicht verzekerd te blijven tegen aansprakelijkheid gedurende de looptijd van de vergunning.
- b. Data en Interoperabiliteit:
- de voertuigen zijn digitaal te vinden, te boeken en te betalen via een app in iOS en Android (en evt. andere gangbare besturingssystemen) in de Nederlandse en Engelse taal. Ook storingen, schade en klachten moeten via de app gemeld kunnen worden. Locaties van beschikbare (niet in gebruik zijnde of gereserveerde) voertuigen worden real-time en nauwkeurig weergegeven;
 - vanaf de ingangsdatum van de Vergunning heeft de Vergunninghouder binnen 6 maanden een technische integratie van de TompAPI (open standaard) die plannen, boeken en betalen mogelijk maakt via een Nederlands MaaS-platform gerealiseerd (geen deep link);
 - indien de gemeente een samenwerkingsovereenkomst sluit met een of meerdere MaaS-aanbieder(s), dient de vergunninghouder binnen een jaar te worden aangesloten op het/de desbetreffende MaaS-platform(en).
 - voor het monitoren van de voortgang en effecten van deelmobiliteit en voor het beheersen van de kwaliteit van de openbare ruimte, is de vergunninghouder verplicht om de volgende data beschikbaar te stellen aan de gemeente:
 - kwantitatieve data: Aantallen unieke gebruikers, actieve gebruikers, aantal kilometers per rit, aantal ritten per dag, gemiddelde duur gebruik per rit, tijdstip (start, einde), locatie herkomst en bestemming, aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/ in gebruik zijnde voertuigen per wijk en postcode, aantal defecte voertuigen, aantal en locaties vernielde voertuigen, aantal ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan, geanonimiseerde verplaatsingsgegevens;
 - kwalitatieve data: informatie die verzameld wordt door aanbieder via enquêtes onder (potentiële) klanten over in ieder geval: relatie met autobezit en -gebruik, modal shift en verbetering van aanbod. In het geval de gemeente Utrecht zelf kwalitatief onderzoek wil doen in het kader van monitoring en evaluatie, verzendt de vergunninghouder de enquête naar zijn klanten.
 - de vergunninghouder verstrekt de kwantitatieve gegevens conform CDS-M standaard (of gelijkwaardige), al dan niet via een platform van derden welke contractpartij van de Vergunningverlener is.
 - de vergunninghouder levert tweemaal per jaar, op 15 januari en op 15 juli, een rapportage aan de gemeente met betrekking tot de daaraan voorafgaande zes kalendermaanden. Deze rapportage betreft ten minste de in Artikel 6, Lid 2 sub b genoemde kwantitatieve en kwalitatieve data;
 - het deelvervoerconcept van vergunninghouder moet op het gebied van databeheer, verwerking en opslag (security) en privacy aan alle wet- en regelgeving voldoen;
 - de vergunninghouder moet ervoor zorgen dat zijn diensten voldoen aan de gangbare eisen op het gebied van informatiebeveiliging;
 - de vergunninghouder overlegt een Data Privacy Impact Assessment (niet ouder dan 1 jaar).
- c. Exploitatie en operatie:
- de vergunninghouder biedt de voertuigen niet aan op plaatsen, wegen, weggedeelten en in gebieden waar dat op grond van artikel 2:32 of 2:33 van de APV of krachtens de Wegverkeerswet verboden is en op andere door het college aangewezen plekken;

- de vergunninghouder exploiteert binnen een half jaar na de ingangsdatum van de vergunning minimaal 25% en binnen een jaar minimaal 50% van het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen;
 - de vergunninghouder zorgt ervoor dat het percentage voertuigen dat op enig moment niet aangeboden kan worden omdat deze in reparatie zijn of vervangen moeten worden niet meer dan 10% bedraagt;
 - de vergunninghouder zorgt ervoor dat niet méér van zijn voertuigen in de gemeente Utrecht aanwezig zijn dan het aantal voertuigen waarvoor aan hem een vergunning is verleend;
 - indien de vergunninghouder het servicegebied uitbreidt naar de regio/buurgemeenten, dan is de vergunninghouder verplicht een overleg te organiseren om operationele afspraken te maken om intergemeentelijk vervoer te faciliteren;
 - de vergunninghouder verwijdert kapotte voertuigen en voertuigen die niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg binnen 4 uur nadat bij redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid;
 - aan het eind van de levensduur van een voertuig worden de voertuigen door vergunninghouder uit de openbare ruimte verwijderd en op een duurzame manier verwerkt. De voertuigen mogen niet meer herkenbaar zijn als deelvoertuig van de vergunninghouder in de openbare ruimte van Utrecht;
 - een vergunninghouder die een vergunning heeft voor meer dan 1 voertuigcategorie, zoals benoemd in artikel 3, past voor elke categorie indien noodzakelijk aparte (parkeer)regels toe.
- d. Communicatie
- de vergunninghouder heeft één vast Nederlandssprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat telefonisch en per e-mail bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (nationale feestdagen uitgezonderd);
 - de vergunninghouder behandelt en registreert klachten.

Artikel 6a Afwijkende weigeringsgronden voor vergunningen voor e-bakfietsen

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 6 lid 2 sub c aangaande het aantal minimum te exploiteren vergunde voertuigen geldt het volgende:
 - a. de vergunninghouder standplaatsgebonden e-bakfiets exploiteert ten minste de volgende aantallen voertuigen op de hieronder genoemde momenten:
 - 1 maand na ingang vergunning: 150
 - 6 maanden na ingang vergunning: 225
 - 18 maanden na ingang vergunning: 300
 - 30 maanden na ingang vergunning: 375
 - b. indien de vergunninghouder van standplaatsgebonden e-bakfietsen niet in staat is om aan de aantallen onder a. te voldoen, kan het college besluiten diens vergunning te aan te passen en te begrenzen en de nadere regel aan te passen en een andere aanbieder de mogelijkheid te geven om resterende standplaatsgebonden e-bakfietsen tot maximaal het voertuigenplafond aan te bieden.
 - c. de vergunninghouder back to many e-bakfietsen exploiteert binnen een half jaar na de ingangsdatum van de vergunning minimaal 50% en binnen een jaar minimaal 75% van het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen;
2. In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 lid 2 sub c kan voor e-bakfietsen de aanvraag voor een vergunning worden geweigerd indien uit de aanvraag niet blijkt dat wordt voldaan aan de volgende voorwaarden die gelden voor de vergunninghouder;
 - Voor standplaatsgebonden e-bakfietsen geldt dat ten minste 80% van de locaties waar tot 1 april 2023 een e-bakfiets is aangeboden op basis van een concessie moet worden bediend.
 - Voor back to many e-bakfietsen geldt dat hierin wordt opgenomen hoe wordt geborgd dat te allen tijde er in iedere wijk binnen de gemeente ten minste 4% van het totaal aantal vergunde voertuigen aanwezig is;

Artikel 7 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelvoertuigen

1. Het college beoordeelt alle ingediende complete aanvragen die voldoen aan hetgeen is bepaald in en krachtens artikel 3 en 4 en waarop geen weigeringsgronden genoemd in artikel 6 van toepassing zijn.
2. Het college voert na afloop van de indieningstermijn uit artikel 4, lid 3 een vergelijkende toets uit indien er, meerdere complete aanvragen zijn ingediend die voldoen aan hetgeen is bepaald in en

- krachtens artikel 3 en 4 en waarop geen weigeringsgronden genoemd in artikel 6 van toepassing zijn en die tezamen het vergunningenplafond overschrijden.
3. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria en overeenkomstig de puntentelling uit artikel 8.
 4. De vergunningen worden verleend aan de aanvraag of aanvragen die zijn beoordeeld volgens het bepaalde in lid 1 tot en met lid 3 van artikel 8 en waaraan het hoogste aantal punten is toegekend.
 5. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben dan wordt vergunning verleend aan de aanvrager die op het eerste onderdeel van de beoordeling in artikel 8 het hoogste scoort. Indien daarna nog steeds niet op basis van de puntentelling kan worden uitgemaakt op welke aanvraag een vergunning kan worden verleend, wordt met behulp van een loting bepaald op welke aanvraag een vergunning wordt verleend.
 6. Indien op basis van het vergunningenplafond twee vergunningen kunnen worden verleend en de twee hoogst scorende aanvragen gezamenlijk het voertuigenplafond overschrijden wordt de hoogst scorende aanvraag toegekend. Voor de resterende aantallen van het voertuigenplafond wordt de eerstvolgende hoogst scorende in de gelegenheid gesteld zijn vergunningaanvraag op de aantallen aan te passen tot het voertuigenplafond bereikt is.
 7. Als de vergunninghouder(s) 100% van het aantal vergunde voertuigen exploiteert en het voertuigenplafond nog niet is bereikt, wordt elke vergunninghouder ieder jaar, gedurende de looptijd van zijn vergunning, in de gelegenheid gesteld om een aanvulling op zijn vergunning te verkrijgen om extra voertuigen aan te bieden tot maximaal het voertuigenplafond. Als meerdere vergunninghouders hiervoor in aanmerking willen komen en daarmee het voertuigenplafond wordt bereikt of overschreden, dan wordt het resterende aantal voertuigen naar rato verdeeld. De extra voertuigen moeten voldoen aan dezelfde voorwaarden als gesteld in artikel 6, lid 2.

Artikel 8 Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen

1. De puntentoekenning aan bovengenoemde plannen en beschrijvingen in het kader van de vergelijkende toets, vindt plaats op basis van het aanvraagformulier van de aanvrager. Naarmate een plan beter scoort op een onderdeel wordt een hoger aantal punten toegekend.
2. De score wordt toegekend op basis van volgende hoofdonderdelen:
 - a. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit:

Hoe draagt de operatie bij aan:

- een minimaal beslag op de openbare ruimte;
- voorkomen verrommeling van de openbare ruimte;
- de verkeersveiligheid;
- een beter milieu en een betere luchtkwaliteit.

b. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen:

- aan welke doelgroepen worden de deelvoertuigen aangeboden;
- op welke locaties en hoeveel voertuigen per locatie worden aangeboden
- hoe groeit de inzet van voertuigen in de eerste 3 jaar toe naar het aantal vergunde voertuigen;
- hoe worden de deelvoertuigen beschikbaar gehouden op de gewenste locaties.

c. Data en interoperabiliteit:

- Hoe worden de onderzoeksdata genoemd in artikel 6 lid 2 sub b compleet en op tijd aangeleverd.

d. Dienstverlening/ logistieke prestaties:

- kenmerken van de voertuigen (afmetingen, uitrusting, veiligheid, opladen van de accu's);
- hoe ziet het exploitatiemodel eruit (tarieven, abonnementen, aanpassen aanbod aan vraag etc.)
- hoe werkt de app;
- hoe wordt voorkomen en verholpen dat deelvoertuigen op ongewenste en/of hinderlijke plekken terechtkomen, in de openbare ruimte, stallingen of andere plaatsen;
- hoe wordt wet- en regelgeving nageleefd;
- hoe worden klachten en meldingen zo snel mogelijk afgehandeld;
- hoe vindt herverdeling van voertuigen plaats denk aan opeenhoping van voertuigen bij evenementen en lang stilstaande voertuigen.

e. Communicatie:

- hoe worden potentiële gebruikers aangemoedigd om gebruik te maken van het bedrijfsconcept van deelvoertuigen;

- hoe verloopt de klachtenprocedure voor de drie doelgroepen gemeente, klanten en omwonenden.

3. De bijbehorende maximale score per onderdeel is:

Onderdeel	Score
1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit	30
2. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen	20
3. Data en interoperabiliteit	20
4. Dienstverlening/logistieke prestaties	15
5. Communicatie	15
Totaal	100

4. De in dit artikel bedoelde beoordeling geschiedt door een beoordelingscommissie die bestaat uit een oneven aantal van tenminste drie door of namens het college aangewezen personen van wie er één als voorzitter wordt aangewezen.
5. De beoordelingscommissie komt tot haar oordeel door de aanvragen in een vergadering te beoordelen, waarbij gezocht wordt naar een gezamenlijk oordeel over het toe te kennen aantal punten. Komt de commissie niet tot een gezamenlijk oordeel dan beslist de voorzitter op basis van de beraadslaging over het toe te kennen aantal punten.
6. De commissie maakt een proces-verbaal van de puntentoekening waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekening.
7. In de beslissing op de aanvraag ontvangt iedere aanvrager informatie over het aan hem toegekende aantal punten op de verschillende onderdelen, een motivering van het toegekende aantal punten, het totaal aantal punten van de aanvragers aan wie vergunning wordt verleend en een beschrijving van de kenmerkende voordelen van de aanvraag of aanvragen die als beste zijn beoordeeld. Elke inschrijver die een vergunning krijgt, moet er rekening mee houden dat het plan van aanpak van de inschrijver onderdeel is van de vergunning. Deze vergunning is openbaar.
8. Elke inschrijver die een vergunning krijgt, moet er rekening mee houden dat het aanvraagformulier van de inschrijver onderdeel is van de vergunning. Deze vergunning is openbaar.

Artikel 8a Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen deelbakfietsen

1. Aanvullend op artikel 8 lid 2 wordt voor alle vergunningen voor de elektrische bakfietsen het volgende hoofdonderdeel toegevoegd om de score toe te kennen;
 - a. Inclusiviteit:

Hoe kan de dienstverlening van e-bakfietsen ten goede komen aan de volgende doelgroepen:

- U-pashouders
- Inwoners in perifere wijken
- Bewoners bij gebiedsontwikkeling

2. In afwijking van het bepaalde in artikel 8 lid 3 geldt voor e-bakfietsen de bijbehorende maximale score per onderdeel:

Onderdeel	Score
1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit	30
2. Stadsbreed dekkend netwerk van voertuigen	20
3. Data en interoperabiliteit	20
4. Dienstverlening/logistieke prestaties	15
5. Communicatie	15
6. Inclusiviteit	20
Totaal	120

Tabel 2: puntentelling e-bakfietsen

Artikel 9 Slotbepaling

1. Deze (gewijzigde) nadere regel treedt in werking op de dag na bekendmaking in het Gemeenteblad, waarbij de huidige Nadere regel artikel 5.14a wordt ingetrokken.
 2. Deze nadere regel wordt aangehaald als 'Nadere regel artikel 5.14a Algemene plaatselijke verordening gemeente Utrecht, verbod commercieel aanbieden voertuigen'.
- Ondertekening

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Utrecht in hun vergadering van 27 juni 2023,

*De Burgemeester
Sharon A.M. Dijkma
De secretaris,
Gabriëlle G.H.M. Haanen*

Toelichting

In deze 'nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' wordt vastgelegd hoe de vergunningprocedure verloopt, voor welke categorie voertuigen vergunningen worden verleend, voor hoeveel vergunninghouders en voor hoeveel voertuigen en kunnen per categorie voertuigen specifieke (kwaliteits)eisen worden gesteld. Op deze manier kan worden voorkomen dat er negatieve gevolgen ontstaan voor de kwaliteit, leefbaarheid, veiligheid van de openbare ruimte.

Artikel 1e, III

Elektrische vrachtbakfiets

Vanuit ondernemers worden signalen afgegeven dat de e-bakfietsen, type Urban Arrow Family die tot nu toe in de stad voor gebruik worden aangeboden, minder geschikt zijn voor het vervoeren van goederen. Er is wel behoefte aan incidenteel gebruik van e-bakfietsen door ondernemers. Naast op de te verlenen vergunningen voor reguliere e-bakfietsen is het mogelijk om gedurende de vergunningsperiode een pilot van beperkte omvang te starten die voorziet in de behoefte van ondernemers om gebruik te maken van elektrische vrachtbakfietsen. Binnen de pilot is ook aandacht voor het gebruik van particulieren op termijn.

Artikel 3, lid 1

Voertuigenplafond

In Utrecht hanteren we een voertuigenplafond om de impact van deelmobiliteit op de (schaarse) openbare ruimte beheersbaar te houden. Het college wil het mogelijk maken dat met ingang van 2024 ook de elektrische bakfietsen op basis van een vergunning in de openbare ruimte geplaatst worden. Daarom zijn er ook voor de e-bakfiets quota opgenomen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende subcategorieën. Met de standplaatsgebonden e-bakfiets heeft Utrecht al twee jaar aan ervaring. Op basis van een overeenkomst met een bakfietsaanbieder die was afgesloten voordat het vergunningensysteem voor deelmobiliteit van kracht werd zijn er de afgelopen jaren tot 180 standplaatsgebonden elektrische bakfietsen in Utrecht aangeboden. Op basis van deze ervaring, de ervaringen en ambities in andere (grote) steden, de gesprekken met de aanbieders en de behoefte aan het ontwikkelen van een fijnmazig stadsbreed netwerk stellen we het voertuigenplafond voor standplaatsgebonden e-bakfietsen vast op 800.

Met de back to many e-bakfiets heeft Utrecht, in tegenstelling tot enkele andere steden, nog geen ervaring. Dit concept vraagt een fijnmazig netwerk van (digitaal afgebakende) plekken. Dit is een randvoorwaarde voor een succesvolle implementatie. Voordat we hier een voertuigquotum vast kunnen stellen, willen we eerst de randvoorwaarde goed invullen. Daarom is het voertuigenplafond op nul gezet en wordt aangepast na invullen van de randvoorwaarde.

Utrecht heeft nog geen ervaring met de elektrische vrachtbakfiets, maar zoals toegelicht is er wel potentiële behoefte. Met de vaststelling van het quotum op nul is er de komende jaren ruimte om in pilotvorm (bijvoorbeeld met een beperkt aantal "standplaatsen" waarvoor geen vergunningplicht geldt) aan de slag te gaan met dit concept.

De voertuigenplafonds zijn onder andere gebaseerd op de gesprekken die zijn gevoerd met aanbieders, een digitale beleidstoets en op de ervaringen in andere grote steden.

Vergunningenplafond

Naast een voertuigenplafond wordt per voertuigcategorie ook een vergunningenplafond gehanteerd. Dit betekent dat per voertuigcategorie is bepaald hoeveel vergunningen maximaal kunnen worden verleend. Te veel aanbieders zou nadelig kunnen zijn voor de herkenbaarheid, de toegankelijkheid en de continuïteit voor gebruikers. Daarom is aan te bevelen dat het aantal aanbieders beperkt is.

Daarnaast concurreren aanbieders vaak met elkaar om de beste plekken, waarbij ze proberen om een overmaat aan voertuigen te plaatsen om zo de zichtbaarheid voor de eigen dienstverlening te vergroten. Bij te veel aanbieders heeft dit een negatief effect op het aanzien van de openbare ruimte en kan dit zorgen voor overlast en verrommeling.

Ook is in dit innovatieve stadium van de ontwikkeling van deelmobiliteit een beperking in het aantal aanbieders wenselijk, om ervoor te zorgen dat aanbieders kunnen investeren in innovatie en kwaliteit.

Maximale vergunningsduur (jaar)

In het vergunningstelsel wordt gewerkt met een maximale vergunningsduur. Voor de voertuigen waar Utrecht al ervaring mee heeft wordt deze vergunningsduur op drie jaar gezet. Dit betreft de fiets, de elektrische fiets en de standplaatsgebonden e-bakfiets.

Het voertuigplafond van de back to many e-bakfiets is voorsnog nul maar desondanks is de maximale vergunningsduur al bepaald, om transparantie te bieden richting vergunningprocedure van de standplaatsgebonden e-bakfiets.

De back to many e-bakfiets krijgt een vergunningsduur van twee jaar, aangezien het een nieuw concept betreft waarvan de meerwaarde in Utrecht nog bewezen moet worden. De vergunningsduur van twee jaar biedt een aanbieder wel de tijd om hun investeringen terug te kunnen verdienen en biedt voldoende tijd om de toegevoegde waarde van het concept te kunnen toetsen.

Voor de vrachtbakfiets is geen tijdsduur vastgesteld. Het concept vrachtbakfiets staat nog in de kinderschoenen. Er is weinig ervaring bij aanbieders en in andere steden. Utrecht wil via een pilotvorm de mogelijkheid bieden voor een aanbieder om hiermee te experimenteren.

Verlenging

In de tabel staat de vergunningsduur vermeld met mogelijke verlenging. De gemeente kan besluiten de vergunning te verlengen als alles goed verloopt, er geen beleidswijzigingen voorzien zijn, of als het aanpassen van het beleid om meer tijd vraagt dan de eerste vergunningsperiode.

Artikel 6a, lid 1

Voor de standplaatsgebonden e-bakfiets worden er andere voorwaarden gesteld aan de exploitatie en operatie. De standplaatsgebonden e-bakfiets heeft een ander groeipad. De afgelopen periode is het aantal elektrische deelbakfietsen in Utrecht geleidelijk verhoogd. Met de minimale aantallen is aangegeven hoe die geleidelijke groei de komende jaren zou moeten worden voortgezet. Het minimale groeipad is gebaseerd op de groei in de afgelopen twee jaar, de verwachtingen in de marktconsultatie, ervaringen in andere steden en de ambitie van Utrecht om de toegankelijkheid van de e-bakfiets te vergroten. Mocht de geselecteerde vergunninghouder geen mogelijkheid zien om hier invulling aan te geven gedurende de looptijd van de vergunning dan kan het college besluiten een andere aanbieder de gelegenheid te geven om ook bakfietsen aan te bieden.

Artikel 6a, lid 2

Vanuit het oogpunt van continuïteit willen we erop sturen dat het aanbod geborgd blijft op plekken waar al langer een standplaatsgebonden bakfiets beschikbaar is, ook in het geval dat er een nieuwe aanbieder komt. Daarom nemen we de eis op dat ten minste op 80% van de 135 locaties waar tot aan 1 april 2023 e-bakfietsen zijn aangeboden, bij de ingebruikname van de nieuwe vergunning een e-bakfiets wordt aangeboden. Deze lijst met locaties wordt beschikbaar gesteld bij de kennisgeving als bedoeld is artikel 4 lid 1.

Om bij de back to many e-bakfiets een brede dekking te realiseren over alle wijken stellen we de eis dat in iedere wijk altijd minstens 4% van de vloot beschikbaar is. Hiermee vergroten we de betrouwbaarheid van het systeem voor de gebruiker, waarmee iedereen in Utrecht een gereede kans heeft op een back to many e-bakfiets op loopafstand. We stimuleren de aanbieders hiermee om hun operationele systeem in te richten dat mede is gericht op deze herverdeling.

Artikel 7, lid 7

Vanuit het oogpunt van continuïteit voor de gebruikers en de vergunninghouder en eenduidigheid en herkenbaarheid in het straatbeeld mogen de vergunninghouders de aantallen voertuigen, wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden uit dit artikel, ophogen tot het voertuigenplafond bereikt is.

Artikel 8a, lid 1

Vanuit het belang van breed toegankelijk netwerk van e-bakfietsen en de fase van volwassenheid van de markt heeft de vergunningverlener gedurende de gehele looptijd van de vergunning een jaarlijks budget van maximaal € 40.000 beschikbaar om de toegankelijkheid van de e-bakfietsen te vergroten. Dit kan mede worden ingezet op locaties waar de marktkansen beperkt zijn. Allereerst worden de inschrijvers getoetst op hun eigen plannen ten aanzien van inclusiviteit.