

## Besluit tot wijziging van Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,  
Gelet op 5:14a van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 en Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen;

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 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 de Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen als volgt te wijzigen:

### Artikel I

De Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen, wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 3 komt te luiden:

#### Artikel 3 Vergunningen – en voertuigenplafond

- 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;
- Een aanvrager mag voor meer voertuigcategorieën een vergunning aanvragen.

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	1	-
Elektrische bakfiets - standplaatsgebonden	800	1	3 + 2 x 1
Elektrische bakfiets – back to many	250	1	2 + 2 x 1
Elektrische vrachtbakfiets	0	0	-

B. Artikel 6 komt te luiden:

#### Artikel 6 Weigeringsgronden voor vergunningen voor deelvoertuigen

- Een aanvraag wordt onverminderd het bepaalde in artikel 5:14a, vijfde lid van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 geweigerd indien:
  - 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;
  - de aanvrager verweven is met een andere onderneming die voor dezelfde periode voor dezelfde voertuigcategorie een vergunning heeft aangevraagd;
  - 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, vergunning wordt verleend aan een andere aanvrager of andere aanvragers.
  - e. de totaalscore van de ingediende aanvraag, beschreven in artikel 8, minder scoort dan 2/3 van het totaal aantal te verkrijgen punten of op een subonderdeel minder scoort dan 1/2 van het aantal te verkrijgen punten.
2. In aanvulling op het bepaalde onder 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:
    - i. de voertuigen die worden ingezet voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
    - ii. de aandrijving van de deelvoertuigen en voertuigen die worden ingezet voor de bedrijfsvoering veroorzaken geen schadelijke stoffen (zero-emission);
    - iii. de voertuigen tonen geen reclame voor derden;
    - iv. elk voor gebruik aangeboden voertuig moet identificeerbaar zijn als voertuig van de vergunninghouder;
    - v. 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;
    - vi. 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;
    - vii. de vergunninghouder is verplicht verzekerd te blijven tegen aansprakelijkheid gedurende de looptijd van de vergunning.
      - a. Data en Interoperabiliteit:
        - i. 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;
        - ii. 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);
        - iii. de vergunninghouder is verplicht om een volledige MaaS-integratie, middels de TOMP-API, te hebben en te behouden met een MaaS-app. Deze MaaS-app ontsluit ten minste twee of meerdere vergunninghouders van deelmobiliteit in Utrecht en het regionale en landelijke OV.
        - iv. indien de gemeente alleen of gezamenlijk met regionale partners een langdurige 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), waarbij de klantrelatie tussen vergunninghouder en klant binnen het MaaS-platform wordt geborgd. Vergunningverlener en vergunninghouder treden in overleg over het aantal integraties en de randvoorwaarden van deze integraties.
        - v. 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:
          - a. 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;
          - b. 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.
    - vi. de vergunninghouder verstrekt de kwantitatieve gegevens conform CDS-M standaard, al dan niet via een platform van derden welke contractpartij van de Vergunningverlener is.
    - vii. de vergunninghouder levert tweemaal per jaar, op 15 juli en op 15 januari, een rapportage aan de gemeente met betrekking tot de daaraan voorafgaande zes kalendermaanden. Deze rapportage betreft ten minste de in Artikel 6, Lid 2b genoemde kwantitatieve en kwalitatieve data;

- viii. het deelvervoerconcept van vergunninghouder moet op het gebied van databeheer, verwerking en opslag (security) en privacy aan alle wet- en regelgeving voldoen;
- ix. de vergunninghouder moet ervoor zorgen dat zijn diensten voldoen aan de gangbare eisen op het gebied van informatiebeveiliging;
- x. de vergunninghouder overlegt een Data Privacy Impact Assessment (niet ouder dan 1 jaar).
  - a. Exploitatie en operatie:
    - i. 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 Wegenverkeerswet verboden is en op andere door het college aangewezen plekken;
    - ii. 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;
    - iii. 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;
    - iv. 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;
    - v. 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
    - vi. vergunninghouder repareert kapotte voertuigen op de virtuele hub binnen 2 werkdagen na kennisgeving. Indien voertuigen niet aan de weg gerepareerd kunnen worden, dienen de voertuigen binnen 1 werkdag nadat bij redelijkerwijs bekend kon zijn dat het voertuig niet aan de weg gerepareerd kon worden naar de werkplaats te worden gebracht.
    - vii. 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.
    - viii. 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.

## Artikel II

De toelichting aanvullend op de Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen, wordt aangevuld met;

### A. Artikel 1e, III

#### Voertuigenplafond

Uit de monitor 2019 blijkt dat de druk op de openbare ruimte hoog is. Op daluren is er een tekort van 4300 stallingsplekken dat in piekuren kan oplopen tot 11.000. Vooral in de binnenstad is de ruimte schaars. Daarbij is het vanuit ervaringen in Utrecht (pilot deelfietsen) en andere grote steden bekend dat de meeste ritten met deelfietsen en deelscooters in het centrum van de stad beginnen of eindigen, dus juist op de plek waar de ruimte schaars is. Gelet op het gebruik, het uiterlijk aanzien en de toegankelijkheid van de openbare ruimte is daarom per voertuigcategorie een maximum gesteld.

Het college stelt met ingang van 2024 ook vergunningen beschikbaar voor de elektrische bakfiets. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende subcategorieën. Met de standplaatsgebonden e-bakfiets heeft Utrecht al twee jaar aan ervaring. 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.

Het college wil naast de standplaatsgebonden bakfiets ruimte geven aan de back to many e-bakfiets in Utrecht. Door het toevoegen van dit aanbod met een vergunning voor twee jaar voor maximaal 250 elektrische deelbakfietsen zonder vaste standplaats heeft de gebruiker keuze tussen verschillende concepten. Het plafond is lager dan dat voor standplaatsgebonden bakfietsen, aangezien het een pilot betreft. Het aantal is wel hoger dan het aantal bakfietsen dat momenteel in de stad aanwezig is, om in een dekkend netwerk voor de gebruiker te kunnen voorzien. Voor de back to many bakfiets gelden genoeg dezelfde regels als voor de standplaatsgebonden bakfiets.

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 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.

Vergunningplafond

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.

De back to many e-bakfiets krijgt een basis vergunningsduur van twee jaar, aangezien het een pilot betreft. Dit biedt een aanbieder de tijd om hun investeringen terug te kunnen verdienen en biedt voldoende tijd om de toegevoegde waarde te kunnen toetsen.

Een kortere periode is een vergunning minder aantrekkelijk voor aanbieders. Een langere basisperiode is niet wenselijk in verband met de pilotvorm. Er is wel een mogelijkheid tot verlenging omdat we het concept willen handhaven indien het voldoende gebruikt wordt en minimaal beslag legt op de openbare ruimte.

In betrekking tot de vrachtbakfiets is nog minder duidelijk. Er is weinig ervaring. Toch wil Utrecht 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 tijd vraagt zodat geen nieuwe proces voor een nieuwe vergunninghouder kan worden doorlopen tijdens de lopende vergunningsperiode.

#### **b. Artikel 6, lid 2b**

De markt van deelmobiliteit ontwikkelt zich snel. Als gemeente willen wij zo veel mogelijk leren over de effecten van het gebruik van deelmobiliteit. Inzicht in data is daarbij cruciaal. Om een wir-war aan databronnen en systemen te voorkomen, starten we met het bestaande dashboard van het CROW (Dashboard Deelfiets). Inmiddels werken we samen met andere gemeenten aan een open datastandaard, onder de werktitel: City Data Standard (CDS). Deze standaard is bedoeld voor de uitwisseling van deze data tussen marktpartij en lokale overheden. Op het moment dat de datastandaard (CDS) gereed is, hanteren we een overgangstermijn van twee maanden voor de vergunninghouder. Belangrijk is dat de historische data bewaard blijven en overgeheveld worden naar het CDS.

#### **c. Artikel 6, lid 2c**

Voor de standplaatsgebonden e-bakfiets worden er andere voorwaarden gesteld aan de exploitatie en operatie. De standplaatsgebonden e-bakfiets heeft een ander groeipad. De pilotvorm is in de periode 2021 tot eind 2023 is in fases vergroot. Voor de vergunninghouder en de gemeente is het niet wenselijk om in korte periode naar het plafond van 800 voertuigen te gaan. Daarom is er voor de standplaatsgebonden e-bakfiets een geleidelijk pad gekozen.

Een back to many systeem biedt kansen om ook bakfietsritten tussen Utrecht en omliggende gemeente aantrekkelijk te maken, indien deze ook zouden willen starten met een dergelijk initiatief. Dit achten wij wenselijk voor het maken van duurzame ritten tussen de gemeente Utrecht en omliggende gemeenten. Voor het opschalen van bakfietsen in de regio verkent de provincie Utrecht momenteel de mogelijkheden voor subsidies. Uitwisseling van voertuigen met de omliggende gemeenten is toegestaan indien dit geen afbreuk doet aan het aanbod binnen de gemeente Utrecht en er geen overlast ontstaat door teveel voertuigen. De verleende vergunning geldt uiteraard alleen in de gemeente Utrecht.

#### **d. 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 ophogen tot het voertuigenplafond bereikt is.

#### **e. Artikel 8, lid 2f**

Vanuit het belang van breed toegankelijk netwerk van e-bakfietsen en de fase van volwassenheid van de markt stelt de vergunningverlener gedurende de gehele looptijd van de vergunning een jaarlijks budget van €40.000 beschikbaar om de toegankelijkheid van de e-bakfietsen te vergroten. Dit kan mede besteed worden aan locaties waar de marktkansen beperkt zijn.

### **Artikel III**

Dit besluit treedt in werking de dag na bekendmaking in het gemeenteblad;

#### **Bezwaarclausule**

Vindt u het besluit om bepaalde redenen onjuist? Dan kunt u bezwaar maken.

U kunt uw bezwaar digitaal indienen. Daarvoor kunt u alleen gebruik maken van het door de gemeente beschikbaar gestelde digitale formulier. Dit vindt u op [www.utrecht.nl/bezwaar](http://www.utrecht.nl/bezwaar). U kunt het bezwaar niet per e-mail insturen.

Maakt u liever per brief bezwaar, dan kunt u uw bezwaarschrift sturen aan het college van burgemeester en wethouders.

Het adres is:

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Zorg ervoor dat u het bezwaarschrift indient binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit. Daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen.

In het bezwaarschrift neemt u in ieder geval op:

- uw naam, adres, datum en handtekening; graag ook het telefoonnummer waarop u overdag te bereiken bent;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht; vermeld hierbij de datum van bekendmaking van dat besluit of stuur een kopie van het besluit mee;
- de reden waarom u vindt dat het besluit onjuist is;
- een volmacht, als u het bezwaarschrift namens iemand anders indient.

Als er sprake is van een spoedeisende situatie kunt u daarnaast een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden Nederland, sector bestuursrecht, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Voor het in behandeling nemen van zo'n verzoek betaalt u griffierecht.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van 12 december 2023*

*De burgemeester*

*Sharon A.M. Dijkema*

*De secretaris,*

*Michiel Ruis*