

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 de categorie e-bakfietsen volledig is opgenomen in het vergunningstelsel;
- dat de vergunning kan worden verleend in combinatie met een regionale concessie.
- 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;
- dat er voor specifieke gevallen aanvullende regels worden opgenomen in deze nadere regel;

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

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

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:

2. 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	1500	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	-
Coöperatieve deelbakfiets	0	0	-

B. Artikel 6 komt te luiden:

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, vergunning wordt verleend aan een andere aanvrager of andere aanvragers.

- e.**, de aanvraag op een subonderdeel beschreven in artikel 8 minder scoort dan 1/2 van het aantal te verkrijgen punten
- f.** bij een procedure in het kader van het Regionaal deelfietsen systeem de aanvrager na het doorlopen van de concessieprocedure geen concessieovereenkomst met gemeente Utrecht heeft afgesloten op grond waarvan hij op Utrechts grondgebied en op het grondgebied van samenwerkende gemeenten elektrische fietsen voor gebruik door derden mag aanbieden.
- 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.
- b.** 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;
 - v.** de vergunninghouder overlegt een Data Privacy Impact Assessment (niet ouder dan 1 jaar).
- c.** 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. vergunninghouder biedt het minimale aantal voertuigen aan op bij de in het aanvraagformulier beschreven OV-knooppunten en overige vitale locaties in de gemeente Utrecht.
- 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 6 a 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;

C. Artikel 7 komt te luiden:

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.

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.

Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria en overeenkomstig de puntentelling uit artikel 8.

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.

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 hoogst 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.

Indien de vergunning verleend wordt in het kader van een regionale samenwerking dan gelden aanvullend de voorwaarden uit artikel 9.

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.

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.

D. Artikel 8 komt te luiden:

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.

De score wordt toegekend op basis van volgende hoofdonderdelen:

a. Beheersing van de openbare ruimte:

De wijze waarop de dienstverlening bijdraagt aan minimaal beslag op de openbare ruimte;

De wijze waarop de dienstverlening bijdraagt aan het voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte;

Hoe wordt voorkomen dat voertuigen op ongewenste en/of hinderlijke plekken terechtkomen en als deze hier onverhoopt toch terecht komen, op welke manier de voertuigen snel worden weggehaald.

De wijze waarop wordt dat de tweewielers geen gevaar zullen vormen voor de verkeersveiligheid;

De mate waarin de tweewielers en dienstverlening bijdraagt aan een beter milieu en betere luchtkwaliteit.

b. Dienstverlening/ logistieke prestaties:

Hoe werkt de app voor de dienstverlening en wat is het geboden gebruiksgemak.

Hoe zorgt de werkwijze dat de deelfietsen voldoende opgeladen zijn voor langere ritten in het volledige servicegebied en welke maatregelen worden genomen om het aantal op straat aangeboden deelfietsen met lege batterij te beperken.

Hoe zorgt het bedrijfsproces dat op de verschillende locaties met een beschikbaarheidsgarantie (knooppunten, bedrijventerreinen en gemeenten) voldaan wordt aan de minimale eisen.

De wijze waarop herverdeling plaatsvindt, in geval van opeenhoping bij evenementen en te lang stilstaande voertuigen in relatie tot de minimale beschikbaarheidseisen en de plafondgarantie.

Hoe worden deelfietsen beschikbaar gehouden op de gewenste locaties (met beschikbaarheidsgarantie).

Hoe worden de deeltweewielers onderhouden. Wat is de wijze en frequentie van het (preventief) onderhoud.

Op welke wijze u zorgt voor synergie tussen uw dienstverlening en de OV-diensten die binnen het servicegebied aanwezig zijn.

- In welke mate uw extra oplossingen (naast deze criteria) een meerwaarde hebben in de context van dit beoordelingscriterium.

c. Inclusiviteit

De wijze waarop een zo breed mogelijke groep bewoners actief gestimuleerd wordt om de tweewielers te gebruiken. In ieder geval moet ingegaan worden op volgende doelgroepen;

De houders van een minima-pas (U-pashouders of vergelijkbare passen);

Gebieden met veel sociale huurwoningen

d. Communicatie:

De wijze van communicatie naar potentiële gebruikers om hen te motiveren en te activeren om gebruik te maken van de deeltweewielers.

De wijze waarop u werkgevers enthousiasmeert om het gebruik van deelfietsen onder forenzen te bevorderen.

De regierol ten aanzien van de communicatie en hoe gecommuniceerd wordt met de samenwerkende gemeenten bij de opstart/implementatie van de dienstverlening en verder tijdens de looptijd van vergunning.

De wijze waarop een klachtenprocedure is ingericht voor de drie doelgroepen; gemeenten, klanten, en omwonenden.

De wijze waarop klachten en storingen met betrekking tot de deeltweewielers zo snel mogelijk worden afgehandeld.

2. De bijbehorende maximale score per onderdeel is:

Onderdeel	Score
1. Bijdrage aan de doelen van deelmobiliteit	30
2. Dienstverlening/logistieke prestaties	30
3. Inclusiviteit	20
4. Communicatie	20
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 puntentoekenning waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekenning.

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 8 a 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

E. Artikel 9 komt te luiden:

Artikel 9 Regionaal deelfietsensysteem

Het college kan het verlenen van de vergunning in het kader van deze nadere regel afstemmen op het verlenen van een regionale concessie in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie. Deze vergunning mag dan alleen worden gebruikt in combinatie met die concessie.

Bij vergunningverlening als bedoeld in lid 1 gelden de volgende afwijkende regels:

- in afwijking met artikel 3 is het vergunningenplafond elektrische deelfietsen 1 en het voertuigenplafond 1500;

- In afwijking van artikel 4 lid 1 en 3 wordt de mogelijkheid van aanvragen niet van tevoren bekend gemaakt maar geldt vanaf het moment dat een aanvraag kan worden ingediend een periode van minimaal 6 weken dat de vergunningaanvraag kan worden ingediend;

- a. Als de aanvraag is ingediend wordt geen gelegenheid gegeven deze te herstellen gelet op de samenloop met de in lid 1 beschreven regionale concessie;

- b. in afwijking van artikel 6 lid 2 sub c onderdeel v. vindt de afstemming met regionale partners plaats in het kader van de regionale concessie.

Vergunning in het kader van dit artikel wordt uitsluitend verleend aan de aanvrager die met de gemeente Utrecht, mede namens omliggende gemeenten en de provincie Utrecht, een concessieovereenkomst is aangegaan voor het aanbieden van elektrische deelfietsen in regionaal verband, waarmee het regionale aanbod van elektrische deelfietsen wordt geborgd; De vergunningaanvraag moet gaan over minimaal 900 fietsen aangevuld met een buffer om de concessie te kunnen uitvoeren.

De vergunning in het kader van het Regionale deelfietsensysteem wordt ingetrokken als de in lid 3 genoemde concessieovereenkomst definitief is beëindigd en kan worden ingetrokken wanneer op andere wijze wordt aangetoond dat het regionale deelfietsensysteem voor korte of langere tijd niet (meer) geborgd is.

Artikel II

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

A. Artikel 1e, IV

Naast commerciële bakfietsen, wil het college ook verkennen om een pilot te starten met coöperatieve bakfietsen. In Utrecht en in andere steden wordt steeds meer formeel of informeel gedeeld via (auto-)coöperaties. We willen graag verkennen of dat ook mogelijk is met bakfietsen.

B. Artikel 3e, II

Voertuigenplafond

De stallingsruimte in de openbare ruimte en met name in de binnenstad is schaars. Daarom is per voertuigcategorie een maximum ingesteld. We zien echter op basis van de ervaringen uit de afgelopen jaren wel ruimte in dit plafond voor e-deelfietsen te verhogen. Het huidige aantal voertuigen van 1000 leidt niet tot overmatige druk op de fietsstallingen in de binnenstad. Bovendien hebben we op een aantal plekken hubs gerealiseerd voor e-deelfietsen, waarmee meer ruimte is geboden in de openbare ruimte.

Uit een verkenning door een extern adviesbureau blijkt dat de komende jaren 1500 voertuigen binnen de stad een wenselijk aantal is om een betere dekking te faciliteren en aanbodgarantie te kunnen bieden op Utrechtse bedrijventerreinen. We achten het aantal van 1500 voertuigen een gezonde balans tussen druk op de openbare ruimte en serviceniveau voor de gebruiker.

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 nog 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.

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. Dit geldt te meer wanneer de vergunning wordt uitgegeven in het kader van het regionale deelfietsensysteem (zie artikel 9). In dat geval wordt het totaal aantal vergunninghouders voor het aanbieden van elektrische fietsen beperkt tot één om het regionale systeem te laten functioneren.

A. Artikel 6e, 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 wirwar 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 9

Een vergunning in het kader van het regionale deelfietsensysteem wordt uitgegeven aan de aanvrager die zowel bij de beoordeling van de aanvragen om vergunning als bij de inschrijving voor de concessie voor regionale elektrische deelfietsen als hoogste scoort. In de gemeenten buiten Utrecht geldt geen (absoluut) verbod voor het commercieel aanbieden van deelmobiliteit op de openbare weg voor gebruik door derden en dus ook geen vergunningplicht. Voor die gemeenten zal dus uitsluitend de concessie gelden. Omdat ook voor de andere gemeenten de ritten van en naar Utrecht zeer interessant zijn, is het koppelen van de concessie en de vergunning van cruciaal belang. De vergunning in het kader van het regionale deelfietsensysteem zal daarom alleen worden verleend aan de aanvrager waarmee ook de concessieovereenkomst is aangegaan waarin o.a. de plekken zijn bepaald waar minimaal elektrische deelfietsen moeten worden aangeboden en welke maximale ritprijs geldt voor ritten van 20, 30 en 40 minuten. Bij de score op basis van de beoordelingscriteria uit artikel 8 zal steeds worden gekeken naar de bijdrage aan het regionale deelfietsensysteem. Tot dusver werden de elektrische fietsen vooral gebruikt voor korte ritten in Utrecht. Om de doelstellingen voor het bevorderen van deelmobiliteit te behalen zal in het kader van de regionale concessie, die Europees wordt aanbesteed, een vergoeding worden betaald voor de gevraagde garanties over het aanbod en de ritprijs die vanuit de markt anders niet kan worden gegeven.

Artikel III

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

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van 25 maart 2025

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De secretaris,

Michiel Ruis

Bezwaarclausule

Vindt u het besluit om bepaalde reden 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. 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.