

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging APV en Verordening leges ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Lisette van Oss
Kenmerk	7744633
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het 'Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijk verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' vast te stellen, waarin een verbod wordt opgenomen voor aanbieders om zonder vergunning van het college op commerciële wijze deelvoertuigen aan te bieden op plaatsen in de openbare ruimte met uitzondering van auto's.
2. Alleen leges in rekening te brengen voor het verstrekken van de vergunning en daarvoor het 'Besluit tot wijziging van de Verordening leges 2021 gemeente Utrecht, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' vast te stellen.

Burgemeester en wethouder van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Samenvatting

De gemeente Utrecht streeft naar het reguleren van aanbod van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Daarom stellen we voor om een vergunningstelsel te introduceren wat vraagt om een wijziging van de APV en de legesverordening. De wijziging houdt in dat er een verbod komt op het commercieel aanbieden van deelvoertuigen op openbare plaatsen tenzij het college hiervoor een vergunning heeft verleend. Voor de deelauto geldt dit nog niet. Hiervoor werken we een overgangsregeling uit.

Context

Aanleiding

Utrecht werkt aan een slim en duurzaam mobiliteitssysteem, zodat de groeiende stad ook in 2040 leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar is. Deelmobiliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan. Daarbij is deelmobiliteit een onmisbare bouwsteen richting Mobility as a Service (MaaS). Hierbij gaat het om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. In Leidsche Rijn vindt een van de zeven landelijke pilots plaats.

Utrecht is de gemeente met het hoogste aantal deelauto's per inwoner. In 2019 is in samenwerking met de gemeente Donkey Republic gestart met een 2-jarig Living Lab met deelfietsen en op 31 januari 2020 is de eerste verzamelplaats voor deelvoertuigen (deelhub) in de Grifhoekparkeergarage geopend. Om onze ervaring met deelmobiliteit uit te breiden, is nu het moment daar om ruimte te bieden aan nieuwe vervoermiddelen en operators. Daarmee maken we ons klaar voor opschaling van deelmobiliteit in de stad.

Het college wil het gebruik van mogelijke deelvoertuigen in de stad reguleren (bijv. stellen van kaders voor het gebruik van de openbare ruimte, voorwaarden aan het delen van data en integratie in MaaS-platforms en een juridische basis creëren voor handhaving). Om regie te houden op het aanbod en het gebruik van deelmobiliteit is een vergunningstelsel in de APV nodig. Vanaf het moment dat dit ingaat, hebben commerciële aanbieders van deelvoertuigen expliciet een vergunning nodig van de gemeente om voertuigen in de openbare ruimte aan te bieden.

Toelichting voorgestelde systematiek

We stellen voor om het college via dit APV-artikel bevoegdheden toe te kennen om te kunnen reageren op de snelle ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit. Dit houdt in dat het college via nadere regels bepaalt voor welke categorie voertuigen vergunningen worden verleend, voor hoeveel vergunninghouders en voor hoeveel voertuigen. Daarnaast krijgt het college met dit voorstel bevoegdheden om plekken aan te wijzen waar geen voertuigen mogen worden gestald omdat dit overlast veroorzaakt of waar de vergunningplicht niet geldt, bijvoorbeeld het voetgangersgebied of deelvoertuigen die een vast plaats nodig hebben, zoals de e-deelbakfiets. Ook kan het college per categorie voertuigen waarvoor een aanvraag kan worden ingediend specifieke (kwaliteits)eisen vaststellen.

Het college heeft de Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van het nu voorliggende voorstel door de raad.

Beoogd effect

Er is een veilig, stadsbreed netwerk van deelmobiliteit dat past binnen de gemeentelijke beleidskaders en doelstellingen. De gemeente kan effectief reageren op de snelle ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Uw raad is eerder geïnformeerd over de acties die we voor deelmobiliteit realiseren in 2020 – 2022 in:

- [Raadsbrief Living Lab Deelfietsen, dd. 7 november 2019, kenmerk 5241816/1909250940-FD](#)
- [Raadsbrief Acties Mobiliteits- en Verkeersmanagement 2020-2022, dd. 6 maart 2020, kenmerk 7357682/2002261148-FJD](#)
- [SV 2019 nr. 261, dd. 24 januari 2020, kenmerk 7214466/200109956.wd](#)
- [Raadsbrief Deelmobiliteit & voornemen wijziging APV, dd. 28 juli 2020, kenmerk 7777739/2007131502-fjd](#)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekening en/Risico's

Beslispunt	
1.	Het 'Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijk verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen' vast te stellen, waarin een verbod wordt opgenomen voor aanbieders om zonder vergunning van het college op commerciële wijze deelvoertuigen aan te bieden op plaatsen in de openbare ruimte met uitzondering van auto's.
Argumenten	
1.1	<u>Met een vergunningstelsel reguleert de gemeente het aanbod van deelmobiliteit dat de mobiliteits- en duurzaamheidsdoelen voor Utrecht ondersteunt, door het creëren van duidelijke voorwaarden die voor alle aanbieders van deelmobiliteit gelijk zijn.</u> We geven voorrang aan actieve boven passieve en elektrisch boven fossiel. En we kiezen voor die vormen van mobiliteit die een bijdrage aan leveren aan duurzame en ruimte-efficiënte vormen van deelmobiliteit, zodat nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen. Zo kan een e-deelscooter bijvoorbeeld een interessant alternatief zijn voor de autobezitter, terwijl een e-deelfiets een interessant alternatief kan zijn voor iemand met een eigen (fossiel aangedreven) scooter.
1.2	<u>Via het vergunningsstelsel kan de gemeente integratie tot MaaS en het ontwikkelen van een stadsbreed netwerk versnellen.</u> Doordat we in de vergunning voorwaarden opnemen als data delen en integratie met de MaaS-app werken we aan een stadsbreed netwerk van deelmobiliteit. Als we dit loslaten, lopen we het risico dat er aanbieders in de stad komen, die niet aangesloten kunnen worden op de MaaS-app. Dit verkleint het succes bij de pilot MaaS Leidse Rijn.
1.3	<u>Met een vergunningstelsel heeft de gemeente grip op het veilig gebruik van deelmobiliteit.</u> Door de sturing op de toelating van verschillende vormen van deelmobiliteit, locaties en aantallen voorkomen we dat deelvoertuigen voor (nieuwe) verkeersonveilige situaties zorgen. De vergunningaanvraag van de aanbieder wordt beoordeeld op hoe hij invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheid om zijn voertuigen veilig te laten gebruiken.
1.4	<u>Een vergunningstelsel in combinatie met een verbod in de APV zorgt voor verantwoord gebruik en inpassing van deelmobiliteit in de stad.</u> De aanvraag van de aanbieder wordt beoordeeld op hoe hij invulling geeft aan het zijn verantwoordelijkheid om zijn voertuigen veilig en correct te laten stallen. Dit gaat overlast en verrommeling in de stad tegen. Het verbod geldt algemeen voor het commercieel aanbieden van voertuigen (m.u.v. auto's). Het college kan op grond van het voorgestelde artikel in de APV nadere regels vaststellen, bijvoorbeeld om maximale hoeveelheden voertuigen of vergunningen vast te stellen en om gebieden aan te wijzen waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden. Hiermee kan eventuele overlast in de openbare ruimte worden beperkt en beheerst. In de bijlage 'deelmobiliteit tweewielers waar wel, waar niet' is een overzicht opgenomen van de uitgangspunten voor de locaties.
1.5	<u>Met een vergunningstelsel kan de gemeente flexibel inspelen op innovaties.</u> De ontwikkelingen in de markt van deelvoertuigen volgen elkaar snel op. Met een vergunningstelsel kunnen we flexibel inspelen op innovaties. Op grond van het voorgestelde artikel in de APV kan het college nadere regels vaststellen, bijvoorbeeld wanneer een nieuw soort voertuig wordt goedgekeurd door de rijksdienst voor het wegverkeer (bijv. elektrische step).
1.6	<u>Met een vergunningstelsel krijgen alle partijen de kans om een vergunning aan te vragen voor het exploiteren van deelmobiliteit in de openbare ruimte.</u> Met het proces van vergunningverlening worden partijen geselecteerd met het beste aanbod dat het beste aansluit bij de gemeentelijke doelstellingen.

1.7	<u>Een vergunningstelsel is flexibeler voor aanbieders dan het verlenen van een concessie.</u> We kiezen voor een vergunningstelsel in plaats van een concessie omdat een vergunningentraject veel klantgerichter is dan een concessieverlening, de markt is teveel in beweging om ons nu voor lange tijd vast te leggen en er is voor aanbieders nog nauwelijks geld te verdienen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Er bestaat een risico dat er misbruik wordt gemaakt van de deelvoertuigen.</u> Voor misbruik vanuit de aanbieders, is er in de branche momenteel geen aanleiding om een Bibob procedure op te nemen. Als er signalen bij de gemeente binnenkomen, kunnen we de Bibob procedure alsnog toepassen.
1.2	<u>Mogelijk blijven vergunningaanvragen uit.</u> Het kan door bij ons onbekende redenen gebeuren dat er voor een bepaalde voertuigcategorie geen vergunningaanvragen binnenkomen. Corona is een mogelijk oorzaak, ook door corona worden momenteel minder voertuigen gebruikt. We gaan met de aanbieders in gesprek of, hoe en wanneer we het mogelijk maken om opnieuw een vergunning aan te vragen.
1.3	<u>Overlast kan niet worden uitgesloten en kan zorgen voor weerstand bij ondernemers in de stad en bewoners.</u> Met het aanbieden van deelvoertuigen wordt beslag gelegd op de openbare ruimte. Met het vergunningstelsel en het verbod in de APV leggen we regels vast over het aanbieden van deelvoertuigen. We kunnen geen voorwaarden stellen aan hoe de gebruikers van deelvoertuigen zich gedragen. Daarom is het risico dat er toch klachten komen en er weerstand ontstaat. De aanbieders kunnen in dit geval maatregelen nemen ten aanzien van de klant, bijvoorbeeld dat ze op een zwarte lijst komen en geen voertuigen meer mogen afnemen. De aanvraag van de aanbieder wordt beoordeeld op hoe deze omgaat met het gebruik en stallen van voertuigen in de openbare ruimte. In geval van herhaalde overlast kunnen we de vergunning intrekken.
Beslispunt	
2	Alleen leges in rekening te brengen voor het verstrekken van de vergunning en daarvoor het besluit tot wijziging van de Verordening leges 2021 vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Hiermee worden aanloopverliezen beperkt, wat de drempel voor aanbieders verlaagt om een vergunning aan te vragen.</u> Alleen die aanbieders die een vergunning toegewezen krijgen, zijn leges verschuldigd. Uit het Living Lab Deelfietsen en uit voorbeelden van het aanbieden van deelvoertuigen in andere grote steden blijkt dat het aanbieden van deelmobiliteit verre van winstgevend is. Er is wereldwijd slechts één tweewielerconcept dat geen verlies maakt: de OV-fiets van NS. Om aanloopverliezen te beperken, hoeven aanvragers voor een vergunning die geen vergunning toegewezen krijgen de leges niet te betalen. Dit geldt voor de eerste vergunningsperiode en de verlenging.
Kanttekening/Risico	
2.1	<u>De inkomsten uit de leges zijn hierdoor niet kostendekkend.</u> De overige kosten voor het verlenen van de vergunningen worden gedekt uit het MPB.

Financiën

De kosten en baten voor het verlenen van vergunningen voor deelvoertuigen bestaan uit twee onderdelen. Het betreft:

1. Vergunningverlening:

- a. Incidentele kosten per vergunningsperiode van drie jaar per vervoerscategorie die gemaakt worden voor het beoordelen van alle vergunningaanvragen, het vergunnen en het afwijzen te weten: € 10.800 per categorie. Naar verwachting geven we de eerste vergunningsperiode voor drie categorieën vergunningen uit. De kosten bedragen in dat geval maximaal € 32.400.
- b. Incidentele baten voor het daadwerkelijk verstrekken van de vergunningsaanvraag aan de vergunde partij. Deze kosten worden via leges in rekening gebracht. De leges bedragen € 2.400 per vergunningsaanvraag en worden alleen doorberekend aan de aanbieders die daadwerkelijk een vergunning krijgen. Het legestartief is niet kostendekkend omdat er nog geen sluitende businesscase is voor de aanbieders van deelmobiliteit. In 2021 worden naar verwachting maximaal vijf vergunningen verstrekt. De baten bedragen in dit geval maximaal € 12.000.

2. Vergunningbeheer:

Jaarlijkse beheerkosten voor het beheren van de verleende vergunningen door mobiliteit, in samenwerking met inkoop en monitoring & onderzoek worden geraamd op circa € 60.000.

Vooraf is niet bekend hoeveel vergunningaanvragen er per vervoercategorie gedaan worden. Bovenstaande kosten zijn gebaseerd op de aanname dat er drie vergunningaanvragen per vervoercategorie worden ingediend. De werkelijke kosten worden gedekt uit het programma Bereikbaarheid. De bijbehorende baten worden bij het Meerjaren Perspectief Ruimte 2021 opgenomen op de begroting.

Vervolg

Als de wijziging op de APV en de wijziging op de Verordening leges in werking zijn getreden, kunnen de vergunningen rond begin februari worden aangevraagd. De verwachting is dat in het voorjaar de eerste voertuigen zullen worden aangeboden. Een jaar na de vergunningverlening starten we met een evaluatie.

Participatie

Voor het vastleggen van de criteria die in het vergunningstelsel moeten worden opgenomen en de bepaling in de APV hebben we de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de Living Lab Deelfietsen en van de pilot deelhub in de Grifthoekgarage meegenomen. Tevens heeft er kennisuitwisseling plaatsgevonden met de andere G4- steden en Eindhoven. Ook hebben we verkennende gesprekken gevoerd met verschillende aanbieders. In een online marktconsultatie hebben we 40 aanbieders gevraagd naar hun visie op deelmobiliteit in Utrecht, hoe zij een gezonde businesscase kunnen ontwikkelen én hoe deelmobiliteit een bijdrage kan leveren aan de diverse gemeentelijke doelstellingen.

Communicatie

De afdeling Mobiliteit communiceert met de marktpartijen over dit besluit.

Niet referendabel

De referendumverordening is niet van toepassing op het raadsbesluit tot wijziging van de Verordening leges, omdat dit een raadsbesluit is over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen (artikel 3 lid 2 onder e Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht). Maar vanwege de samenhang met de wijziging van de APV wordt ook voor deze wijziging een wachttijd van 5 weken aangehouden voor inwerkingtreding.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Besluit tot wijziging van Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen
- Besluit tot wijziging van de Verordening leges 2021 gemeente Utrecht, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen

Bijlagen informatief

- Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen
- Deelmobiliteit tweewielers waar wel, waar niet