

Bijlage

Toelichting op het 'Besluit tot wijziging van Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen'

Introductie

Met het nieuwe artikel 5:14a wil gemeente Utrecht het commercieel aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte van gemeente Utrecht reguleren. 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 het wel van belang dat overlast wordt voorkomen en dat de voertuigen die worden aangeboden daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen. Daarom bevat dit artikel een verbod om zonder vergunning voertuigen commercieel aan te bieden.

Het verbod betreft fietsen, bromfietsen of andere voertuigen die bedrijfsmatig ter gebruik in de openbare ruimte worden aangeboden tegen betaling of een op geld waardeerbare tegenprestatie. In deze verordening wordt met voertuigen bedoeld: alle rij- en voertuigen, met uitzondering van treinen en sneltrams maar ook uitgezonderd kruiwagens, kinderwagens en dergelijke kleine voertuigen. Steps, Biro's, Segways, kinderfietsen e.d. vallen niet onder de uitzondering 'dergelijke kleine voertuigen' omdat ze wel een zelfstandig vervoermiddel zijn.

Auto's zijn uitgezonderd van de vergunningplicht, omdat het deelautobeleid in Utrecht al ver is ontwikkeld. Er zijn al veel parkeervergunningen afgegeven en er is al een groot aantal aanbieders in de stad actief. Het transformeren van het huidige beleid naar het nieuwe vergunningstelsel vraagt om een zorgvuldige overgangsregeling.

In dit artikel wordt gesproken over het commercieel aanbieden van voertuigen voor gebruik door derden, zonder dat hierbij specifiek aangegeven wordt dat het om deelvoertuigen moet gaan. Met deze keuze worden geen andere voertuigen geraakt dan deelvoertuigen en wordt voorkomen dat er discussie ontstaat over de vraag of iets wel een deelvoertuig is.

Artikel 5:14a

Door in lid 1 een vergunningplicht in te stellen voor het commercieel aanbieden van deelvoertuigen op openbare plaatsen wordt datgene wat niet is vergund/ toegewezen, verboden. Per vervoermiddel wordt het aantal en de voertuigcategorie bepaald. Omdat de ruimte in Utrecht schaars is, bepaalt de gemeente locaties waar de voertuigen wel en niet aangeboden mogen worden.

Met een vergunningstelsel en een verbod in de APV kan de gemeente eisen en voorwaarden stellen aan het aanbieden en het gebruik van deelvoertuigen. Voordelen hiervan zijn:

- Door aantallen en locaties vast te leggen in de vergunning kan de gemeente overlast en verrommeling van de openbare ruimte door bijvoorbeeld het fenomeen 'strooifietsen', voorkomen.
- Voor het stallen van de voertuigen door de aanbieders en de gebruikers gelden in beginsel de reguliere parkeer- en verkeersregels die voor alle (vergelijkbare) voertuigen gelden. Zo zijn er plekken waar alleen in de aanwezige parkeervoorzieningen geparkeerd mag worden. Die regels gelden voor bewoners die hun eigen vervoermiddel willen parkeren, maar ook voor het parkeren van een gehuurd voertuig. Door het verlenen van een vergunning aan een beperkt aantal partijen kan de gemeente deze partijen aanspreken op eventuele overlast.

- Door de sturing op de toelating van verschillende vormen van deelmobiliteit, locaties en aantallen voorkomen we dat deelvoertuigen voor (nieuwe) verkeersonveilige of hinderlijke situaties zorgen. De aanbieder wordt geselecteerd op hoe hij invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheid om zijn voertuigen veilig te laten gebruiken, denk aan helmplicht, bezit rijbewijs of minimum leeftijd.
- Deelmobiliteit is een middel om minder gestalde voertuigen in de openbare ruimte te krijgen. Voor de fiets geldt bijvoorbeeld dat mensen vaak een tweede fiets rond het station stallen, die wordt gebruikt voor de 'last mile'. Deze 'tweede' fietsen nemen onnodig veel ruimte in, ze staan immers het grootste deel van de tijd stil. We willen het beleid zo insteken dat aanbieders hun fietsen daar aanbieden waar ze nodig zijn. Als je een fiets kunt pakken wanneer en waar je die nodig hebt, zal je je stationsfiets eerder wegdoen.
- Zonder vergunningstelsel geven aanbieders geen openheid in hun data aan andere aanbieders vanwege concurrentievoordelen. Het delen van data is nodig voor een goede integratie in de MaaS-platforms (MaaS= Mobility as a service). Met de vergunning stellen we de voorwaarde dat de aanbieders aan moeten kunnen sluiten op MaaS en moeten aantonen dat en hoe ze toewerken naar het delen van data.

Met commercieel aanbieden wordt bedoeld dat er een tegenprestatie moet worden betaald (in geld of op geld waardeerbaar).

Op grond van lid 2 kan een vergunning alleen worden verleend aan door de gemeente aangewezen voertuigcategorieën. Op grond van de Dienstenrichtlijn is het wenselijk om het aanbieden van diensten alleen te beperken wanneer dit noodzakelijk is. In dit geval is het voor het behoud van de leefbaarheid en het leefmilieu in de stad noodzakelijk om beperkingen aan te brengen. Duidelijk is dat er in en om de binnenstad van Utrecht maar zeer beperkt ruimte is voor het stallen van (deel)voertuigen, zowel voor auto's als voor tweewielers. In eerste instantie wordt daarom voorrang gegeven aan het beschikbaar stellen van deelfietsen in de openbare ruimte. Omdat het aanbieden van diverse soorten deelmobiliteit bevorderlijk kan zijn voor de populariteit van deelmobiliteit in het algemeen wil de gemeente Utrecht op kleinere schaal ook het aanbieden van andere deelvoertuigen dan fietsen in de openbare ruimte toelaten. Dit artikel is daarnaast bedoeld om te voorkomen dat nieuwe voertuigen die op de weg worden toegelaten door de RDW (zoals elektrische steps) direct in aanmerking komen voor een vergunning. Voor alle vormen van deelmobiliteit wil de gemeente Utrecht expliciet afwegen of deze op de openbare weg van Utrecht aangeboden mogen worden. Het delen van voertuigen op privé terrein is wel toegestaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de deelhub in de Grifthoekgarage die in eigendom is van de gemeente.

Doordat iedere voertuigcategorie een andere investering nodig heeft, is in lid 3 een maximale duur van de vergunning van 5 jaar bepaald. De vergunning is tijdelijk zodat na afloop van de vergunning termijn weer een andere aanvrager in aanmerking kan komen voor de vergunning. De beperkte looptijd van de vergunning heeft het te maken met de snelle ontwikkelingen van de markt, waarbij veel nieuwe aanbieders toetreden en veel nieuwe voertuigcategorieën worden ontwikkeld. Verschillende voertuigcategorieën krijgen daarom verschillende vergunningsduren.

De aanvragers die een vergunning krijgen, zullen deze daadwerkelijk moeten gebruiken in overeenstemming met het (bedrijfs)concept zoals ze in hun aanvraag hebben beschreven. Zouden ze door het college als positief beoordeelde elementen niet uitvoeren, dan zou dit niet eerlijk zijn ten opzichte van de aanvragers die geen vergunning hebben gekregen. Daarom maakt het aanvraagformulier met de uiteenzetting van het bedrijfsconcept ook onderdeel uit van de vergunning. Houdt de vergunninghouder zich niet aan zijn eigen plan, dan handelt de vergunninghouder in strijd met de vergunningsvoorwaarden en kan het college de vergunning intrekken, op grond van lid 5. Ook

dient de aanbieder zich te houden aan de nadere regel die de gemeente heeft gesteld. Als de aanbieder zich hier niet aan houdt, kan de gemeente de vergunning intrekken. Denk daarbij aan het overschrijden van het aantal voertuigen waarvoor de vergunning is verleend, klachten van bewoners, het onjuist stallen, etc.

Op grond van lid 6 heeft het college de bevoegdheid om te bepalen hoeveel voertuigen van een bepaalde categorie in de openbare ruimte kunnen worden toegelaten. En hoeveel vergunningen worden verleend. Omdat dit een zogenaamde schaarse vergunning is, mag de vergunning niet voor onbepaalde tijd worden verleend. Indien na ommekomst van de vergunningduur opnieuw vergunningen worden vergeven, maken alle geïnteresseerde partijen weer kans op een vergunning. De vergunningen zullen op transparante wijze en aan de hand van een van tevoren vastgestelde verdeelmethode verleend worden. Het college legt in nadere regels vast op welke wijze aan de hand van een vergelijkende toets wordt bepaald welke aanvrager(s) in aanmerking komt(en) voor een vergunning. Als gegadigden voldoen aan de gestelde eisen, wordt hen gevraagd in hun vergunningaanvraag een plan te presenteren dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan door het college van tevoren vastgestelde criteria.

Er is een verschil tussen het stallen van een voertuig door een gebruiker en het aanbieden van een voertuig door een vergunninghouder. Ook bij het aanbieden van voertuigen door de vergunninghouder dienen in beginsel de reguliere parkeerregels te worden gevolgd. Het college kan daarnaast op grond van het zevende lid plekken aanwijzen waar het plaatsen (door gebruikers) van deelvoertuigen en/of het aanbieden (door vergunninghouders) van deze voertuigen, überhaupt niet is toegestaan. Het college kan bijvoorbeeld het voetgangersgebied in de binnenstad op deze manier aanwijzen. Omgekeerd kan op grond van lid 8 voor bepaalde voertuigen op bepaalde plekken of voor bepaalde partijen een uitzondering op het verbod worden gemaakt. Een voorbeeld hiervan is de e-deelbakfiets waarmee we een pilot doen met één aanbieder, die op speciaal daarvoor aangemerkte plaatsen zijn voertuigen mag aanbieden op openbare plaatsen.

Op grond van lid 9 kunnen nadere regels gesteld worden, denk hierbij procedurevoorschriften e.d.