

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

APV-wijziging ten behoeve van regulering van deelvoertuigen (m.u.v. deelauto's)

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 13-09-2022
Notanummer	: 2022-733
Datum	: 13-09-2022
Programma	: 03-Leefomgeving
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Bijlage(n)	: 20220906 Aanwijsbesluit Deelvoertuigen Deventer A1 V2.pdf,2022-733-bijlage-Nadere-regels deelvoertuigen_versie 6 sept 2022.docx,APV deelvoertuigen_versie 6 september 2022.docx

Parafering

08-09-2022: Programmamanager08-09-2022: Wethouder

Agendering

* 09-09-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 08-10-2022: adjunct-secretaris en teammanager Concernstaf

Definitieve akkoord

14-09-2022

B & W d.d.: 13-09-2022

Besluit

1. De raad voor te stellen om de APV te wijzigen en daarmee het zonder vergunning bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte te verbieden
2. De nadere regels deelvoertuigen bij het nieuwe APV-artikel 5:12a vast te stellen, onder voorbehoud van vaststelling van de wijziging van de APV door de gemeenteraad
3. Het aanwijsbesluit bij de nadere regels deelvoertuigen vast te stellen
4. De raad voor te stellen om de kosten voor het verlenen van de vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen in de openbare ruimte op te nemen in de legesverordening 2023
5. De Wet Bibob toe te passen bij de beoordeling van de aanvragen om vergunning als bedoeld in artikel 5:12a APV
6. Het verlenen van de vergunningen te mandateren aan team Ondernemen & Vergunningen en het wijzigen van het aanwijsbesluit te mandateren aan de programmamanager Leefomgeving
7. Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
8. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Deventer ontwikkelt en groeit. Er liggen grote ambities om in de stad en haar ommeland extra woningen te realiseren. Een groei van woningen betekent veelal een evenredige toename aan vervoersbewegingen. Er is een mobiliteitstransitie nodig om de toenemende druk op de leefomgeving niet verder te laten oplopen.

Alternatieve mobiliteitsconcepten bieden kansen om de woningbouwopgave hand in hand te laten gaan met de bereikbaarheidsbehoefte en de mobiliteitstransitie. Binnen dit kader past - net als in veel andere Nederlandse steden - de opkomst van elektrisch aangedreven deelvervoer in Deventer.

De gemeente Deventer wil de positieve bijdrage van deelvervoer aan de dagelijkse verplaatsingen van inwoners uit Deventer (in het Engels ook wel het daily urban system genoemd) faciliteren, zonder dat dit ten koste gaat van de algehele kwaliteit van en de (verkeers-)veiligheid in de leefomgeving. Om die reden wil de gemeente voorwaarden verbinden aan het aanbieden van deelvoertuigen. Op grond van een nieuw toe te voegen artikel 5:12a aan de APV verbiedt de gemeente Deventer het zonder vergunning bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte. Na vaststelling van de nadere regels krijgt het college van B&W de bevoegdheid om vergunningen uit te geven voor het aanbieden van deelvoertuigen en daarmee de wildgroei aan aanbieders van deelvoertuigen te controleren en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. De vergunningplicht gaat naast deelscooters gelden voor deelfietsen en deelbakfietsen, die permanent worden aangeboden in de openbare ruimte. De vergunningplicht geldt dus niet voor deelfietsen die vanuit een pand worden uitgegeven, zoals de ov-fiets van de NS.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het faciliteren en stimuleren van deelvervoer ter verbetering van de bereikbaarheid van Deventer en de dorpen, het lokaal bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, het toewerken naar deelvervoer als volwaardig alternatief voor privébezit van auto's en het minimaliseren van de negatieve impact van deelvoertuigen op de leefomgeving.

Kader

- * Omgevingsvisie Deventer 2019
- * Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Deventer 2021
- * Legesverordening 2023 i.o.
- * Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2019
- * Schone Luchtakkoord
- * Visie Leefomgeving 2014

Betrokken partijen en participatie

Bij de voorbereiding van het vergunningstelsel in de APV is gesproken met de binnenstadsmanager, vertegenwoordiger van de ondernemers en vastgoedeigenaren in de binnenstad, en de parkmanager, vertegenwoordiger van ondernemers op de bedrijventerreinen van Deventer. Daarnaast is een vragenlijst opgesteld over hoe aanbieders van deelmobiliteit naar het bedienen van een stad als Deventer kijken. Deze vragenlijst is verzonden naar aanbieders die gelieerd zijn aan het Dashboard Deelmobiliteit van het CROW. Daaropvolgend is een verdiepend gesprek gehouden met de aanbieders van wie een reactie is ontvangen. De input uit de reacties en het gesprekken met bovenstaande partijen is verwerkt in de nadere regels bij het nieuwe APV-artikel 5:12a.

Argumenten voor en tegen

1.1 Een vergunningsplicht voor het aanbieden van deelvoertuigen geeft de gemeente een instrument om wildgroei van initiatieven tegen te gaan en daarmee de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden.

Het delen van voertuigen groeit in populariteit. In steeds meer Nederlandse steden maken deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen onderdeel uit van het straatbeeld. Als deze op de weg worden toegelaten, komen daar later ook nog deelsteps bij. De aanwezigheid van deze voertuigen heeft impact op de leefomgeving. Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Bij de gemeentelijke regelgeving maakt men grofweg een scheiding tussen deelauto's en andere (licht elektrische) deelvoertuigen. Regulering van deelauto's loopt meestal via de parkeerverordening, terwijl dit voor de lichte deelvoertuigen in veel gemeenten via de APV loopt. Hoe tegenstrijdig dit ook klinkt, dient een gemeente eerst een verbod in de APV op te nemen voordat zij via nadere regels het aanbieden van deelvoertuigen onder voorwaarden kan toestaan. Daarbij staat de gemeente een maximumaantal voertuigen toe, waarmee wildgroei tegengegaan wordt. In onderstaande tabel staat het vergunningplafond en voertuigenplafond weergegeven.

Categorie

Aantal vergunninghouders (vergunningplafond)

Minimumaantal deelvoertuigen per vergunninghouder

Maximumaantal voertuigen per vergunninghouder

Totaal aantal voertuigen (voertuigenplafond)

(Elektrische) deelfiets

2

50

100

200

Elektrische deel(snor)scooter

2

50

100

200

(Elektrische) deelbakfiets

1

25

50

50

We geven voorkeur aan actieve mobiliteit. Daarom stellen we voor om in absolute aantallen meer (elektrische) deelfietsen en deelbakfietsen te vergunnen, dan

elektrische deel(snor)scooters. Mogelijk dat het invoeren van de helmplicht voor snorscooters op 1 januari 2023 het gebruik van de (elektrische) deelfiets een verdere impuls geeft. De aantallen zijn tot stand gekomen door een analyse van voertuigplafonds in andere gemeenten, gesprekken met gemeenten in de regio en provincie, evaluaties met Go Sharing en antwoorden op een vragenlijst onder aanbieders.

1.2 Het instellen van een vergunningstelsel creëert een eerlijker en overzichtelijker speelveld voor aanbieders.

Doordat een maximaantal vergunningen en voertuigen instelt, werkt de gemeente met zogenaamde schaarse vergunningen. Voor dit type vergunningen gelden expliciete regels, wat betekent dat de vergunningverlening uitsluitend kan plaatsvinden nadat aan potentiële gegadigden door het college in gelegenheid zijn gesteld om mee te dingen.

2.1 Het instellen van nadere regels stelt de gemeente in staat om te sturen op beleidsdoelstellingen en de kwaliteit van leefomgeving.

Het stimuleren van deelmobiliteit staat als belangrijke pijler benoemd in het Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit van de gemeente Deventer. Daarbinnen valt grofweg de scheiding te maken tussen deelauto's en andere (licht elektrische) deelvoertuigen. Regulering van deelauto's loopt bij veel gemeenten via de parkeerverordening, terwijl dit voor de lichte deelvoertuigen juist vaak via de APV loopt. Geïnteresseerde aanbieders moeten bij hun vergunningaanvraag aangeven hoe zij de impact op de leefomgeving beperken en bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Hiertoe dienen ze een implementatieplan, een (her)verdelings- en benuttingsplan, een veiligheidsplan, een onderhoudsplan, een klachtenplan, en een data- en persoonsgegevensplan te overleggen bij hun aanvraag. Voor handhaving geldt dat de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de aanbieders ligt. Meldingen zet de gemeente door naar de aanbieders, waarbij een doorlooptijd voor de afhandeling als vergunningsvoorschrift wordt opgenomen. Houden aanbieders zich niet aan die doorlooptijd, dan kan het college in het uiterste geval besluiten de vergunning intrekken. Daarbij kan het college gebieden aanwijzen die niet onder het servicegebied mogen vallen. Deze gebieden zijn terug te vinden in het aanwijzingsbesluit (zie bijlage). Het advies luidt om het college of een gemandateerd programmamanager (leefomgeving) de bevoegdheid te geven om de gebieden te wijzigen.

2.2 Een vergunning geeft ruimte om samen met aanbieders toe te werken naar een passend aanbod van deelvervoer binnen het mobiliteitssysteem van Deventer.

Deelvoertuigen bieden kansen om binnen de ketenreis een alternatief te bieden voor reizigers, dat gemakkelijk gereserveerd, gebruikt en betaald kan worden. Naast fysieke zichtbaarheid is digitale zichtbaarheid van de voertuigen van belang om gebruik te bevorderen. Voorwaarde daarbij is dat data vanuit de aanbieders gedeeld wordt op platforms waar reizigers de voertuigen kunnen reserveren. Door eisen te stellen aan de besturingssystemen achter de apps van de aanbieders (de applicatie interface), we toe naar een integraal en multimodaal mobiliteitsaanbod in de gemeente Deventer, passend binnen de gedachte van Mobility-as-a-Service (MaaS).

Tegen

1.1 Een vergunningstelsel in de APV beperkt marktwerking en daarmee prijsconcurrentie tussen aanbieders.

Een alternatief is om nu geen publiekrechtelijk kader in te stellen voor de uitgifte van vergunningen voor deelvoertuigen. Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Dit betekent dat er met elke aanbieder afzonderlijk afspraken maakt over de exploitatie van deelvoertuigen in de gemeente. Uiteindelijk bevordert dit de diversiteit aan aanbod in de gemeente en geeft het inwoners meer ruimte bij de voertuigkeuze. Het aanbod neemt hierdoor toe, waardoor uiteindelijk de consument/reiziger profiteert van prijsconcurrentie. Het instellen van een vergunningplafond beperkt deze marktwerking.

Financiële consequenties en dekking

Voor een vergunning tot het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte brengt de gemeente leges in rekening. De hoogte van de leges wordt bepaald aan de hand van de ambtelijke inzet en beoordeling. De tarieven voor de leges worden opgenomen in de legesverordening 2023, waarvoor de besluitvorming parallel loopt aan de begrotingsproces 2023. Voorgesteld wordt om de baten terug te laten vloeien naar programma Leefomgeving daar er lasten tegenover staan.

Openbaarmaking en communicatie

De volgende stap is besluitvorming in de gemeenteraad. Na vaststelling van het voorstel tot wijziging van de APV door de gemeenteraad, worden de nadere regels van kracht. De nadere regels deelvoertuigen zijn toegevoegd aan het raadsbesluit. Op het moment dat de gemeenteraad besluit over de APV-wijziging, treden de nadere regels in werking op de dag na die van de bekendmaking. Bij het bekendmaken van de nadere regels maakt uw college ook via Algemene Bekendmakingen bekend wanneer de aanvragen voor de vergunning kunnen worden ingediend.

Aanpak en uitvoering

Indien de gemeenteraad de APV-wijziging vaststelt, treden de nadere regels in werking. Bij het bekendmaken van de regeling maakt de gemeente bekend wanneer de aanvragen kunnen worden ingediend. De beoordeling van de vergunningaanvragen vindt plaats op volgorde van binnenkomst. Alleen aanvragen die voldoen aan alle indieningsvereisten worden in behandeling genomen. Indien een onderdeel ontbreekt krijgt de aanvrager een hersteltermijn. Voldoet een aanvraag aan alle indienings- en vergunningseisen, dan gaat de gemeente over tot vergunningverlening. De beslistermijn bedraagt 8 weken en kan indien nodig eenmalig met ten hoogste 8 weken worden verlengd. De Wet Bibob wordt toegepast om te voorkomen dat de gemeente criminele activiteiten faciliteert. Bovendien wordt daarmee de concurrentiepositie van bonafide ondernemers beschermd. In het geval advies wordt gevraagd aan het Landelijk Bureau Bibob (LBB), dan wordt de hiervoor genoemde beslistermijn van rechtswege verlengd met maximaal 12 weken.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: APV-wijziging ten behoeve van regulering van deelvoertuigen (m.u.v. deelauto's)
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Voorstelnummer	: 2022-733
Datum B en W besluit	: 13-09-2022
Team	: DEV-BLD

Inleiding

Deventer ontwikkelt en groeit. Er liggen grote ambities om in de stad en haar ommeland extra woningen te realiseren. Een groei van woningen betekent veelal een evenredige toename aan vervoersbewegingen. Er is een mobiliteitstransitie nodig om de al maar toenemende druk op de leefomgeving niet verder te laten oplopen. Alternatieve mobiliteitsconcepten bieden kansen om de woningbouwopgave hand in hand te laten gaan met de bereikbaarheidsbehoefte en de mobiliteitstransitie. Binnen dit kader past - net als in veel andere Nederlandse steden - de opkomst van elektrisch aangedreven deelvervoer in Deventer. Op basis van bovenstaande wil de gemeente Deventer de positieve bijdrage van deelvervoer aan de dagelijkse verplaatsingen van inwoners uit Deventer (in het Engels ook wel het daily urban system genoemd) faciliteren, zonder dat dit ten koste gaat van de algehele kwaliteit van en de (verkeers-)veiligheid in de leefomgeving.

Op grond van een nieuw toe te voegen artikel 5:12a aan de APV verbiedt de gemeente Deventer het zonder vergunning bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen (m.u.v. deelauto's) in de openbare ruimte. Na vaststelling van de nadere regels krijgt het college van B&W de bevoegdheid om vergunningen uit te geven voor het aanbieden van deelvoertuigen en daarmee de wildgroei aan aanbieders van deelvoertuigen te kunnen controleren en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. De vergunningplicht gaat naast deelscooters gelden voor deelfietsen en deelbakfietsen, die permanent worden aangeboden in de openbare ruimte. De vergunningplicht geldt dus niet voor deelfietsen die vanuit een pand worden uitgegeven, zoals de ov-fiets van de NS.

Raadsvoorstel

- 1 Het wijzigingsvoorstel voor de APV inzake het reguleren van deelvoertuigen in de openbare ruimte vast te stellen.
- 2 De kosten van de vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen in de openbare ruimte op te laten nemen in de legesverordening 2023.

Kern raadsvoorstel

Eind 2021 besloot het college van B&W tot het instellen van een vergunningstelsel voor het aanbieden van deelvoertuigen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Zie hiervoor collegebesluit 02-2021-002636. Uw raad is hier middels raadsmededeling 2021-002636 over dit voornemen geïnformeerd. Deelauto's vallen hier niet onder, want regulering van deelauto's loopt via de parkeerverordening.

Bij de gemeentelijke regelgeving maakt men grofweg een scheiding tussen deelauto's en andere (licht elektrische) deelvoertuigen. Regulering van deelauto's loopt meestal via de parkeerverordening, terwijl dit voor de lichte deelvoertuigen in veel gemeenten via de APV loopt. Besluitvorming over de APV is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Hoe tegenstrijdig dit ook klinkt, dient een gemeente eerst verbod in de APV op te nemen voordat zij via nadere regels het aanbieden van deelvoertuigen via vergunningen kan toestaan. Uw raad wordt gevraagd om het verbod voor deelvoertuigen (m.u.v. deelauto's) vast te stellen en het college te mandateren om nadere regels te formuleren ten behoeve van het vergunningstelsel voor deelvoertuigen.

Beoogd resultaat

Het faciliteren en stimuleren van deelvervoer ter verbetering van de bereikbaarheid van Deventer en de dorpen, het lokaal bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, het toewerken naar deelvervoer als volwaardig alternatief voor privébezit van auto's en het minimaliseren van de negatieve impact van deervoertuigen op de leefomgeving.

Kader

- * Omgevingsvisie Deventer 2019
- * Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Deventer 2021
- * Legesverordening 2023 i.o.
- * Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2019
- * Schone Luchtakkoord
- * Visie Leefomgeving 2014

Argumenten ten behoeve van de raad

Voor

1.1 Een vergunningsplicht voor het aanbieden van deervoertuigen geeft de gemeente een instrument om wildgroei van initiatieven tegen te gaan en daarmee de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden.

Het delen van voertuigen groeit in populariteit. In steeds meer Nederlandse steden maken deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen onderdeel uit van het straatbeeld. Als deze op de weg worden toegelaten, komen daar later ook nog deelsteps bij. De aanwezigheid van deze voertuigen heeft impact op de leefomgeving. Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Bij de gemeentelijke regelgeving maakt men grofweg een de scheiding tussen deelauto's en andere (licht elektrische) deervoertuigen. Regulering van deelauto's loopt via de parkeerverordening, terwijl dit voor de lichte deervoertuigen via de APV loopt. Hoe tegenstrijdig dit ook klinkt, dient een gemeente eerst een verbod in de APV op te nemen voordat zij via nadere regels het aanbieden van deervoertuigen onder voorwaarden kan toestaan.

De gemeente Deventer staat een maximaal aantal voertuigen toe, waarmee wildgroei tegengegaan wordt. Hieronder staan het voorgestelde vergunning- en voertuigplafond weergegeven:

Categorie	Aantal vergunninghouders (vergunningplafond)	Minimumaantal deervoertuigen per vergunninghouder	Maximumaantal voertuigen per vergunninghouder	Totaal aantal voertuigen (voertuigenplafond)
(Elektrische) deelfiets	2	50	100	200
Elektrische deel(snor)scooter	2	50	100	200
(Elektrische) deelbakfiets	1	25	50	50

We geven voorkeur aan actieve mobiliteit. Daarom stellen we voor om in absolute aantallen meer (elektrische) deelfietsen en deelbakfietsen te vergunnen, dan elektrische deel(snor)scooters. Mogelijk dat het invoeren van de helmplicht voor snorscooters op 1 januari 2023 het gebruik van de (elektrische) deelfiets een verdere impuls geeft. De aantallen zijn tot stand gekomen door een analyse van voertuigplafonds in andere gemeenten, gesprekken met gemeenten in de regio en provincie, evaluaties met Go Sharing en antwoorden op een vragenlijst onder aanbieders.

1.2 Het instellen van een vergunningstelsel creëert een eerlijker en overzichtelijker speelveld voor aanbieders.

Doordat een maximaal aantal vergunningen en voertuigen instelt, werkt de gemeente met zogenaamde schaarse vergunningen. Voor dit type vergunningen gelden expliciete regels, wat betekent dat de vergunningverlening uitsluitend kan plaatsvinden nadat aan potentiële gegadigden door het college in gelegenheid zijn gesteld om mee te dingen.

1.3 Een vergunning stelt de gemeente in staat om te sturen op kwaliteit van leefomgeving.

Geïnteresseerde aanbieders moeten bij hun vergunningaanvraag aangeven hoe zij de impact op de leefomgeving beperken en bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Hiertoe dienen ze een implementatieplan, een (her)verdelings- en benuttingsplan, een onderhouds-, veiligheidsplan en klachtenplan, en een data- en persoonsgegevensplan te overleggen bij hun aanvraag. Voor handhaving geldt dat de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de aanbieders ligt. Meldingen zet de gemeente door naar de aanbieders, waarbij een doorlooptijd voor de afhandeling als vergunningsvoorschrift wordt opgenomen. Houden aanbieders zich niet aan die doorlooptijd, dan kan het college in het uiterste geval besluiten de vergunning in te trekken.

1.4 Een vergunning geeft ruimte om samen met aanbieders toe te werken naar een passend aanbod van deelvervoer binnen het mobiliteitssysteem van Deventer.

Deelvoertuigen bieden kansen om binnen de ketenreis een alternatief te bieden voor reizigers, dat gemakkelijk gereserveerd, gebruikt en betaald kan worden. Naast fysieke zichtbaarheid is digitale zichtbaarheid van de voertuigen van belang om gebruik te bevorderen. Voorwaarde daarbij is dat data vanuit de aanbieders gedeeld wordt op platforms waar reizigers de voertuigen kunnen reserveren. Door eisen te stellen aan de besturingssystemen achter de apps van de aanbieders (de applicatie interface), we toe naar een integraal en multimodaal mobiliteitsaanbod in de gemeente Deventer, passend binnen de gedachte van Mobility-as-a-Service (MaaS).

Tegen

1.1 Een vergunningstelsel in de APV beperkt marktwerking en daarmee prijsconcurrentie tussen aanbieders.

Een alternatief is om nu geen publiekrechtelijk kader in te stellen voor de uitgifte van vergunningen voor deelvoertuigen. Zonder publiekrechtelijk kader heeft de gemeente geen grond om initiatiefnemers te weigeren. Dit betekent dat er met elke aanbieder afzonderlijk afspraken maakt over de exploitatie van deelvoertuigen in de gemeente. Uiteindelijk bevordert dit de diversiteit aan aanbod in de gemeente en geeft het inwoners meer ruimte bij de voertuigkeuze. Het aanbod neemt hierdoor toe, waardoor uiteindelijk de consument/reiziger profiteert van prijsconcurrentie. Het instellen van een vergunningplafond beperkt deze marktwerking.

Betrokken partijen en participatie

Bij de voorbereiding van het vergunningstelsel in de APV is gesproken met de binnenstadsmanager, vertegenwoordiger van de ondernemers en vastgoedeigenaren in de binnenstad, en de parkmanager, vertegenwoordiger van ondernemers op de bedrijventerreinen van Deventer. Daarnaast is een vragenlijst opgesteld over hoe aanbieders van deelmobiliteit naar het bedienen van een stad als Deventer kijken. Deze vragenlijst is verzonden naar aanbieders die gelieerd zijn aan het Dashboard Deelmobiliteit van het CROW. Daaropvolgend is een verdiepend gesprek gehouden met de aanbieders van wie een reactie is ontvangen. De input uit dat gesprek is verwerkt in de nadere regels, waaronder in de opbouw van het vergunning- en voertuigplafond.

Financiële consequenties

Voor een vergunning tot het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte brengt de gemeente leges in rekening. De hoogte van de leges wordt bepaald aan de hand van de ambtelijke inzet en beoordeling. De tarieven voor de leges worden opgenomen in de legesverordening 2023, waarvoor de besluitvorming parallel loopt aan de begrotingsproces 2023. Voorgesteld wordt om de baten terug te laten vloeien naar programma Leefomgeving daar er lasten tegenover staan.

Betrokkenheid raad

Als vergunningseis dienen vergunninghouders ieder kwartaal informatie te delen met de gemeente over het gebruik van deelvoertuigen en voortgang van de exploitatie van de deelsystemen. Deze informatie is ten behoeve van monitoring en kan op verzoek van de gemeenteraad worden gedeeld. Na vaststelling van dit raadsvoorstel wordt de gemeenteraad periodiek geïnformeerd over de voortgang.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp : APV-wijziging ten behoeve van regulering van deelvoertuigen (m.u.v. deelauto's)
Voorstelnummer : 2022-733
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 13-09-2022, nummer 2022-733

BESLUIT

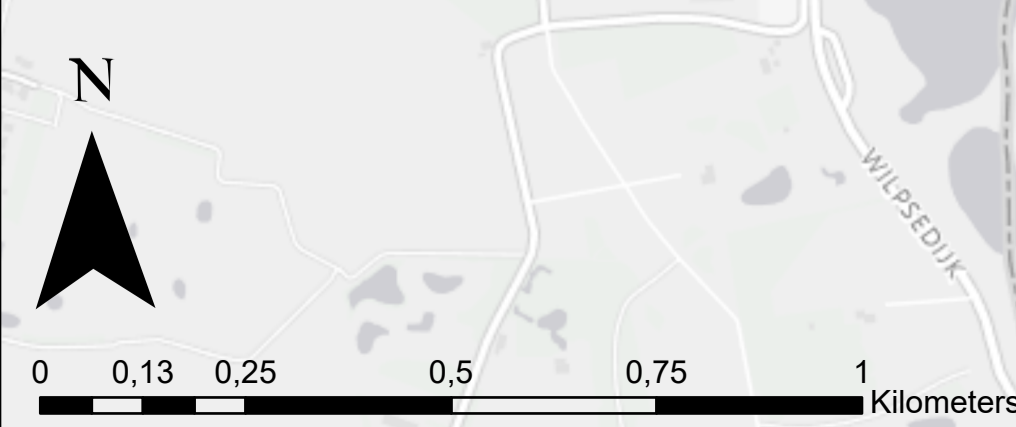
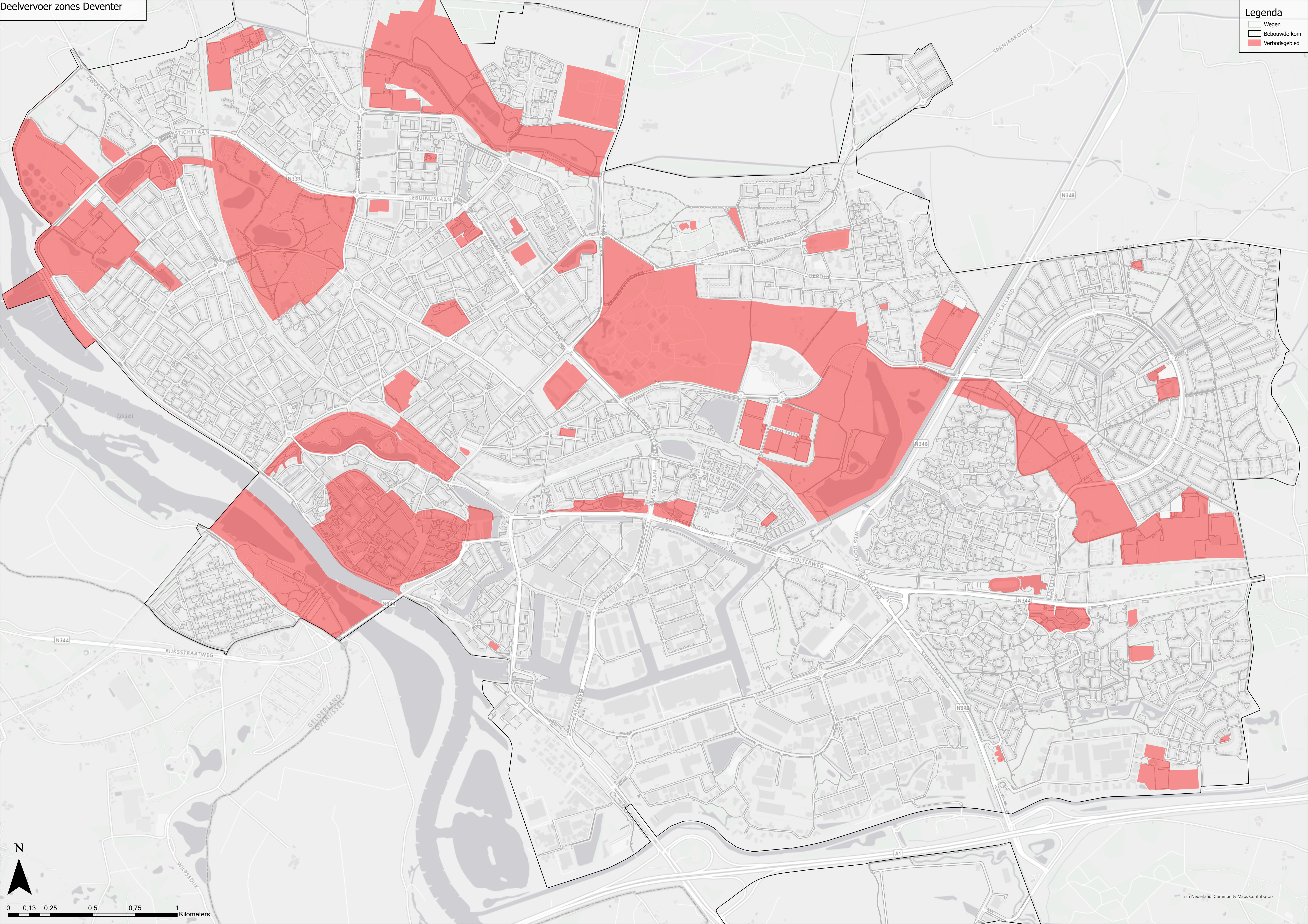
- 1 Het wijzigingsvoorstel voor de APV inzake het reguleren van deelvoertuigen in de openbare ruimte vast te stellen.
- 2 De kosten van de vergunning voor het exploiteren van deelvoertuigen in de openbare ruimte op te laten nemen in de legesverordening 2023.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König



Besluit van de raad van de gemeente Deventer tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Deventer

De raad van de gemeente Deventer;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van [datum]

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

overwegende dat de Algemene plaatselijke verordening gemeente Deventer moet worden gewijzigd vanwege het invoeren van een vergunningplicht voor het bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen op openbare plaatsen;

Besluit de Algemene plaatselijke verordening als volgt te wijzigen:

I Wijziging verordening

Artikel A

Aan artikel 1:1 Begripsbepalingen wordt toegevoegd:

13. deelvoertuig: een publiek toegankelijk (elektrisch) voertuig, niet zijnde een (elektrische) auto, dat bedrijfsmatig op een openbare plaats wordt aangeboden door een commerciële aanbieder.

ARTIKEL B

Aan artikel 1:10 wordt toegevoegd: artikel 5.12a Vergunning Deelvoertuigen.

ARTIKEL C

Aan hoofdstuk 5 wordt toegevoegd:

Artikel 5:12a Deelvoertuigen

1. Het is verboden zonder vergunning van het college op een openbare plaats een deelvoertuig bedrijfsmatig ter gebruik aan derden aan te bieden.
2. Het college kan onverminderd de artikelen 1:6 en 1:8 de vergunning als bedoeld in het eerste lid geheel of gedeeltelijk weigeren, intrekken, wijzigen, of schorsen, indien:
 - a. Een door het college vastgesteld vergunningenplafond of voertuigenplafond door het verlenen van de vergunning zou worden overschreden; of

- b. het ter gebruik aanbieden van de deelvoertuigen:
 - i. gevaar en/of hinder oplevert voor de veiligheid van het verkeer of de veiligheid van andere weggebruikers of de veiligheid of bruikbaarheid van de openbare plaats;
 - ii. hinder veroorzaakt voor het woon- en/of leefklimaat;
 - iii. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - iv. onevenredig beslag legt op de openbare plaats;
 - v. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare plaats;
 - vi. gevaar oplevert voor de openbare orde of veiligheid.
 - c. De aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen deelvoertuigen dan waarop deze nadere regels betrekking hebben of voor een langere duur dan waarvoor vergunning kan worden aangevraagd.
3. Het college kan nadere regels vaststellen ten aanzien van het aanbieden van voertuigen als bedoeld in dit artikel met betrekking tot:
- a. Het plafond ter zake van het aantal vergunningen en aantal voertuigen;
 - b. de procedure voor het verkrijgen van een vergunning voor het aanbieden van deelvoertuigen.
4. Het college kan wegen, weggedeelten of andere openbare plaatsen aanwijzen waar deelvoertuigen als bedoeld in artikel 1:1 niet mogen worden geplaatst en/of ter gebruik worden aangeboden.
5. In afwijking van artikel 1:7 wordt een vergunning verleend voor de duur van maximaal drie jaar.

II. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van [datum van het besluit] .

De raad van de gemeente Deventer,

.....
|

Nadere regels deelvoertuigen

Geldend van [periode]

Intulité

Nadere regels deelvoertuigen gemeente Deventer

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer;

Gelet op artikel 5:12a van de Algemene plaatselijke verordening, houdende een algemeen verbod op het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte zonder vergunning van het college:

Overwegende dat:

- een beperkt aantal vergunningen voor het bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte kan worden verleend om te voorkomen dat er ongewenste gevolgen ontstaan voor de kwaliteit, leefbaarheid en veiligheid van die openbare ruimte;
- gelet op de rechtspraak er naar Nederlands recht op basis van het formele gelijkheidsbeginsel en het beginsel van gelijke kansen bij de verdeling van schaarse vergunningen door het bestuursorgaan op enigerlei wijze aan potentiële gegadigden ruimte moet worden geboden om naar de beschikbare vergunningen mee te dingen;
- ten einde het beginsel van gelijke kansen te realiseren een passende mate van openbaarheid moet worden gegarandeerd met betrekking tot de beschikbaarheid van de schaarse vergunningen, de verdelingsprocedure, het aanvraagtijdstip en de toe te passen criteria;
- het verlenen van een vergunning voor onbepaalde tijd in strijd is met het hiervoor vermelde formele gelijkheidsbeginsel. Door de vergunning voor bepaalde tijd te verstrekken wordt gewaarborgd dat andere geïnteresseerden op termijn ook kans hebben op het verkrijgen van een vergunning voor het bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen in de gemeente Deventer;

Besluit vast te stellen de volgende **Nadere regels deelvoertuigen gemeente Deventer**

Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. deelvoertuig: een publiek toegankelijk (elektrisch) voertuig, niet zijnde een (elektrische) auto, dat tegen betaling op een openbare plaats wordt aangeboden door een commerciële aanbieder. Dit omvat een (elektrische) deelbakfiets, een (elektrische) deelfiets, of een deelscooter;
- b. (elektrische) deelbakfiets: transportfiets op 2 of 3 wielen, voorzien van een bak, met of zonder trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder ea, van de Wegenverkeerswet 1994, zijnde fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;
- c. (elektrische) deelfiets: fietsen met een maximale lengte van 2 meter met of zonder trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder ea, van de Wegenverkeerswet 1994, zijnde fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;
- d. elektrische deelscooter: snorfiets, als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990, zijnde een bromfiets die blijkens de gegevens in het kentekenregister is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 km per uur en is voorzien van een elektromotor.
- e. Voertuigenplafond: het maximum aantal deelvoertuigen van een bepaalde categorie voertuigen waarvoor vergunning kan worden verleend;
- f. Vergunningenplafond: het maximum aantal vergunninghouders per voertuigencategorie.
- g. Verordening: Algemene Plaatselijke Verordening Deventer.

Artikel 2 Vergunningen- en voertuigplafond

1. Op grond van artikel 5:12a, derde lid van de Verordening bedraagt het in deze tabel aangegeven voertuigenplafond en het vergunningenplafond:

Categorie	Aantal vergunninghouders (vergunningplafond)	Minimumaantal deelvoertuigen per vergunninghouder	Maximumaantal voertuigen per vergunninghouder	Totaal aantal voertuigen (voertuigenplafond)
(Elektrische) deelfiets	2	50	100	200
Elektrische deel(snor)scooter	2	50	100	200
(Elektrische) deelbakfiets	1	25	50	50

Artikel 3 Bekendmaking mogelijkheid aanvragen vergunning

Het college maakt minimaal vier weken van tevoren op de gemeentelijke website en in het elektronische Gemeentebled bekend dat vergunningaanvragen voor een bepaalde categorie deelvoertuigen kunnen worden ingediend.

Artikel 4 Aanvraag

1. Een aanvrager kan maximaal één vergunning per voertuigcategorie aanvragen. Indien een rechtspersoon valt binnen dezelfde economische entiteit (groep) als een reeds vergunde vergunninghouder of andere aanvrager, wordt deze beschouwd als dezelfde aanvrager.
2. Een aanvrager mag een vergunning aanvragen voor meerdere voertuigcategorieën.
3. Een aanvraag voor een vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt gedaan met gebruikmaking van het door het college daarvoor vastgestelde digitale aanvraagformulier.
4. De aanvrager dient de vergunning aan te vragen onder overlegging van:
 - a. Statuten van de rechtspersoon en de inschrijving bij de KVK of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat;
 - b. Kopie ID/Paspoort en contactgegevens van de zaakvoerder(s), bestuurder(s) en/of vennoten;
 - c. Contactgegevens van minstens twee contactpersonen;
 - d. De aanbieder overlegt een compleet en realistisch plan van aanpak met daarin ten minste:
 - i. Een implementatieplan met daarin beschreven wat de aanbieder wil bereiken, hoe de aanbieder dit gaat realiseren, waar en hoe wordt gestart en met hoeveel voertuigen (inclusief onderbouwing), wanneer, waar opschalen/afschalen met hoeveel voertuigen, welke marketing/communicatie uitingen/activiteiten om gebruik van deelvoertuigen te vergroten, en hoe de samenwerking wordt afgestemd met bedrijven en andere mobiliteitsaanbieders zoals openbaar vervoer en deelauto's. Wanneer de aanbieder al in andere steden actief is, geeft hij referenties van het gebruik in deze steden;
 - ii. Een (her)verdelings- en benuttingsplan voor een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte zodat er geen grote (ongewenste) clustering van deelvoertuigen plaatsvindt. Hierin is tenminste opgenomen waar, op welke manier en met welke frequentie deelvoertuigen door de aanbieder (her)verdeeld worden. De locaties aangegeven in het Aanwijsbesluit Deelvoertuigen dienen in ieder geval te worden opgenomen;
 - iii. Een veiligheidsplan, waarin is opgenomen op welke manier de veiligheid van de gebruiker en andere verkeersdeelnemers te allen tijde wordt gewaarborgd, en hoe de gebruiker wordt aangespoord om op een veilige en verantwoorde manier gebruik te maken van de deelvoertuigen en de openbare ruimte. Instructies voor juist gebruik, het stimuleren van juist gebruik en consequenties van onjuist gebruik dienen hierin beschreven te staan.
 - iv. Een onderhoudsplan, met daarin beschreven hoe vaak de voertuigen worden gecontroleerd op werking en wettelijke conformiteit, en hoe ze worden schoongehouden (o.a. van graffiti, stickers (met uitzondering van stickers gerelateerd aan de deelvoertuigen)). Hierin wordt ook aangegeven hoe de accu's worden opgeladen/verwisseld.
 - v. Een klachtenplan, zodat de aanbieder zijn klachtenafhandeling goed organiseert voor gebruikers en derden. Met daarin beschreven de wijze van indiening (met ten minste identificatie deelvoertuig en vrij veld voor opmerkingen), termijn van afhandeling, acties, registratie en reactie. De aanbieder zorgt dat zijn contactgegevens (ten minste: naam, telefoonnummer en voertuignummer) op zijn deelvoertuigen zichtbaar en goed leesbaar aanwezig zijn, zodat duidelijk is waar meldingen ingediend dienen te worden. Klachten van derden en afhandeling

hiervan dient geregistreerd te worden en binnen 24 uur beantwoord te worden. Ook klachten die via de gemeente (incl. Buiten Beter) en de MaaS Dienstverlener binnenkomen worden hierin meegenomen. Aanvullend in geval van aanvraag van verlenging: een aanpak om overlast verder terug te dringen.

- vi. Een data- en persoonsgegevensplan, met daarin vermeld welke data wordt geleverd aan de gemeente en hoe de datalevering wordt georganiseerd. Aanvullend in geval van aanvraag van verlenging: een aanpak om per melding de oplostijd en handeling op straat te monitoren en inzichtelijk te maken voor de gemeente.
- e. het ingevulde Bibob vragenformulier.

Artikel 5 Aan de vergunning te verbinden voorschriften

Het college kan in ieder geval de volgende voorschriften en beperkingen aan een vergunning verbinden:

- a. de vergunning is niet overdraagbaar;
- b. vergunninghouder draagt er zorg voor dat de deelvoertuigen voldoen aan de geldende regelgeving en kwaliteitsnormen;
- c. vergunninghouder zorgt ervoor dat deelscooters alleen aangeboden worden aan personen van 16 jaar of ouder;
- d. de vergunninghouder exploiteert binnen twaalf weken na de vergunningverlening het minimumaantal vergunde deelvoertuigen.

Artikel 6 Vergunningvoorschriften

Het college verbindt aan de vergunning in ieder geval de volgende voorschriften:

1. Defecte of niet te gebruiken voertuigen dienen binnen 24 uur door de aanbieder gerepareerd of verwijderd te worden uit de openbare ruimte. De aanbieder zorgt ervoor dat hij hierop actief handhaaft. Defecte voertuigen worden niet gebruikt en nemen daarom schaarse ruimte in, en zorgen voor verrommeling van de openbare ruimte.
2. De aanbieder draagt er zorg voor dat voertuigen te allen tijde heel (vrij van deuken en gaten, etc.), veilig, schoon en netjes (vrij van beplakking en graffiti, etc.) zijn en blijven.
3. De aanbieder houdt zich aan de zonering waarbinnen de deelvoertuigen niet mogen worden aangeboden en aan de geldende verkeersregels. De aanbieder is te allen tijde verantwoordelijk voor het correct stallen van de deelvoertuigen en neemt de nodige maatregelen om hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen binnen 24 uur correct te stallen of te verwijderen uit de openbare ruimte. De gemeente mag hinderlijk of foutief geparkeerde deelvoertuigen verwijderen uit de openbare ruimte. Deze kunnen tegen betaling worden opgehaald bij het Fietsdepot.
4. De deelvoertuigen mogen niet ter gebruik aan worden geboden in de gebieden waar het achterlaten van deelvoertuigen verboden is. Deze plaatsen worden aangewezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijsbesluit Deelvoertuigen van de gemeente en kunnen gebied-specifiek worden opgesteld. De aanbieder dient zijn software voor de gebruiker zo op te maken en te exploiteren dat het onmogelijk is voor gebruikers om een gebruikssessie te beëindigen wanneer de gebruiker zich in een dergelijke zone bevindt (via bijvoorbeeld geofencing). Daarnaast kan de gemeente gebieden aanwijzen waarbinnen een snelheidsbeperking door middel van geofencing uitgevoerd dient te worden voor bepaalde voertuigcategorieën.

5. De aanbieder dient gemiddeld per maand 75% van zijn overeengekomen aantal voertuigen beschikbaar te hebben in de gemeente om hiermee een continuïteit in aanbod te garanderen. Gebruikers moeten op de deelvoertuigen kunnen vertrouwen voor hun reisbehoeften. Wanneer er zomaar deelvoertuigen verdwijnen uit de stad, heeft dat een negatief effect op de betrouwbaarheid van het systeem. Indien de aanbieder onderbrekingen wenst te bekomen waardoor de gebruiker geen of slechts gedeeltelijk beschikking zal hebben over de Deelvoertuigen, dient hij deze per mail aan te vragen en te motiveren aan de gemeente. De gemeente geeft aan of de gewenste (tijdelijke) uitdienstname aanvaardbaar is.
6. De openbare ruimte is kostbaar en daarom is het wenselijk dat deze ruimte efficiënt gebruikt wordt. Dit geldt ook voor deelvoertuigen en daarom moet er gestreefd worden naar een optimale gebruikersratio. In het eerste jaar dienen de deelvoertuigen minimaal een gemiddeld gebruik van 1 rit per deelvoertuig per dag te halen. Na het eerste jaar dient er een minimaal gemiddeld gebruik van 2 ritten per deelvoertuig per dag te zijn. Daarnaast mag het deelvoertuig, niet zijnde een defect voertuig, maximaal 4 dagen stilstaan om de druk op de openbare ruimte en overlast van deelvoertuigen te beperken.
7. Om het gebruik te kunnen monitoren en voor handhaving en beheer van de deelvoertuigen levert de aanbieder inzicht in de volgende data aan de gemeente. De volgende data worden geanonimiseerd per kwartaal (of eerder op verzoek), zonder extra kosten, digitaal via een gebruikelijk en leesbaar format aangeleverd:
 - a. Aantal unieke gebruikers
 - b. Aantal actieve gebruikers
 - c. Aantal kilometers per rit
 - d. Aantal ritten per dag
 - e. Gemiddelde duur gebruik per rit
 - f. Tijdstip (start, einde)
 - g. Stilstand tijd voertuigen
 - h. Gebruikers inzet (voor welke verplaatsing is het deelvoertuig gebruikt?)
 - i. Locatie herkomst en bestemming
 - j. Gebruikersratio: aantal beschikbare voertuigen per buurtcode/in gebruik zijnde voertuigen per buurtcode.
 - k. Aantal defecte voertuigen
 - l. Aantal en locaties vernielde voertuigen
 - m. Ontvangen meldingen, klachten en oplostijd hiervan
 - n. Gemiddelde leeftijd klanten
 - o. Meldingen per deelvoertuig inclusief aard (o.a. klacht, vragen, opmerkingen)
 - p. Afhandelingstermijn van meldingen
 - q. Welk vervoermiddel vervangt het deelvoertuig?
8. Voor klachten die via de gemeente binnenkomen ontvangt de gemeente binnen één werkdag een terugkoppeling van de aanbieder met toelichting hoe de klacht is afgehandeld.
9. De aanbieder faciliteert de gemeente zo goed als mogelijk om gezamenlijk een oplossing te bieden voor de verkeersproblemen (ook bij evenementen en wegwerkzaamheden) in Deventer.
10. Binnen de gemeente Deventer zijn een aantal privéterreinen die wel openbaar toegankelijk zijn, maar niet in eigendom en/of beheer zijn van de gemeente Deventer. De aanbieder dient aparte afspraken te maken over het aanbieden van de deelvoertuigen op deze terreinen met de desbetreffende beheerders of belangenbehartigers. Deze terreinen worden aangewezen door burgemeester en wethouders in het Aanwijfsbesluit Deelvoertuigen van de gemeente.

Artikel 7 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelvoertuigen

1. Vergunningaanvraag is mogelijk vanaf het moment dat aanvragen kunnen worden ingediend als bedoeld in artikel 5.
2. Bij schaarste geldt “op volgorde van binnenkomst”, waarbij als datum van indiening geldt de datum waarop de aanvraag volledig is.
3. Er wordt geen wachtlijst opgesteld, de aanbieder moet wachten tot de nieuwe ronde vergunningverlening.

Artikel 8 Citeerregel

Deze nadere regels worden aangehaald als Nadere regels deelvoertuigen Deventer.

Artikel 9 Inwerkingtreding

Deze nadere regels treden in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Aldus besloten op [datum] te [plaats],
Burgemeester en wethouders voornoemd,
de secretaris,

de burgemeester,