

Nota van Inlichtingen

Samenwerkingsmodel voor (en met) aanbieders van deelauto's

Algemeen

1. Vraag:

Kunt u aangeven wie er namens de Gemeente Utrecht betrokken zijn bij deze marktconsultatie en wat hun rol is?

Antwoord:

Er is een multidisciplinair team betrokken bij de marktconsultatie. Het vaste team bestaat uit beleidsmakers/projectleiders op het gebied van deelmobiliteit, ondersteund door collega's van inkoop, communicatie en juridische zaken. Daarnaast worden er op bepaalde thema's collega beleidsmakers betrokken van andere opgaven, zoals parkeren of laadinfrastructuur.

2. Vraag:

U spreekt over samenwerking met betrekking tot deelmobiliteit. Is het mogelijk dat de Gemeente Utrecht zelf de keuze maakt voor een aanbieder van alleen de softwaremodule voor deelmobiliteit?

Antwoord:

Bij beantwoording gaan we er, na verduidelijking van deze vraag door de indiener, vanuit dat het gaat om het inbouwen van (deel)software in deelauto's. Het is onwaarschijnlijk dat we als gemeente samenwerking(en) aangaan met aanbieders van (deel)software. Aanbieders van (deel)software dienen zelf samenwerking(en) met deelauto-aanbieders aan te gaan. Aanbieders van deelauto's zijn op hun beurt vrij om hun dienst op te zetten met of zonder een aparte aanbieder van (deel)software naar keuze.

Hoofdstuk 1. Context

3. Vraag (met betrekking tot 1.1. Aanleiding):

"Op dit moment werken wij met aanbieders samen volgens de 'Beleidsregels Autodate' uit 2007. De kern hiervan is dat aanbieders bij ons (op elk gewenst moment) een 'parkeervergunning autodeel-organisaties' aanvragen met daarbij, indien gewenst, een gereserveerde parkeerplek. Aanbieders krijgen deze parkeerplek voor onbepaalde tijd." Kunt u aangeven wat er gebeurt met de afgegeven vergunning na de invoering van het nieuwe samenwerkingsmodel?

Antwoord:

Zoals in de leidraad van deze marktconsultatie beschreven, kent het actualiseren van de beleidsregels twee pijlers; een inhoudelijke en een juridische pijler. In de inhoudelijke pijler bepalen we uitgangspunten die in het samenwerkingsmodel komen te staan. In de juridische pijler kijken we welke juridische vorm het beste past bij de inhoudelijke uitgangspunten. Op basis van gemaakte keuzes in beide pijlers bepalen we wat te doen met de reeds afgegeven vergunningen. Er gaat mogelijk een overgangstermijn gelden voor aanbieders die nu al in Utrecht actief zijn.

4. Vraag (met betrekking tot 1.1. Aanleiding):

"We vinden een nieuw samenwerkingsmodel, met geactualiseerde beleidsregels, noodzakelijk om een kwantitatieve en kwalitatieve schaa sprong voor deelauto's te kunnen bewerkstellingen".
Kunt u toelichten wat u verstaat onder een kwantitatieve en kwalitatieve schaa sprong?

Antwoord:

Utrecht heeft een stevige ambitie. Deelmobiliteit moet op termijn vanzelfsprekender zijn dan het bezit van een auto. Utrecht kent momenteel het grootste aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Aanvullend willen we een grote kwantitatieve sprong maken en het aanbod van deelvoertuigen in de stad verder uitbreiden. Daarnaast geloven we dat deelmobiliteit pas succesvol gaat worden als we ook een kwalitatieve sprong maken. We willen dat het gebruik van deelmobiliteit een zorgeloze ervaring is die verwachtingen van gebruikers waarmaakt of zelfs overtreft. Denk dan aan zaken als beschikbaarheid ('nooit misgrijpen'), nabijheid ('altijd in de buurt') en keuzevrijheid ('verschillende type voertuigen/proposities').

Hoofdstuk 2. Vragen

5. Vraag (met betrekking tot vraag 8):

Naast de deelmobiliteit in de openbare ruimte, zijn deelauto's bij vastgoedprojecten ook van invloed op het algehele deelvervoer in de stad. Hoewel dit vervoer vaak op eigen parkeerplaatsen wordt aangeboden, heeft de gemeente invloed bij vergunningstoewijzingen en bestemmingsplannen. In hoeverre zijn dit soort projecten in scope bij deze consultatie?

Antwoord:

Het nieuwe samenwerkingsmodel - en daarmee de marktconsultatie - heeft betrekking op de gehele stad. De inzet van deelauto's bij vastgoedprojecten is dus ook onderdeel van de scope van deze marktconsultatie. De rol van de gemeente verschilt per ontwikkelingsproject, maar we vinden het wat deelmobiliteit betreft belangrijk om aan te sluiten bij stadsbreed aanbod om te voorkomen dat er eilandjes met aanbod ontstaan.

Hoofdstuk 3. Procedure

6. Vraag (met betrekking tot Inleiding):

Wie zijn namens Gemeente Utrecht betrokken bij de voorgenomen gesprekken met deelnemende partijen?

Antwoord:

Dat is nog nader te bepalen en zal (deels) afhangen van de antwoorden van de deelnemende partijen. Er zullen in ieder geval beleidsmakers/projectleiders op het gebied van deelmobiliteit aanwezig zijn, mogelijk aangevuld met collega beleidsmakers van andere opgaven, zoals parkeren en laadinfrastructuur.

7. Vraag (met betrekking tot 3.2. Indiening antwoord):

“De gemeente Utrecht verzoekt u het document ‘vragen en antwoordformulier’ in te vullen en digitaal in te dienen op TenderNed.” Kunt u bevestigen dat u met ‘indienen’ bedoelt het versturen van de ingevulde vragenlijst via de berichtenmodule in TenderNed (gegadigde ziet geen andere optie binnen de TenderNed omgeving voor deze marktconsultatie)?

Antwoord:

Ja, dat is correct – dat bedoelen we.

8. Vraag (met betrekking tot 3.3. Verslaglegging):

“Dit verslag wordt, na afloop, gedeeld met deelnemende partijen en met beleidsmakers van de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven en Rotterdam (G5).” Kunt u toelichten wat de rol is van de andere gemeenten?

Antwoord:

De andere gemeenten hebben geen directe rol in het ontwikkelen/formuleren van het nieuwe samenwerkingsmodel voor (en met) aanbieders van deelauto's in Utrecht. Er is wel regelmatig overleg tussen de 5 grootste gemeenten in ons land (Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht), waarin gemeenten elkaar informeren en adviseren op het gebied van deelmobiliteit.