Nummer ZD2017-008172

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Spoedvoordracht voor de collegevergadering van 19 december 2017

Portefeuille Verkeer en Vervoer (35)

Agendapunt F2

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vrijgeven voor inspraak en consultatie van het deelfietsbeleid

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

A. In te stemmen met het vrijgeven voor inspraak en consultatie van de stadsdelen van het beleidsvoornemen 'Deelfietsen in Amsterdam' nog zonder dekking van de voorziene meerjarig incidentele lasten, met als belangrijkste punten:

1. Deelfietsen kunnen bijdragen aan een vermindering van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met openbaar vervoer en auto (P+R) en stimulering van het fietsgebruik.

2. Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam om de druk in de openbare ruimte te beheersen en te voorkomen dat de deelfietsen overlast en extra druk in de openbare ruimte veroorzaken, met als belangrijkste aspecten:

a. Deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

b. De vergunning geldt voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar.

c. Binnen een jaar na start van de proefperiode start de gemeente een evaluatie. Deze kan leiden tot verlenging, aanpassing of stopzetting van de gekozen situatie.

d. De gemeente Amsterdam wil vergunningen alleen verlenen aan integere partijen. Een integriteitstoets is daarom onderdeel van het vergunningverleningsproces.

3. Amsterdam kiest voor een fijnmazig stedelijk deelfietssysteem dat inzet op maximering van het gebruik per deelfiets, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

a. Aanbieden en parkeren van fietsen is overal conform de geldende fietsparkeerregels toegestaan, behalve in gebieden die door het college zijn aangewezen.

b. In deze specifiek aangewezen gebieden mogen deelfietsen uitsluitend in de aangewezen deelfietsvakken parkeren, waar mogelijk inpandig. Buiten deze deelfietsvakken geldt een deelfietsparkeerverbod , vanwege de druk op de openbare ruimte en het belang van een goede inrichting en toegankelijkheid van de openbare ruimte.

c. Het gaat hierbij in ieder geval om:

i. Stadsdeel Centrum (= binnen de S100).

ii. Gebieden met een hoge fietsparkeerdruk, zoals de Kinkerbuurt, Da Costabuurt, Van Lennepbuurt, Noordpijp, Museumplein e.o. en Zuidas.

iii. Bij overstaplocaties (waaronder trein- en metrostations, P+R's en belangrijke tram en bushaltes).

iv. Stadsparken.

4. De gemeente kiest voor maximaal drie aanbieders.

5. Elke aanbieder mag minimaal 1.000 en maximaal 3.000 fietsen plaatsen in de openbare ruimte (en in nog overeen te komen gemeentelijke stallingen).

6. De gemeente stuurt op zoveel mogelijk benutting van de deelfietsen.

7. De gemeente verleent vergunningen aan aanbieders die in ieder geval voldoen aan de drempelvoorwaarden en die vervolgens de meeste punten scoren in een vergelijkende toets, waarbij de aanvragen die aan de drempelvoorwaarden voldoen, op kwalitatieve criteria met elkaar worden vergeleken.

8. Vergunninghouders dienen zich te houden aan onderstaande voorschriften:

a. Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en aanspreekbaar is.

b. Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn fietsen real-time traceerbaar.

c. Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.

d. Data: een marktpartij deelt (anonieme) data over o.a. gebruik per deelgebied aantal kilometers (totaal en per fiets), type gebruiker (bewoner, bezoeker, forens of anders) en de locatie van fietsen.

e. Handhaving en rapportages: een marktpartij neemt verantwoordelijkheid voor toezicht op hun eigen deelfietsen en stelt de gemeente alle gevraagde rapportages beschikbaar om het functioneren op deze aspecten te monitoren.

9. De gemeente kiest ervoor de kosten die de gemeente moet maken aan aanleg en beheer van vakken en de kosten van de handhaving neer te leggen bij de aanbieders van de deelfietsen; er wordt nog bekeken welk juridisch instrument hier het meest geschikt voor is.

10. De gemeente staat naast reguliere deelfietsen ook zero-emissie bromfietsen en deelbakfietsen toe, onder de volgende condities:

a. Maximaal twee aanbieders met maximaal 250 zero-emissie bromfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbromfiets.

b. Maximaal twee aanbieders met maximaal 25 deelbakfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbakfiets.

11. De gemeente is vergunningverlener en ziet toe op een correcte uitvoering van het hier geschetste deelfietsbeleid. Waar nodig treedt de gemeente handhavend op.

B. Kennisnemen van de kosten van het implementeren en exploiteren van het deelfietsbeleid, met als belangrijkste punten:

1. De meerjarig incidentele kosten voor het uitvoeren van het beleid zijn nog niet gedekt, waarmee uitvoering van het beleid nog onzeker is.

2. Zolang er geen middelen voor 2019 t/m 2021 zijn, kan de gemeente nog niet starten met het traject van vergunningverlening (en dus niet met de uitvoering van het beleid); de overige maatregelen kunnen wel in gang worden gezet, met dien verstande dat deze investeringen deels voor niets zijn geweest als er uiteindelijk geen meerjarig incidentele middelen voor 2019 /m 2021 kunnen worden gevonden.

3. Voorbereiding en implementatie van het deelfietsbeleid (voorzien in tweede helft 2018) kost 10.2.b en bestaat uit aanleggen van deelfietsvakken (10.2.b k), vergunningverlening en bezwaar/beroep (10.2.b), communicatie, beleid en juridische advisering (10.2.b k).

4. Meerjarig incidentele kosten na start (voorzien voor 2019, 2020 en 2021) bedragen 10.2.b per jaar, en bestaan uit handhavingskosten (10.2.b k), monitoring, beleid en communicatie (€10.2.b k) en beheerkosten voor deelfietsvakken (10.2.b k).

5. Er wordt gezocht naar aanvullende middelen, onder andere via subsidieverzoeken bij Vervoerregio Amsterdam en Ministerie van I&W (in het kader van de Slim&Duurzaam).

C. Instemmen met het dekken van de kosten voor 2018 (10.2.b k) uit bestaande middelen fietsbeleid en programma fiets (en leges voor de vergunningverlening).

D. Planning is begin 2019 operationeel te zijn met deelfietsen op straat, met dien verstande dat pas gestart kan worden met de vergunningverlening op het moment dat er middelen gereserveerd zijn voor 2019 t/m 2021.

Reden spoed

Er is spoed vanwege een toezegging aan de gemeenteraad het conceptdeelfietsbeleid nog in december vrij te geven voor inspraak. Daarnaast lopen er bezwaarzaken van deelfietsbedrijven tegen het besluit van de stadsdelen om te gaan handhaven op artikel 2.50 van de APV.

Kernboodschap

Amsterdam is een fietsstad bij uitstek. De positieve kant van de fiets is evident: de fiets maakt de stad gezonder en aantrekkelijker. De gemeente wil bekijken of het aanbieden van deelfietsen deze doelstellingen kan ondersteunen, zonder dat dit leidt tot deelfietsexcessen die de Amsterdammer de afgelopen maanden in de stad heeft kunnen zien. De deelfiets kan een stimulans zijn voor de forens om OV en fiets te nemen (first/last mile) en de deelfiets kan bijdragen aan een betere verbinding met P+R. Ook kan de deelfiets bijdragen aan een lagere fietsparkeerdruk. Ook bekijkt de gemeente of de deelfiets het fietsgebruik

in Noord, Nieuw-West en Zuidoost vergroot. Om dit te testen, experimenteren we met een beperkt aantal aanbieders en fietsen.

Bestuurlijke achtergrond

In de zomer van 2017 hebben verschillende deelfietsaanbieders hun deelfietsen te huur aangeboden in de openbare ruimte. De gemeente heeft in september 2017 de betreffende partijen laten weten dat het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte niet is toegestaan volgens de Algemene Plaatselijke Verordening en dat er gewerkt wordt aan een deelfietsbeleid, waarin regels komen te staan over het aanbieden van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte. Inmiddels zijn de meeste deelfietsen weggehaald uit de openbare ruimte.

Bestuurlijke prioriteit

Het opstellen van deelfietsbeleid is actueel geworden als gevolg van een excessieve groei van het aantal aanbieders en deelfietsen in de openbare ruimte. Deze zorgden voor veel overlast (o.a. het bezet houden van schaarse fietsparkeerruimte en een verrommeling van de openbare ruimte). Aan de raad is toegezegd uiterlijk in december te komen met conceptbeleid voor deelfietsen in Amsterdam.

Wettelijke grondslag

Artikel 149 Gemeentewet op basis waarvan de raad de verordeningen maakt die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt.

Artikel 160, eerste lid onder a Gemeentewet op basis waarvan het college bevoegd is het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 160, eerste lid onder b Gemeentewet op basis waarvan het college bevoegd is beslissingen van de raad voor te bereiden.

Artikel 2 van de Inspraakverordening op basis waarvan het college inspraak verleent met betrekking tot een beleidsvoornemen.

Artikel 2.50 Algemene Plaatselijke Verordening

Het is verboden op of aan de weg of het openbaar water tegen betaling diensten aan te bieden of te verlenen voor een werkzaamheid, zoals

a.schoenpoetser, gids, portrettist, fotograaf, bewaker van voertuigen of andere zaken, reiniger van auto's of

b.het werven van klanten voor bedrijven zoals rondvaartrederijen, hotels, horecabedrijven en prostitutiebedrijven.

Onderbouwing besluit

Beslispunt A 1: Deelfietsen kunnen bijdragen aan een vermindering van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met openbaar vervoer en auto (P+R) en stimulering van het fietsgebruik.

In Amsterdam staan veel fietsen stil. Stilstaande fietsen in de openbare ruimte en in stallingen kosten de gemeente geld (van 10.2.b tot 10.2.b per plek per jaar). Amsterdam wil fietsparkeerplekken efficiënter benutten. Nu wordt namelijk 15% van de bestaande fietsparkeercapaciteit niet actief gebruikt. We streven zo naar minder stilstaande fietsen in de openbare ruimte. Met name in het centrumgebied (binnen S100, West en de Pijp) en rond de stations is de fietsparkeerdruk hoog. De gemeente neemt al veel maatregelen om de fietsrekken in de stad te ontlasten (fietsparkeerduurbeperking, opruimen van fietswrakken). Het is de verwachting dat bij het aanbieden van meer deelfietsen bij stations veel mensen in ieder geval de eigen 'stationsfiets' niet meer nodig hebben. Dit draagt bij aan een lagere parkeerdruk. Om de fietsparkeerdruk in de rest van de stad naar beneden te brengen, is wellicht meer nodig dan alleen de aanwezigheid van deelfietsen. De gemeente wil dit in samenwerking met de markt verder onderzoeken. Dat komt ten goede aan een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte.

Verder is de deelfiets interessant voor de reis van deur-tot-deur in combinatie met het OV en bij P+R's. Amsterdam groeit de komende jaren door tot mogelijk [illegible] miljoen inwoners. Het aantal verplaatsingen in de stad en de regio neemt met 30% toe. Zonder aanvullende maatregelen zal de stad steeds minder goed bereikbaar worden. Het succes van de OV-fiets heeft aangetoond dat de fiets het natransport (last mile) voor veel mensen een uitkomst is. Het bieden van meer keuzevrijheid en meer capaciteit op dat vlak zal ertoe leiden dat mogelijk meer mensen voor deze combinatie kiezen.

We streven er voorts naar dat er meer wordt gefietst in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025. Het aanbieden van deelfietsen kan hier mogelijk aan bijdragen, uit onderzoek is gebleken dat de hoge aanschafkosten van een fiets een van de redenen zijn waarom er weinig gefietst wordt. .Dit past allemaal bij de ambitie van Amsterdam om meer ruimte te bieden aan de fiets.

Beslispunt A2: Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam om de druk in de openbare ruimte te beheersen en te voorkomen dat de deelfietsen overlast en extra druk in de openbare ruimte veroorzaken, met als belangrijkste aspecten:

a. Deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

Amsterdam kiest ervoor een vergunningsysteem te introduceren. Bij de introductie van de deelfiets het afgelopen jaar is geconstateerd dat aanbieders veel over hebben voor een stevig marktaandeel. Fietsen werden in grote hoeveelheden door de aanbieders op straat aangeboden, zonder dat gekeken werd naar het 'laadvermogen' van de locatie of naar de gebruikspotentie per fiets. Ook kwamen deelfietsen her en der in de stad terecht, zonder dat er een herverdeling van fietsen plaatsvond. Daarnaast werden gebruikers niet verantwoordelijk gehouden voor het verkeerd parkeren van fietsen. Dit leidde tot een aantal negatieve effecten:

1. (Te) veel deelfietsbedrijven zetten deelfietsen 'zomaar in de stad' met in verschillende mate interesse in het gebruik ervan, waarbij weinig gebruikte deelfietsen schaarse fietsrekken bezet houden.

2. Deelfietsen worden, soms hinderlijk, in drukke gebieden buiten de rekken achtergelaten, waardoor de fietsparkeerdruk toeneemt en ze bijdragen aan de verrommeling en onveiligheid van de openbare ruimte (de doorgang voor voetgangers, gehandicapten en/of hulpdiensten wordt hierdoor belemmerd).

3. Deelfietsen, al dan niet defect, die te lang op incourante plekken blijven staan, zonder dat ze opgehaald en herverdeeld worden.

4. De aanbieders zorgen onvoldoende voor herverdeling van deelfietsen, met als gevolg een onevenwichtige spreiding van deelfietsen over de stad. Hierdoor worden bepaalde buurten overspoeld met deelfietsen, terwijl elders er nauwelijks of geen aanbod was.

b. De vergunning geldt voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar.

c. Binnen een jaar na start van de proefperiode start de gemeente een evaluatie. Deze kan leiden tot verlenging, aanpassing of stopzetting van de gekozen situatie.

De gemeente wil de vergunning voor een open stedelijk deelfietssysteem verlenen voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijkheid voor het college om de geldigheid van de vergunningen met één jaar te verlengen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- Marktpartijen geven in de marktconsultatie aan dat voor een proef één jaar nodig is om effecten van een deelfietssysteem goed te kunnen zien. Er is tijd nodig om een deelfietssysteem te implementeren. Daarbij komt dat een aanloopperiode nodig is om gebruikers aan een deelfiets te laten wennen. Ook geldt dat hoe langer een experiment duurt, hoe beter de effecten zichtbaar zijn.
- Een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen vanuit de openbare ruimte is een schaars goed. Daarvoor geldt dat een vergunning voor een schaars goed niet voor onbepaalde tijd mag worden verleend.
- De gemeente wil weten hoe deelfietsen in de praktijk kunnen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen, door middel van een evaluatie De gemeente wil marktpartijen na de evaluatie tijd geven om waar nodig bij te sturen. Na de proefperiode is bovendien tijd nodig om eventuele wijzigingen door te voeren in de regulering van een deelfietssysteem. Afhankelijk van de complexiteit is daarvoor een optie van één jaar.
- Voor het opstarten van een deelfietssysteem zijn investeringen nodig door marktpartijen en de gemeente. Een proef vergt een aanzienlijke operationele en financiële inspanning. Daarbij geven marktpartijen aan dat een afdoende proefperiode nodig is om de investeringen die worden gedaan (deels) terug te verdienen via de exploitatie.

Op basis van de evaluatie kan ervoor worden gekozen het beleid op dezelfde wijze voort te zetten, aan te passen of zelfs helemaal stop te zetten (en deelfietsen in het geheel te verbieden in Amsterdam). Afhankelijk van welke keuze gemaakt wordt, moeten er dan opnieuw (structurele) middelen aangevraagd worden.

d. De gemeente Amsterdam wil vergunningen alleen verlenen aan integere partijen. Een integriteitstoets is daarom onderdeel van het vergunningverleningsproces.

De gemeente onderzoekt nog wat in dit geval de meest passende wijze is om potentiële deelfietsaanbieders op integriteit te screenen. Een mogelijkheid is een screening in het kader van de Wet Bibob. Integriteitsrisico's zitten o.a. in de grote sommen geld die door de marktpartijen worden geïnvesteerd en het relatief ongereguleerde karakter van de sector. Daarnaast betreft het een nieuwe branche waar nog weinig over bekend is.

Beslispunt A3: Amsterdam kiest voor een fijnmazig stedelijk deelfietssysteem dat inzet op maximering van het gebruik per deelfiets

a. Aanbieden en parkeren van fietsen is overal conform de geldende fietsparkeerregels toegestaan, behalve in gebieden die door het college zijn aangewezen.

b. In deze specifiek aangewezen gebieden mogen deelfietsen uitsluitend in de aangewezen deelfietsvakken parkeren, waar mogelijk inpandig. Buiten deze deelfietsvakken geldt een deelfietsparkeerverbod.

Het gereguleerd aanbieden van deelfietsen moet ervoor zorgen dat de druk op de openbare ruimte en de verrommeling beperkt blijven. Er zijn echter gebieden in Amsterdam waar verdere regulering nodig is. Hier is de druk op de openbare ruimte en de kans op verdere verrommeling zo groot, dat het nodig is hier specifieke vakken aan te wijzen waar deelfietsen mogen parkeren. Daarbuiten is het niet toegestaan om de deelfiets te parkeren.

In drukke gebieden, in stadsparken en bij grote OV-overstaplocaties stellen we daarom voor om het parkeren van deelfietsen uitsluitend toe te staan in aangewezen deelfietsvakken . Buiten deze deelfietsvakken geldt een deelfietsparkleerverbod. Waar mogelijk worden deelfietsen gestald in inpandige stallingen, om zo de druk op de openbare ruimte te verkleinen. In gebieden waar de openbare ruimte te beperkt is voor het aanleggen van fietsdeelvakken wordt in eerste instantie gekeken naar het omzetten van autoparkeervakken naar fietsdeelvakken. Voor het plaatsen van ongeveer 20 deelfietsen zijn twee autoparkeervakken nodig.

Dit betekent dat er in de gebieden waar deelfietsen alleen in de aangewezen deelfietsparkeervakken geparkeerd mogen worden een goede spreiding van deelfietsvakken nodig is. Om aantrekkelijk te kunnen zijn voor de gebruiker moet er om de 250-300 meter een deelfietslocatie (vak of inpandige stalling) zijn.

In het eerste kwartaal van 2018 worden in overleg met de stadsdelen de locaties bepaald waar fietsdeelvakken moeten komen en wat ervoor nodig is om tot een dekkend netwerk te komen van deelfietsvakken. Ook worden de stadsdelen betrokken bij het definitieve besluit gebieden aan te wijzen (of juist niet aan te wijzen) waar deelfietsen in speciale vakken moeten staan. In de APV wordt opgenomen dat het college de bevoegdheid krijgt deze gebieden aan te wijzen.

Onder beslispunt A4: De gemeente kiest voor maximaal drie aanbieders.

De gemeente moet op grond van de Europese Dienstenrichtlijn onderbouwen waarom er beperkingen worden opgelegd aan ondernemers. Het beperken van het aantal ondernemers moet eveneens goed onderbouwd worden. De gemeente ziet voldoende redenen om het aantal aanbieders te beperken tot drie. Het verder verminderen van het

aantal aanbieders is niet aan de orde. Voordeel is dat hiermee marktpartijen op de markt komen met elk hun eigen aanbod en dat er keuzevrijheid ontstaat voor gebruikers. De argumenten om het aantal aanbieders te beperken tot drie, zijn als volgt:

- Er is in Amsterdam beperkt ruimte voor meer fietsen. Er hebben meer dan 20 partijen aangegeven interesse te hebben in het exploiteren van een deelfietssysteem. Dit past niet in de openbare ruimte.
- Er is ruimte om maximaal drie aanbieders te faciliteren. Voordeel is dat hierdoor ook concurrentie ontstaat tussen de aanbieders.
- Met meer aanbieders zijn er ook meer fietsen nodig voor een fijnmazig stedelijk systeem.
- Grote deelfietsparkeervakken zijn ruimtelijk moeilijk inpasbaar. Per deelfietsparkeervak geven marktpartijen vanuit de marktconsultatie aan vaak zo'n 10 fietsparkeerplekken nodig te hebben. Aanbieders zien mogelijkheden om vakken te delen met andere aanbieders en verwachten dan uit de voeten te kunnen met deelfietsvakken met een capaciteit tussen de 15-20 plekken per vak. Dit is mede afhankelijk van het soort locatie en het uiteindelijke gebruik van de deelfietsen. Als het aantal aanbieders toeneemt, past dat niet meer in de openbare ruimte.
- Handhaving en zelfregulering is beter mogelijk met beperkt aantal partijen.

Beslispunt A5: Elke aanbieder mag minimaal 1.000 en maximaal 3.000 fietsen plaatsen in de openbare ruimte (en in nog overeen te komen gemeentelijke stallingen).

Voor een dekkend systeem zijn 7.500 fietsen nodig (9.000 bij drie aanbieders). De gemeente wil daarom vanaf de start van de proef ruimte bieden aan maximaal 9.000 deelfietsen. Elke aanbieder moet daarbij starten met minimaal 1.000 fietsen om te garanderen dat het systeem vanaf het begin voldoende fijnmazig is om succesvol te worden. Daarnaast wordt een inspanningsverplichting aan de partijen opgelegd om het aantal verhuringen per fiets gemiddeld vier per dag te laten zijn. Dit stimuleert hen om goed na te denken over het aantal te plaatsen fietsen en de locaties waar ze worden neergezet.

Het aantal fietsen is gemaximeerd op 9.000. Dit aantal komt voort uit een aantal overwegingen:

1. Meer dan 9.000 deelfietsen leidt naar verwachting tot een te hoge druk op de openbare ruimte en zorgt voor meer clustering in gebieden dan gewenst is. Hierbij is uitgegaan van de verwachte hoeveelheid fietsen in stadsdeel Centrum, waar de druk op de openbare ruimte het meest manifest is. Het aantal van 9.000 fietsen in de stad leidt in stadsdeel Centrum naar verwachting tot ongeveer 1.200 fietsen.Dit aantal is berekend door het percentage bewoners ten opzichte van het totaalaantal inwoners van Amsterdam (10,5) te projecteren op het aantal fietsen (10,5% van 9.000 is 946). Hier is vervolgens een ophogingsfactor van 1,25 overheen gedaan, vanwege de populariteit van centrum en het aantal mogelijke bestemmingen dat hier te vinden is (1.183). In het centrum gaan we uit van het aanbieden van fietsen vanuit aangewezen locaties: stallingen en deelfietsvakken. Voor een dekkend netwerk zijn er ongeveer 35 nodig. Dit betekent dat er gemiddeld 34 fietsen per locatie zullen zijn in centrum; voor deelfietsvakken gaan we uit van (in de meeste gevallen) 20 plekken, in stallingen zijn er meer fietsen mogelijk. Dit is het maximale dat deze vakken aan kunnen in de beperkte openbare ruimte.
2. De maximumverhoging van de fietsparkeerdruk: een groei van het aantal fietsen met meer dan 10% leidt tot een te hoge druk op de openbare ruimte en de

bijbehorende fietsvoorzieningen, zeker in het begin, als de positieve effecten van de deelfietsen nog niet merkbaar zijn.

3. Op basis van een benchmark met andere Europese steden is gekeken naar het aantal fietsen in relatie tot het inwonersaantal en oppervlakte. Hierbij komt naar voren dat 7.500 fietsen leidt tot een dekkend netwerk als één partij deze exploiteert. Voor drie partijen is 20% extra fietsen nodig voor 'overlap', wat leidt tot 9.000 fietsen.
4. Uit de resultaten van de marktdialoog komt naar voren dat partijen zelf aangeven naar 3.000 fietsen te willen doorgroeien.

Beslispunt A6: De gemeente stuurt op zoveel mogelijk benutting van de deelfietsen.

Belangrijk is dat de deelfietsen zoveel mogelijk worden gebruikt. Stilstaande deelfietsen nemen kostbare ruimte in beslag. De gemeente neemt daarom een inspanningsverplichting op in de voorschriften van de vergunning om aanbieders voldoende maatregelen te laten nemen om de deelfietsen goed te laten gebruiken. Dit stimuleert de aanbieders ook goed na te denken over de wijze waarop deelfietsen worden aangeboden en hoeveel fietsen er worden aangeboden.

Beslispunt A7: De gemeente verleent vergunningen aan aanbieders die in ieder geval voldoen aan de drempelvoorwaarden en die vervolgens de meeste punten scoren in een vergelijkende toets, waarbij de aanvragen die aan de drempelvoorwaarden voldoen, op kwalitatieve criteria met elkaar worden vergeleken.

De gemeente verleent aan maximaal drie aanbieders een vergunning, terwijl er naar verwachting meer aanbieders animo hebben voor een vergunning. Er is daarom sprake van een schaarse vergunning. Voor de verdeling van de schaarse vergunningen kiest het college voor een vergelijkende toets. De partijen die aan de vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de voorwaarden die de gemeente stelt aan de vergunning. Met de vergelijkende toets wil de gemeente aanbieders uitdagen om aan te geven hoe zij de beleidsdoelstellingen van de gemeente kunnen realiseren. De aanvraag die de partijen doen, wordt integraal onderdeel van de vergunningvoorschriften, zodat de gemeente kan handhaven als de aanbieder zich niet houdt aan de aanvraag. Deze kwalitatieve (vergelijkende) toets heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Effectieve oplossingen bij het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en het herverdelen van fietsen over de stad.
- Effectieve oplossingen voor het vergroten van het gemiddelde gebruik per fiets.
- Effectieve maatregelen voor het onderhoud van de deelfietsen.
- De kwaliteit van de aangeboden fietsen.
- Interoperabiliteit: de wijze waarop aanbieders de mogelijkheid bieden mee te doen aan slimme oplossingen rond Mobility as a Service.

Een vergunning kan worden ingetrokken, wanneer een vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningvoorschriften en door de marktpartij beschreven kwalitatieve aspecten.

Beslispunt A8: Vergunninghouders dienen zich te houden aan onderstaande voorschriften:

a. Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en aanspreekbaar is.

b. Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn fietsen real-time traceerbaar.

c. Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.

d. Data: een marktpartij deelt (anonieme) data over o.a. gebruik per deelgebied aantal kilometers (totaal en per fiets), type gebruiker (bewoner, bezoeker, forens of anders) en de locatie van fietsen.

e. Handhaving en rapportages: een marktpartij neemt verantwoordelijkheid voor toezicht op hun eigen deelfietsen en stelt de gemeente alle gevraagde rapportages beschikbaar om het functioneren op deze aspecten te monitoren.

Naast de genoemde elementen uit de vergelijkende toets, stelt de gemeente nog nadere voorschriften aan de deelfietsaanbieders. Hierbij gaat het om eisen aan de onderneming (zo moet er een aanspreekpunt zijn die 24/7 bereikbaar is om problemen in de openbare ruimte met deelfietsen op te lossen), eisen aan de dienst (onder andere moeten fietsen real-time traceerbaar zijn), eisen aan ruimtegebruik (onder andere het goed herverdelen van fietsen), eisen aan data (het leveren van anonieme data) en eisen aan rapportages over de inspanningen en resultaten. In bijlage 6 van bijgaande beleidsnotitie is dit verder uitgewerkt.

Beslispunt A9: De gemeente kiest ervoor de kosten die de gemeente moet maken aan aanleg en beheer van vakken en de kosten van de handhaving neer te leggen bij de aanbieders van de deelfietsen; er wordt nog bekeken welk juridisch instrument hier het meest geschikt voor is.

De openbare ruimte in Amsterdam wordt steeds intensiever gebruikt. De gemeente is van mening dat het gebruik door commerciële partijen is toegestaan, maar dat daar gezien de hoge druk op de openbare ruimte en de kosten die de gemeente moet maken om het gebruik van de openbare ruimte te reguleren ook een redelijke prijs tegenover mag staan. De gemeente stelt daarom als voorwaarde voor de uitvoering van het beleid dat aanbieders de kosten voor de handhaving en aanleg/beheer van fietsvakken op zich nemen. Mogelijkheden hiervoor zijn het heffen van een precariobelasting voor het gebruik van de deelfietsvakken of een gebruiksrecht voor het gebruik van fietsparkeervoorzieningen. De komende tijd onderzoeken we welk instrument hiervoor het meest geëigend is. De kosten voor de vergunningverlening (123 10.2.b) worden in rekening gebracht via leges. Dit betekent dat bij 15 aanvragers de kosten voor het aanvragen van een vergunning ongeveer 10.2.b bedraagt.

Beslispunt A10: De gemeente staat naast reguliere deelfietsen ook zero-emissie bromfietsen en deelbakfietsen toe, onder de volgende condities:

a. Maximaal twee aanbieders met maximaal 250 zero-emissie bromfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbromfiets.

b. Maximaal twee aanbieders met maximaal 25 deelbakfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbromfiets.

Naast de verschillende deelfietsbedrijven die in Amsterdam actief willen zijn, heeft één aanbieder met deelscooters zich gemeld (Felyx). Felyx biedt (semi-)free floating elektrische snorfietsen aan. Ook voor deze categorie gelden de regels die hier worden voorgesteld. Daarbovenop stelt de gemeente de eis dat de scooters zero-emissie bromfietsen moeten

zijn (45 km/u, met helm). Dit draagt bij aan een schonere lucht en aan minder belasting op het fietspad. Aandachtspunt is dat het parkeren van bromfietsen (eveneens) belastend kan zijn voor de openbare ruimte en dat bromfietsen lastig in te passen zijn in inpandige stallingen. Binnen de proefperiode voor deelfietsen maken we ruimte voor een proef met aanbieders van elektrische deelbromfietsen. Hierbij sluiten we aan bij de indeling die we voor de deelfietsen hanteren: back-to-many binnen de S100, freefloating met uitsluiting van specifieke gebieden buiten de S100. Om eventuele nadelige effecten te beperken, geeft de gemeente voorlopig aan maximaal twee aanbieders een vergunning. Deze aanbieders mogen voorlopig maximaal 250 deelbromfietsen per partij exploiteren. Gedurende de looptijd van de proefperiode kan dit aantal naar boven of beneden worden bijgesteld. Hierover maken we nog aanvullende afspraken met de aanbieder(s).

Voor deelbakfietsen geldt dat zich hier ook een aanbieder voor heeft gemeld (Cargoroo). Deze partij heeft aangegeven zeer kleinschalig op buurtniveau te willen aanbieden. Ze richten zich hierbij met name op bewoners en MKB. Aandachtspunt is dat deze fietsen een groter ruimtebeslag veroorzaken. Om die reden wordt vooralsnog uitgegaan van maximaal twee partijen met maximaal 25 bakfietsen per partij.

Beslispunt A11: De gemeente is vergunningverlener en ziet toe op een correcte uitvoering van het hier geschetste deelfietsbeleid. Waar nodig treedt de gemeente handhavend op.

We onderscheiden de volgende 5 handhavingsopgaven in het deelfietsbeleid:

1. Handhaven van het algemeen verbod op aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte, met uitzondering van de vergunninghouders. Dit is een rol voor de gemeente.
2. Het vrijhouden van deelfietsparkeervakken van particuliere fietsenVoor handhaving is de gemeente primair verantwoordelijk, deelfietsaanbieders hebben een signaleringsfunctie. De gemeente is primair verantwoordelijke voor de daadwerkelijke handhaving. De inschatting is dat er ongeveer 150 locaties zijn waar gewerkt wordt met deelfietsparkeervakken. Inzet één keer per week 10% van de locaties langslopen, waarbij uitgangspunt is dat dit niet ten koste gaat van huidige inzet (en het er dus bovenop komt). De deelfietsaanbieders kunnen bijdragen in de signalering van particuliere fietsen die op deelfietslocaties geparkeerd worden.
3. Deelfietsen voldoen aan reguliere fietsparkeerregels (artikel 4.27 APV, hinderlijk/gevaarlijk, langer dan twee/zes weken)Primair verantwoordelijke: deelfietsaanbieders. Er zullen in eerste instantie maximaal 9.000 fietsen bijkomen. Dit is ca. 2% van het totaal aantal fietsen dat in de openbare ruimte staat. Deelfietsaanbieders moeten snel op klachten en meldingen van bewoners en/of gemeente reageren. Het is mogelijk meldingen van handhavers direct naar de aanbieders door te sturen. Naar verwachting zullen er nauwelijks deelfietsen zijn die langer dan twee of zes weken ergens gestald worden: in de vergunningvoorschriften wordt opgenomen dat de vergunninghouders ervoor moeten zorgen dat de fietsen door hun klanten niet kunnen worden achtergelaten op plaatsen waar dat verboden is.
4. Handhaven van deelfietsen in en rond de deelfietsparkeervakken. Primair verantwoordelijke: deelfietsaanbieders. Elk deelfietsparkeervak mag een maximumaantal deelfietsen per aanbieder bevatten. Dit wordt per deelfietsparkeervak bepaald. Te veel fietsen leidt tot verrommeling. De meeste aanbieders geven aan bij een te hoge concentratie fietsen zelf de fietsen te heralloceren, dan wel hun prijsbeleid hierop aan te passen (o.a. het gebruiken van een fiets in een vol vak goedkoper te maken). Aandachtspunt hierbij is

dat de deelfietsparkeervakken door minimaal 2 tot 3 aanbieders gebruikt worden. Om deze deelfietsparkeervakken goed te kunnen beheren zullen de aanbieders samen moeten werken om goed zicht te houden op het gebruik van de vakken. Handhaving door de gemeente vindt plaats door middel van periodieke steekproeven en op basis van periodieke rapportages door de deelfietsaanbieders zelf.

5. Handhaven op voorwaarden en voorschriften vergunning (dossieropbouw)Primair verantwoordelijke: gemeente. Als vergunningverlener is de gemeente zelf verantwoordelijk voor het toezien op de gestelde eisen. Bij het aantoonbaar niet houden aan de voorschriften kunnen sancties worden opgelegd. Hiervoor stelt de gemeente handhavingsbeleid op.

In de vergunningvoorschriften is opgenomen dat deelfietsaanbieders zoveel mogelijk zelf moeten doen. Desondanks moet er vanuit worden gegaan dat de gemeente ook kosten maakt aan handhaving, zowel op straat als via dossieropbouw per aanbieder. Voorwaarde voor de gemeente is dat deze kosten geheel bij de commerciële aanbieders worden neergelegd (zie ook beslispunt A9).

Op dit moment is het uitgangspunt dat een dedicated team handhavers zich bezig gaat houden met toezicht op deelfietsen. In overleg met de stadsdelen wordt dit nog nader uitgewerkt. Alternatief is dat alle handhavers die zich nu met fietsparkeren bezighouden ook deelfietsen in hun pakket krijgen. Hiervoor is dan wel een capaciteitsuitbreiding nodig. Voor beide alternatieven is in de kostenraming voor het deelfietsbeleid geld opgenomen.

Beslispunt B1:De meerjarig incidentele kosten voor het uitvoeren van het beleid zijn nog niet gedekt, waarmee uitvoering van het beleid nog onzeker is.

Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 is nog geen dekking voor de uitvoering van het beleid. Vanwege de verkiezingen is het op dit moment niet mogelijk voor 2019 budget aan te vragen via de voorjaarsnota. Dit betekent dat met het vrijgeven voor inspraak van dit beleid de daadwerkelijke uitvoering ervan nog onzeker is. Risico is dat er uiteindelijk niet gestart kan worden met het aanvragen en verlenen van vergunningen, omdat er geen handhavings- en monitoringsbudget is om het nieuwe beleid tot een succes te maken.

Beslispunt B2:Zolang er geen middelen voor 2019 t/m 2021 zijn, kan de gemeente nog niet starten met het traject van vergunningverlening (en dus niet met de uitvoering van het beleid); de overige maatregelen kunnen wel in gang worden gezet, met dien verstande dat deze investeringen deels voor niets zijn geweest als er uiteindelijk geen meerjarig incidentele middelen voor 2019 /m 2021 kunnen worden gevonden.

In 2018 treft de gemeente de voorbereidingen, zodat in 2019 de deelfietsen daadwerkelijk op straat kunnen staan. De belangrijkste onderdelen zijn de beleidsvorming, juridische advisering, communicatie, vergunningverlening, bezwaar/beroep en de daadwerkelijke aanleg van deelfietsvakken. Voor alle onderdelen behalve de vergunningverlening geldt dat deze in gang gezet kunnen worden en ook op ieder gewenst moment gestopt kunnen worden, als de middelen voor 2019 t/m 2021 niet beschikbaar komen (het gaat hierbij om maximaal 10.2.b aan investeringen). Voor de vergunningverlening geldt dat deze pas kan starten als de middelen voor 2019 t/m 2021 er zijn. Het separate besluit door b&w over de nadere regels voor de vergunningverlening is daarmee een helder go/no-go moment voor dit beleid. Dit besluit kan pas genomen worden als de middelen door de raad zijn vastegelegd.

Beslispunt B3: Implementatie van het deelfietsbeleid (voorzien in tweede helft 10.2.b) kost 10.2.b en bestaat uit aanleggen van deelfietsvakken (10.2.b), vergunningverlening en bezwaar/beroep (10.2.b), communicatie, beleid en juridische advisering (10.2.b).

Het aanleggen van deelfietsvakken, het definitief maken van het beleid, het communiceren ervan en het traject van vergunningverlening kosten geld. Voorzien is dat dit in 2018 plaatsvindt, zodat per begin 2019 de exploitatie van de deelfietsen kan starten. Dit betekent dat de implementatiekosten vooral in 2018 vallen. De totale kosten van de implementatie zijn opgenomen in bijgaande bijlage 2.

Beslispunt B4: Meerjarig incidentele kosten na start (voorzien per 2019, 2020 en 2021) bedragen 10.2.b per jaar, en bestaan uit handhavingskosten (10.2.b), monitoring, beleid en communicatie (€ 10.2.b) en beheerkosten voor deelfietsvakken.

Uitgaande van start exploitatie begin 2019 zullen de structurele kosten voor de gemeente ook starten per 2019. Hierbij wordt uitgegaan van kosten voor handhaving, monitoring, beleidsaanpassing, communicatie en beheer van de fietsdeelvakken. De meerjarig incidentele kostenposten zijn opgenomen in bijgaande bijlage 2.

Beslispunt B5: Er wordt gezocht naar aanvullende middelen, onder andere door een bijdrage van de deelfietsaanbieders, subsidieverzoeken bij Vervoerregio Amsterdam en Ministerie van I&W (in het kader van de Slim&Duurzaam).

Naast het beleggen van kosten bij de deelfietsaanbieders (zie beslispunt A9) is er overleg met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) over de mogelijkheid van medefinanciering van de incidentele en structurele kosten. Hierover wordt pas in de zomer van 2018 een beslissing genomen door de VRA. De Vervoerregio besluit daarbij in het algemeen of zij BDU-gelden kan gaan inzetten voor deelfietssystemen, en zo ja onder welke voorwaarden. Daarnaast wordt een subsidie-aanvraag voorbereid in het kader van het programma Slim&Duurzaam (voorheen beter benutten). Ook hiervan is nog onduidelijk of deze wordt toegekend.

Beslispunt C: Instemmen met het dekken van de kosten voor 2018 (10.2.b) uit bestaande middelen fietsbeleid en programma fiets (en leges voor de vergunningverlening).

De implementatiekosten voor het deelfietsbeleid zijn eerder niet voorzien in de begroting. Wel is het deelfietsbeleid opgenomen als onderdeel in het vastgesteld Meerjarenplan Fiets. De deelfiets draagt bij aan de doelstellingen die de gemeente heeft op het gebied van de fiets. Het dekken van deze kosten uit bestaande budgetten fietsbeleid (ontwikkelen nieuw fietsbeleid) en programma fiets (o.a. de posten voor de opschoningsactie deelfietsen die vrijvalt, omdat er geen verder opschoningsactie nodig is, marktconsultatie fiets en communicatie nieuw fietsen) is in die zin te verantwoorden.

Beslispunt D: Planning is begin 2019 operationeel te zijn met deelfietsen op straat, met dien verstande dat pas gestart kan worden met de vergunningverlening op het moment dat er middelen gereserveerd zijn voor 2019 t/m 2021.

Gewenste start van het nieuwe deelfietsbeleid is 1 maart 2019. Dit kan alleen als de gemeenteraad in juni 2018 akkoord gaat met een wijziging in de APV én als er op dat moment ook middelen beschikbaar zijn voor 2019 t/m 2021. Uitstel van met name dat laatste punt betekent dat de start van het nieuwe beleid ook later is. Vanaf start aanvragen vergunningen moet rekening worden gehouden met een doorlooptijd van 35 weken.

Het bestuurlijke traject ziet er als volgt uit:

Einde inspraak Half februari 2018

Definitief beleid en nota van beantwoording in b&w 15 mei 2018

Commissie ID 13 juni 2018

Raadsbehandeling 27/28 juni 2018

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Leges		I	10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b
Fietsbeleid	96	I	10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b
Programma fiets	96	I	10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b
Totaal			10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Exploitatie	96	I	10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b
Implementatie	96	I	10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b
Totaal			10.2.b	10.2.b	10.2.b	10.2.b

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Nee

Overige toelichting:

De kosten voor de implementatie (2018) van het beleid zijn gedekt uit bestaande middelen. Voor de exploitatieperiode 2019 t/m 2021 zijn nog geen middelen beschikbaar. Het betreft hier met name kosten voor de handhaving en het beheer van de deelfietslocaties. De uitvoering van het beleid kan niet starten, zolang deze middelen niet zijn geregeld. Het college heeft ook na dit besluit nog de ruimte niet te starten met de uitvoering als de middelen voor handhaving en beheer er niet zijn. Er ligt een helder go/no-go-moment bij de start van het vergunningtraject: als het college besluit de nadere regels voor de vergunningverlening te publiceren, moet de uitvoering ook echt starten. Dit besluit kan dus pas worden genomen op het moment dat de meerjarig incidentele kosten gedekt zijn.

De gemeente stelt als voorwaarde dat de aanbieders van deelfietsen moeten bijdragen in de kosten die de gemeente maakt voor de handhaving en het beheer van de openbare ruimte. Er wordt daarbij nog nader bekeken welk juridisch instrumentarium hiervoor het meest geschikt is: precario of een gebruiksrecht voor het gebruik van fietsvoorzieningen.

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn niet of gedeeltelijk geraamd in de begroting. Een dekkingsvoorstel ontbreekt of voorziet niet in volledige dekking en derhalve is niet voldaan aan de begrotingsregels.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in besluitenlijst.

Buiten de gemeente

- Publiceren op officiëlebekendmakingen.nl - Advertentie in Parool, Echo - Plaatsen op website - Persbericht en woordvoeringslijn in overleg met bestuursvoorlichting

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2017-075681	BIJLAGE 2 bij collegevoordracht Vrijgave voor inspraak en consultatie deelfietsbeleid.docx (msw12)
AD2017-074646	College van B&W Advies (pdf)
AD2017-078018	DEFINITIEF Nota Deelfiets concept-19dec2017.pdf (pdf)
AD2017-074502	College van B&W Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

10.2.e rve VenOR, 10.2.e

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen