Gemeente Amsterdam



Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen

Oktober 2018



Voorwoord

De stad groeit en het aantal verplaatsingen en voertuigen groeit mee. Op een gemiddelde werkdag verplaatsen Amsterdammers zich bijna 2 miljoen keer, lopend, met het openbaar vervoer, per fiets, brom- of snorfiets of met de auto. Amsterdammers hebben bij elkaar ongeveer 850.000 fietsen, waarvan een groot deel buiten op straat geparkeerd staan.

Ook in de toekomst willen we de stad leefbaar en toegankelijk houden. Niet alleen voor Amsterdammers, maar ook voor mensen die dagelijks deze stad bezoeken. De druk op de openbare ruimte neemt toe, we willen minder geparkeerde en stilstaande voertuigen op straat en we streven naar een autoluwe stad.
En juist daar bieden deelfietsen en deelbromfietsen een kans. Voorwaarde is wel dat we als gemeente deelvoertuigen de ruimte geven.

Samen met de aanbieders willen we zorgen voor een goed en gebalanceerd aanbod. We gaan onderzoeken of deelfietsen en deelbromfietsen inderdaad leiden tot minder druk op de schaarse openbare ruimte en in combinatie met openbaar vervoer een bijdrage leveren aan de reis van deur-tot-deur. Om een alternatief te bieden voor de langere ritten in de stad, wil Amsterdam ook experimenteren met zero-emissie deelbromfietsen.

De deelfiets en deelbromfiets zie ik als een kans voor de bewoners en frequente bezoekers van Amsterdam.

Sharon Dijksma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit
Gemeente Amsterdam

Inhoud

Samenvatting 6

Inleiding 8
Waarom een nota deelfietsen en deelbromfietsen? 9
Lerend beleid 9
Totstandkoming nota 9
Leeswijzer

Deel 1:
Amsterdam geeft ruimte aan deelfietsen en deelbromfietsen 11

1 Deelfietsen en deelbromfietsen: een kans voor de stad 12
1.1 Relatie met andere beleidsterreinen 14
1.2 Inspelen op ontwikkelingen 14
1.2.1 Gebruik fiets groeit het snelst 14
1.2.2 Geparkeerde voertuigen vergroten druk op de openbare ruimte 15
1.2.3 Snelle ontwikkeling deelmodaliteiten 16
1.2.4 Interoperabiliteit 16
1.2.5 Dataverzameling en privacy 17

2 Deel(brom)fietsen als alternatief 18
2.1 Doelen 20
2.1.1 Deelfietsen en deelbromfietsen kunnen bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis 20
2.1.2 Alternatief voor autoritten 20
2.1.3 Deel(brom)fietsen kunnen zorgen voor minder parkeerdruk 20
2.1.4 Regulering is nodig om overlast te voorkomen 21
2.1.5 Waarom geen ander type deelvoertuigen? 21
2.2 Doelgroepen 22

Deel 2:
Amsterdam kiest voor gereguleerd toestaan van deelfietsen en deelbromfietsen 25

3 Beleidskeuzes 26
3.1 Beleidskeuze 1: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft. 28

3.2 Beleidskeuze 2: Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. 29
3.2.1 Deelfietsen 29
3.2.2 Deelbromfietsen 30
3.3 Beleidskeuze 3: Amsterdam kiest ervoor om maximaal drie aanbieders van deelfietsen en maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven. 30
3.4 Beleidskeuze 4: Amsterdam wil dat deel(brom)fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. 31
3.5 Beleidskeuze 5: Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een aanbiedverbod geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden. 32
3.6 Beleidskeuze 6: Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de voorwaarden voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets. 32
3.6.1 Vergunning voor twee jaar 33
3.6.2 Voorwaarden voor een vergunning 33
3.6.3 Vergelijkende toets voor verdeling schaarse vergunning 34
3.7 Beleidskeuze 7: Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte. 35

4 Aan de slag **36**
4.1 Vergunningverlening 38
4.2 Toezicht en handhaving 38
4.3 Evaluatie en monitoring 39
4.4 Communicatie 40
4.5 Financiën 40
4.5.1 Kostenposten uitvoering deelfietsbeleid 40
4.5.2 Cofinanciering klimaatenveloppe ministerie Economische Zaken en Klimaat 41
4.5.3 Doorberekenen van volledige kosten bij verwijderen deel(brom)fietsen 41
4.5.4 Zoveel mogelijk taken bij de aanbieders zelf 41
4.6 Planning 41

Bijlagen **43**

Bijlage 1 Achtergrond informatie deelfietssystemen 44
Bijlage 2 Gebieden waar het verboden is deel(brom)fietsen aan te bieden 46
Bijlage 3 Voorwaarden en voorschriften vergunning 47
Bijlage 4 Marktconsultatie deelfietsen 53
Bijlage 5 Bestaande systemen en gebruik 55
Bijlage 6 Definities 57

Samenvatting

Deelfietsen en deelbromfietsen zijn een kans om de deur-tot-deurreis te verbeteren, om meer ritten te maken met minder geparkeerde voertuigen en om een alternatief te vormen voor korte autoritten. Echter, enkel met een gereguleerd aanbod kunnen deelfietsen en deelbromfietsen een succes worden in de stad.

De gemeente kiest ervoor om aanbieders van deelfietsen (al dan niet elektrisch ondersteund) en reguliere elektrische bromfietsen in aanmerking te laten komen voor een schaarse vergunning. Dit omdat deelfietsen en deelbromfietsen kunnen bijdragen aan de doelstellingen van de gemeenten.

Hierbij maakt Amsterdam de volgende beleidskeuzes:

1. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.
2. Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.
3. Amsterdam kiest ervoor om maximaal drie aanbieders van deelfietsen en maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven.
4. Amsterdam wil dat deel(brom)fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte.
5. Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een aanbiedverbod geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.
6. Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.
7. Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte.

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de vergunningverlening en toezicht en handhaving op de regels voor deelfietsen en deelbromfietsen zoals die vastgelegd worden in de vergunningen. Belangrijk onderdeel van het deel(brom)fietsbeleid is het monitoren en evalueren van de eerste periode om te kijken of we op deze manier de kansen van deelfietsen en deelbromfietsen verzilveren.



Inleiding

Waarom een nota deelfietsen en deelbromfietsen?

Amsterdam groeit de komende jaren door. Het aantal verplaatsingen in de stad en de regio neemt toe. Het succes van de OV-Fiets heeft aangetoond dat de fiets als natransport (last mile) voor veel mensen een uitkomst is. Het bieden van meer keuzevrijheid en meer capaciteit kan ertoe leiden dat mogelijk meer mensen kiezen voor de combinatie OV en fiets.

De fietsers en vooral de parkerende fietsers, snorfietsers en bromfietsers gecombineerd met de schaarse openbare ruimte, vormen een uitdaging voor de stad. Fietsen, snorfietsen en bromfietsen nemen veel ruimte in en dat staat soms op gespannen voet met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimte voor de voetganger.

Medio 2017 hebben in Amsterdam diverse marktpartijen in totaal 5.000-7.000 deelfietsen neergezet in de openbare ruimte. Daarnaast hebben nog diverse andere ondernemers te kennen gegeven deelfietsen in Amsterdam te willen gaan aanbieden.

De stad heeft slechte ervaring met de eerdere introductie van deelfietsen in de zomer van 2017. Van deze ervaring hebben we geleerd dat het belangrijk is dat fietsen, zeker in drukke gebieden, netjes parkeren in de reguliere fietsparkeervoorzieningen en niet her en der op straat. Veel meldingen van overlast gingen over het langdurig stilstaan van deelfietsen. Een ander signaal was dat de kwaliteit van sommige fietsen te wensen overliet, ze waren niet comfortabel om op te fietsen of soms gewoon defect. En als een gebruiker een fiets zocht, was deze niet altijd vindbaar omdat sommige fietsen niet real time traceerbaar waren.

Dit maakte ook dat aanbieders niet altijd precies wisten waar hun fietsen waren. Daarnaast waren niet alle aanbieders van de fietsen bereikbaar of aanspreekbaar voor vragen, hinder of overlast. De gemeente wil daarom deelfietsen en deelbromfietsen gereguleerd toestaan, in eerste instantie voor twee jaar. Zo kunnen we sturen op het gebruik van openbare ruimte, het gebruik van de fiets (benutting en kwaliteit) en de kwaliteit van de aanbieders en de fietsen. Op deze manier kunnen we het belang van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte in beeld houden. En overlast als gevolg van deelfietsen zo veel mogelijk beperken.

Deelfietsen en deelbromfietsen kunnen een kans zijn om de deur-tot-deurreis te verbeteren, om meer ritten te maken met minder geparkeerde voertuigen en om een alternatief te vormen voor autoritten. Echter, enkel met een gereguleerd aanbod kunnen deelfietsen en deelbromfietsen een succes worden. In deze nota beschrijven we welke kansen we zien en hoe we deze kansen willen benutten.

In deze nota gaat het om deelfietsen en elektrische deelbromfietsen die in een netwerk en vanuit de openbare ruimte door middel van een app tegen een vorm van betaling worden aangeboden. Dat kunnen gewone fietsen en reguliere bromfietsen zijn, maar ook elektrische fietsen. In deze nota gaat het niet om verhuur van deelvoertuigen vanuit particuliere ruimten, zoals de OV-Fiets, de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties en de huurfietsen van hotels.

Lerend beleid

We willen leren wat de nieuwste generatie deelfietsen en deelbromfietsen kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met een gecontroleerde proef omdat deelvoertuigen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. De resultaten op de doelstellingen zijn bepalend voor de ruimte die deelfietsen en deelbromfietsen in Amsterdam krijgen na de proefperiode.

Totstandkoming nota

Deze nota is in samenwerking tussen de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam tot stand gekomen. De marktpartijen zijn ook betrokken bij het opstellen. In oktober 2017 hebben we 23 marktpartijen met een vragenlijst benaderd voor een schriftelijke marktconsultatie. Op 30 en 31 oktober en 6 november heeft een mondelinge marktconsultatie plaatsgevonden met negen partijen. In totaal hebben negentien ondernemers meegedaan met de marktconsultatie. Tot slot hebben CycleSpace en Pakhuis De Zwijger discussiebijeenkomsten georganiseerd over deelfietsen.
De input uit al deze bijeenkomsten heeft zijn weerslag gekregen in een concept beleidsnota. Het concept is op 19 december 2017 vrijgegeven voor inspraak. Er zijn ruim 450 reacties ontvangen op het conceptbeleid. In de bijbehorende Nota van Beantwoording kunt u lezen wat deze reacties waren, of deze geleidt hebben tot aanpassingen en hoe deze aanpassingen dan verwerkt zijn in de nota deel(brom)fietsen zoals die nu voor u ligt.

Leeswijzer

De nota bestaat uit drie delen:

Deel 1 – Deelfietsen en deelbromfietsen, een kans voor de stad – bevat een beknopte beschrijving van onder meer de aanleiding, trends en ontwikkelingen, de doelgroepen en de doelen van ons beleid.

Deel 2 – Uitwerking beleid deelfietsen en deelbromfietsen – gaat meer gedetailleerd in op ons beleid en over hoe wij het beleid gaan uitvoeren.

Bijlagen – In een aantal bijlagen treft u meer achtergrondinformatie aan.




30

Deel 1

Amsterdam geeft ruimte aan deelfietsen en deelbromfietsen

h1 Deelfietsen en deelbromfietsen: een kans voor de stad



Dit hoofdstuk gaat in op het gemeentelijk beleid dat ten grondslag ligt aan het deel(brom)fietsbeleid. En we gaan in op de belangrijke trends en ontwikkelingen.

1.1 Relatie met andere beleidsterreinen

Deze nota sluit aan op ons bredere mobiliteitsbeleid zoals beschreven in de Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (2013), vormt een specifieke uitwerking van het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (2017), sluit aan bij het Kader Fietsparkeren, het Actieplan Deeleconomie (2016) en het autodeelbeleid. Dit is in onderstaande figuur verbeeld.

Deze nota vormt de basis voor samenwerking met marktpartijen en de wijze waarop deel(brom)fietsen een plek kunnen krijgen in de stad.
In het Meerjarenplan fiets 2017-2022 (2017) stelt de gemeente: "Fietsen die onderweg zijn, dragen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Stilstaande fietsen kosten geld. We streven daarom naar meer fietsritten met minder fietsen. Als fietsen vaker worden gedeeld, kan de noodzaak van een eigen of extra fiets, waarvoor een fietsparkeerplek nodig is, verminderen. Daarom maken we werk van deelfietsen."

Figuur 1: Relatie deel(brom)fietsbeleid met bestaand beleid

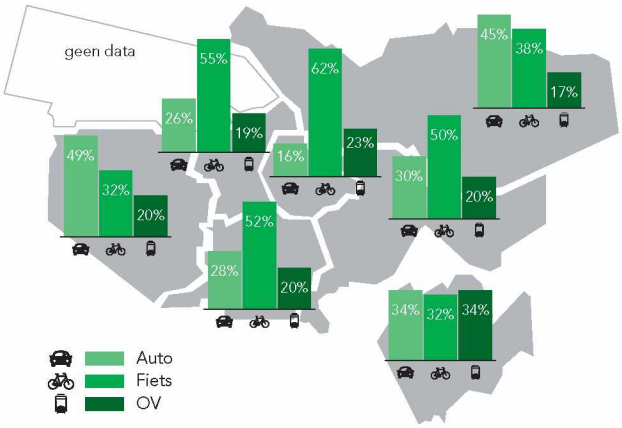


1.2 Inspelen op ontwikkelingen

1.2.1 Gebruik fiets groeit het snelst

Amsterdam telt in 2018 854.316 inwoners. Het aantal inwoners groeit momenteel met circa tienduizend per jaar. Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief gegroeid, van 445.000 naar 665.000. In het centrum groeit het fietsverkeer ongeveer 10% de komende jaren. Binnen de ring A10 is de fiets veruit het meest gebruikte vervoermiddel (zie figuur 2). Gemiddeld pakt 36% van de Amsterdammers voor een verplaatsing de fiets. De meeste verplaatsingen met de fiets reiken tussen 1 en 5 kilometer en duren 5 tot 35 minuten. Vanaf 5 kilometer kiezen Amsterdammers gemiddeld vaker voor de auto en het openbaar vervoer.

Figuur 2: Modalsplit: Verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen (auto, fiets, openbaar vervoer) per stadsdeel 2015, % van alle verplaatsingen op een werkdag (bron MJP fiets 2017-2022, blz. 57)



1.2.2 Geparkeerde voertuigen vergroten druk op de openbare ruimte

Amsterdam is een levendige stad. De ruimte in de stad is schaars. Het aantal bezoekers en de stromen van voetgangers, fietsers en OV in de stad groeien. Vooral in het stadscentrum, de drukke stadsstraten, pleinen en parken wordt drukte ervaren. De sterke groei van het fietsgebruik leidt ook tot een steeds grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Meer dan de helft (57%) van de Amsterdammers ervaart (te) weinig ruimte voor fietsparkeren (OIS 2017).

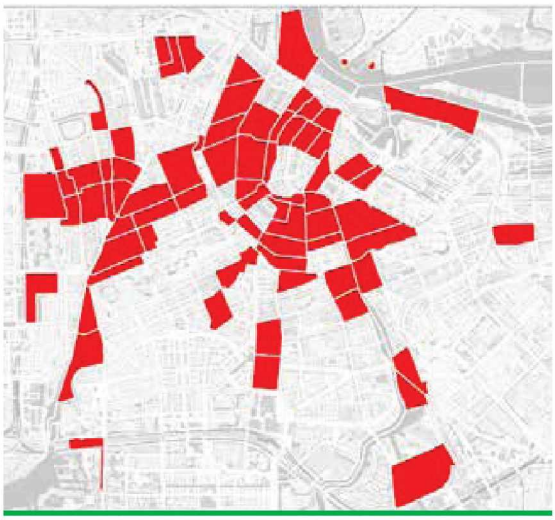
In verschillende gebieden is de parkeerdruk en bezettingsgraad voor fietsen bijzonder hoog (figuur 3). De bezettingsgraad geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers (fietsen, snorfietsen, bromfietsen en bakfietsen) in de rekken/vakken gedeeld door het aantal parkeervoorzieningen in het gebied. De gemeente streeft naar een bezettingsgraad van maximaal 85%. De parkeerdruk geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de openbare ruimte gedeeld door het aantal parkeervoorzieningen in een gebied. Optimaal is een parkeerdruk van maximaal 100%, de gemeente streeft naar een maximale parkeerdruk van 125%.

Bijplaatsen van extra parkeervoorzieningen zoals rekken of vakken is vanwege de schaarse openbare ruimte niet overal een optie. Daarnaast zijn gebouwde parkeervoorzieningen zoals stallingen kostbaar.

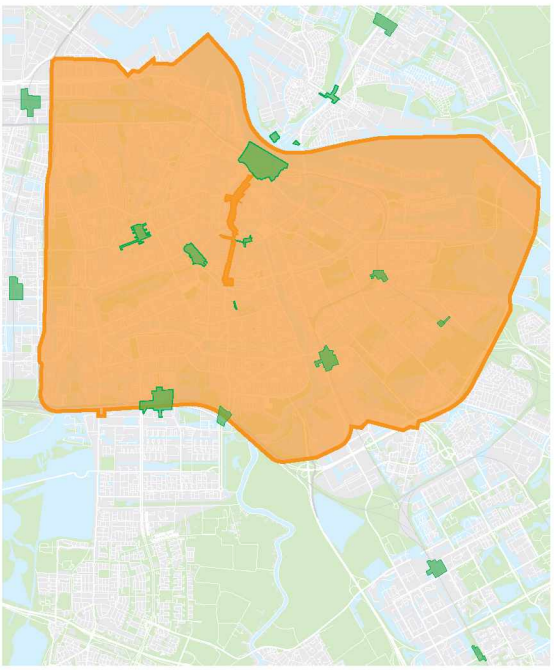
Van de Amsterdammers parkeert 43% zijn of haar fiets in de openbare ruimte. Dat gaat binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ al bijna om 350.000 fietsen. Om de drukte te reguleren gelden in delen van de stad parkeerregels voor tweewielers, waarbij de parkeerduur is gemaximeerd op 2 of 6 weken (figuur 4). Op de drukste plekken mogen fietsen of bromfietsen alleen in een rek, vak of stalling parkeren. Op andere plekken parkeren betekent dat de fiets wordt verwijderd en eigenaren van bromfietsen riskeren een boete.

Een geparkeerde fiets neemt gemiddeld ongeveer één vierkante meter ruimte in (55 cm x 180 cm). Zonder handhaving op de maximale parkeerduur staan er van de 100 geparkeerde fietsen gemiddeld 12 langer dan de maximale twee of zes weken stil, zijn er twee verwaarloosd en is er één een fietswrak. In het Meerjarenplan Fiets zijn verschillende maatregelen opgenomen om fietsparkeerplekken beter te benutten.

Figuur 3: Buurten met een hoge parkeerdruk (>125%) en bezettingsgraad (>85%) (bron MJP fiets 2017-2022, blz. 39)



Figuur 4: Parkeerduur regels (amsterdam.nl/fiets)



1.2.3 Snelle ontwikkeling deelmodaliteiten

50 jaar na de introductie van de eerste deelfiets in Amsterdam – het witte fietsenplan – heeft de techniek zich enorm ontwikkeld. Zodanig dat in veel Europese steden deelfietsen al gemeengoed zijn geworden. Deelfietsen in steden als Parijs, Barcelona en Antwerpen zijn te typeren als systemen met 'domme' fietsen en een 'slim' parkeerrek of -station. De technologie zit dan in het fietsstation.

De nieuwste deelfietssystemen maken gebruik van slimme fietsen en zijn via GPS te traceren en via een app online te boeken. Ook is met deze technologie te reguleren waar de fietsen wel en niet op slot gezet kunnen worden. Inmiddels is de kostprijs van deelfietsen sterk gedaald. Daardoor zien marktpartijen kansen om ook in Amsterdam deelfietsen aan te bieden.

De opkomst van de deeleconomie biedt kansen voor een nieuwe vorm van ketenmobiliteit: een verschuiving van bezit naar gebruik, van product naar dienst en van modaliteit naar mobiliteit. De nieuwe generatie deelproducten zoals de slimme deelfiets, elektronische kluizen en geïntegreerde informatie-, boekings- en betaalsystemen bieden samen mogelijkheden voor reizigers om van deur tot deur te reizen via een combinatie van vervoerswijzen. In figuur 5 is hiervan een illustratie.

In ons Actieprogramma Smart Mobility 2016-2018 geven we aan dat we gaan anticiperen op de technologische innovaties om doelstellingen voor de stad te behalen.

Figuur 5: Mobility as a Service, (bron Actieprogramma Smart Mobility, blz 34)



1.2.4 Interoperabiliteit

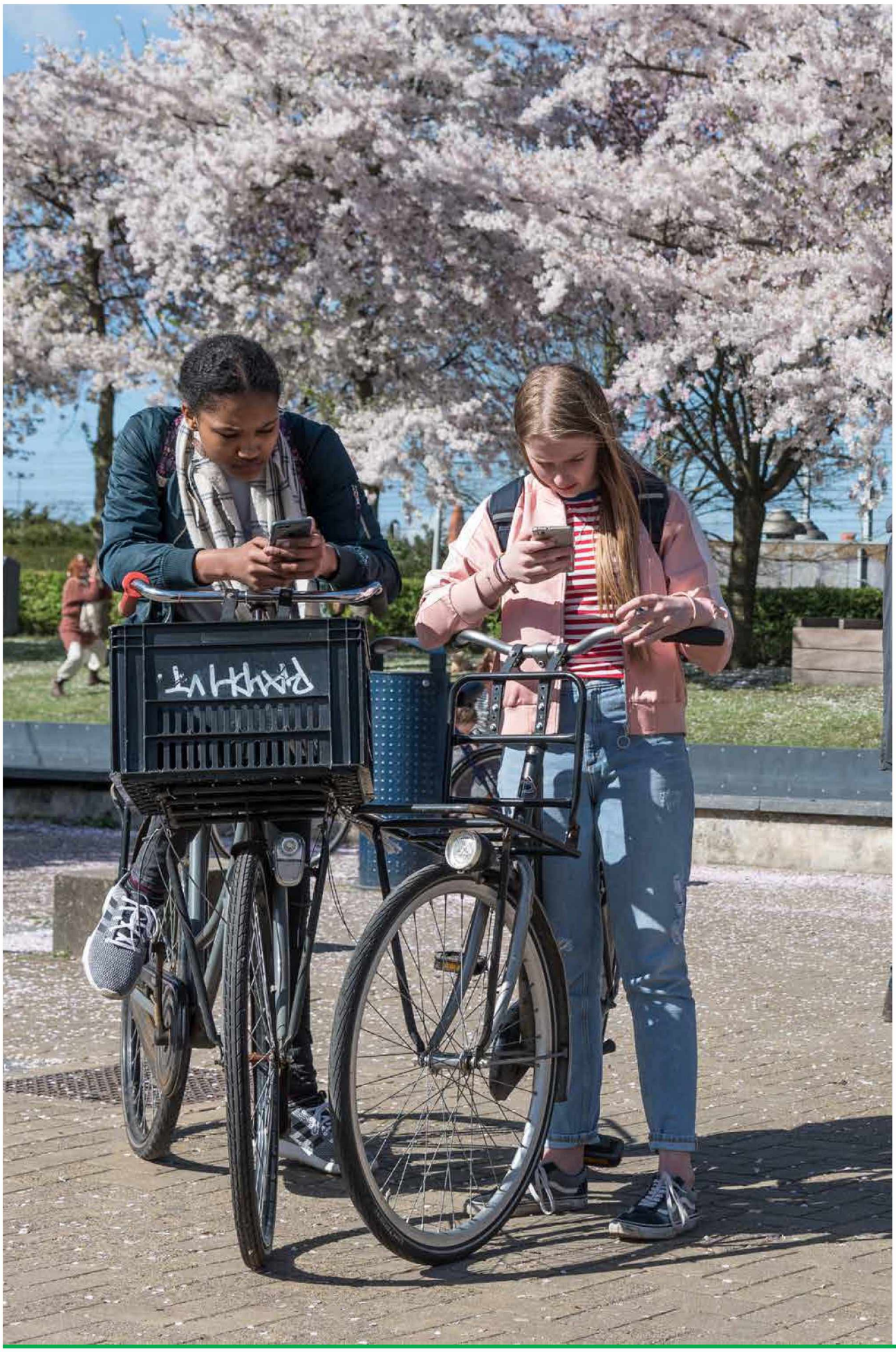
Een van die innovaties is het ontwikkelen van applicaties waarop het real-time integraal mobiliteitsaanbod zichtbaar is. Daarbij is het zaak dat reizigers voor hun reis van deur-tot-deur één identificatie- en betalingsbewijs kunnen gebruiken. Deze ontwikkelingen noemen we interoperabiliteit. Interoperabiliteit is de mogelijkheid van verschillende systemen om met elkaar samen te werken. Zover zijn we nu nog niet. In 2018 hebben verschillende marktpartijen en overheden een begin gemaakt richting de ontwikkeling van een interoperabel deelfietssysteem door met elkaar uitgangspunten en standaarden te ontwikkelen.

Vrijwel alle huidige aanbieders van deelfietsen ontsluiten de fietsen nu via een eigen applicatie op de mobiele telefoon. Als er meerdere aanbieders in een stad zijn, is het voor de verbruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid van de deelvoertuigen belangrijk dat ze via een platform ontsloten kunnen worden. Veel klanten wil liever maar één keer lid worden, en maar één app downloaden. En daarmee toegang hebben tot alle deelfietsen. Die situatie kan alleen ontstaan als interoperabiliteit geregeld is.

1.2.5 Dataverzameling en privacy

Slimme deelsystemen en bijbehorende applicaties leveren een schat aan informatie op. Voor sommige aanbieders is de handel in deze data ook de primaire reden om deelvoertuigen aan te bieden. Deze bedrijven kunnen zo deelvoertuigen relatief goedkoop op de markt brengen, omdat zij de voertuigen niet kostendekkend aan hoeven te bieden. Aandachtspunt is dat gebruikers van de deelvoertuigen niet altijd op de hoogte zijn van welke informatie verzameld wordt, geen regie hebben over hun eigen gegevens of dat er gegevens verzameld en verhandeld worden die niet relevant zijn voor het gebruik van de deelvoertuigen.

De gemeente Amsterdam wil dat alle partijen waarmee zij samenwerkt persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving verwerken. Dit betekent dat wij verwachten dat aanbieders van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte verantwoordelijk omgaan met data en de privacy van de gebruikers.



h2 Deel(brom)fietsen als alternatief



Om onze levendige stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden, zien wij een toegevoegde waarde van deelfietsen en deelbromfietsen, maar niet overal. We geven aan welke kansen we voor de stad zien en voor welke groepen deelfietsen en deelbrommers in Amsterdam volgens ons meerwaarde hebben.

2.1 Doelen

2.1.1 Deelfietsen en deelbromfietsen kunnen bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis

De deelfiets kan interessant zijn voor de reis van deur-tot-deur in combinatie met het OV. Amsterdam groeit de komende jaren door. Het aantal verplaatsingen in de stad en de regio neemt toe. Zonder aanvullende maatregelen zal de stad steeds minder goed bereikbaar worden. Het succes van de OV-Fiets heeft aangetoond dat de fiets als 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.

Met deelfietsen en deelbromfietsen ontstaat er een nieuwe optie voor verplaatsingen binnen de stad, naast de bestaande tram, bus en metro, eigen (brom)fiets of auto. Voor bezoekers met de auto loont het eerder om de auto bij een P+R achter te laten om daar met de deel(brom)fiets verder te reizen.

We streven ernaar om de deelfiets en deelbromfietsen onderdeel te maken van het mobiliteitsaanbod van deur-tot-deur voor alle reizigers. De huidige apps van marktpartijen die actief zijn op het gebied van deelfietsen richten zich primair op deelfietsgebruikers.

We willen toe naar applicaties waarop het real-time integraal mobiliteitsaanbod inclusief deelfiets en deelbromfiets zichtbaar wordt. Daarbij is het zaak dat reizigers voor hun reis van deur-tot-deur één identificatie- en betalingsbewijs kunnen gebruiken.

Door deelfietsen en deelbromfietsen in de stad mogelijk te maken, verbreden we de mogelijkheden voor ketenvervoer waarbij de reiziger gebruik maakt van meerdere vervoersmiddelen om van A naar B te komen. Door verschillende vervoersmiddelen te combineren kan voor elk deel van de reis het beste vervoersmiddel worden gekozen. Ketenvervoer biedt ook kansen voor de samenleving. Zo kan er allereerst efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare (financiële) middelen en ruimte voor verkeer en vervoer door verschillende vervoermiddelen effectief in te zetten. Op deze manier kunnen deelfietsen ook bijdragen aan het bereikbaar houden van de stad voor forensen en bezoekers bij de uitvoering van grote OV- en infraprojecten in de stad. Zoals bijvoorbeeld rondom de Zuidas.

2.1.2 Alternatief voor autoritten

De meeste verplaatsingen met de fiets in Amsterdam reiken tussen 1 en 5 kilometer en duren 5 tot 35 minuten. Vanaf 5 kilometer kiezen Amsterdammers gemiddeld vaker voor de auto en het openbaar vervoer. Om een alternatief te bieden voor de langere ritten in de stad, wil Amsterdam experimenteren met elektrische deelfietsen en zero-emissie deelbromfietsen. Deze zijn schoner dan een auto. Daarnaast neemt een bromfiets zowel op de weg als wanneer het geparkeerd wordt minder ruimte in dan een auto.

We kiezen bewust voor zero-emissie deelbromfietsen en niet voor snorfietsen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Vanaf 1 januari 2019 mogen snorfietsen binnen de ring A10 niet meer op de vrijliggende fietspaden rijden. Zij moeten dan op de weg rijden met een helm op. Amsterdam kiest expliciet voor een vergunning voor deelbromfietsen om onduidelijkheid te voorkomen waar ze wel en niet op het fietspad mogen en om een grotere druk op de fietspaden te voorkomen.

2.1.3 Deel(brom)fietsen kunnen zorgen voor minder parkeerdruk

Alle Amsterdammers bij elkaar hebben 847.000 fietsen en maken 666.000 ritten met de fiets per werkdag. Binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ staan er 364.000 (43%) tweewielers in de openbare ruimte gestald. Gemiddeld wordt een fiets voor 0.8 verplaatsingen per dag gebruikt voor ritten die in verreweg de meeste gevallen tussen de 5 en 35 minuten duren. Deze fietsen staan dus een groot gedeelte van de dag stil. Zonder handhaving op de maximale parkeerduur van 6 weken en 2 weken bij NS-stations wordt ongeveer 15% van de bestaande fietsparkeercapaciteit op straat bezet gehouden door ongebruikte fietsen (12%), verwaarloosde fietsen (2%), en wrakken (1%). Dat gaat om een geschat ruimtebeslag van totaal zo'n 100.000 m^2.

We streven met de deel(brom)fiets naar meer ritten per (brom)fiets. Een deel(brom) fiets kan namelijk door meer mensen per dag worden gebruikt dan de 0,8 verplaatsing die een Amsterdamse particuliere fiets maakt.

Hierdoor staan deel(brom)fietsen minder vaak en lang stil dan particuliere (brom)fietsen.

Als er voor reizigers een betaalbare deelfiets voorhanden is, vermindert dat de noodzaak voor een weinig gebruikte (extra) eigen fiets. Vooral voor Amsterdammers die nu een tweede of derde fiets (bijvoorbeeld een stadsbarrel voor het uitgaan of een extra fiets voor logés, de oppas of bezoekers) hebben, kan een deelfiets een interessant alternatief zijn. Deelfietsen hebben zo de potentie om de fietsparkeerdruk te verminderen, als deze in de plaats komen van fietsen die nu weinig gebruikt worden maar wel buiten op straat staan.

Het is de verwachting dat bij het aanbieden van meer deelfietsen bij stations mensen een alternatief hebben voor een eigen 'stationsfiets'. Dit levert weer kostbare parkeerruimte op in de omgeving van stations en maakt het voor meer reizigers aantrekkelijk om met het OV te gaan.

2.1.4 Regulering is nodig om overlast te voorkomen

Deel(brom)fietsbeleid is iets nieuws. Op dit moment weten we nog niet precies hoe het gaat werken. We weten niet hoe de Amsterdammer reageert en we weten niet hoe de aanbieders met de Amsterdamse gebruiken omgaan. De stad heeft een slechte ervaring met de eerdere introductie van deelfietsen in de zomer van 2017.

Deelfietsen werden toen in grote hoeveelheden (5.000 tot 7.000) door de aanbieders op straat te huur aangeboden, zonder dat gekeken werd of dit paste op de locatie of naar de gebruikspotentie per fiets. Daarnaast werden gebruikers niet verantwoordelijk gehouden voor het verkeerd parkeren van fietsen.

De gemeente wil daarom deelfietsen en deelbromfietsen gereguleerd toestaan. Op deze manier kunnen we de belangen van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte en het beperken van overlast in beeld houden.

2.1.5 Waarom geen ander type deelvoertuigen?

Dit beleid gaat alleen over fietsen, al dan niet elektrisch ondersteund, en over reguliere elektrische bromfietsen. Over het delen van auto's is de Agenda Autodelen opgesteld, dit valt buiten het bereik van deze nota.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en de doelstelling om de druk op de schaarse (parkeer)ruimte te verminderen, wil de gemeente op dit moment alleen het verhuren van deelfietsen (al dan niet elektrisch ondersteund) en elektrische deelbromfietsen toestaan in de openbare ruimte door middel van een vergunning. Dit omdat deelfietsen en deelbromfietsen al volop gebruikt worden in Amsterdam en hiervoor al een goede infrastructuur aanwezig is. Ondanks dat menig ander type voertuig in potentie ook kan bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis of mogelijk als alternatief kan dienen voor autoritten. De gemeente volgt de ontwikkelingen rond deelconcepten met ander type voertuigen met interesse. Zo blijft de mogelijkheid bestaan om voor een beperkte duur op beperkte schaal in een beperkt gebied te experimenteren met andere type deelvoertuigen. Dit kan bijvoorbeeld in het kader van projecten die gedaan worden onder de noemer Mobility as a Service.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kiest de gemeente expliciet voor elektrische deelbromfietsen en niet voor deelsnorfietsen. Het groeiend aantal verkeersdeelnemers met verschillende rijsnelheden op de relatief smalle fietspaden in de stad leidt tot verkeersonveilige situaties of tot situaties die als verkeersonveilig worden beleefd. Omdat we deelbromfietsen vooral zien als een mogelijk alternatief voor de langere ritten in de stad en we geen toename van snelle voertuigen op smalle fietspaden willen stimuleren, kiezen we voor bromfietsen in plaats van snorfietsen. Bromfietsen rijden namelijk op de rijweg met een helm op in de gehele stad.

Vanuit het oogpunt om de druk op de schaarse (parkeer)ruimte te verminderen verleent de gemeente geen vergunningen voor het aanbieden van deelbakfietsen of ander type voertuigen dan fietsen en bromfietsen in de openbare ruimte tegen een vorm van betaling. Bakfietsen nemen geparkeerd een veel groter ruimtebeslag in dan fietsen en bromfietsen, hetzelfde geldt voor biro's, canta's en andere voertuigen met meer dan twee wielen. Voor kleinere alternatieve voertuigen zoals steps geldt dat dit vervoermiddel geen groot onderdeel uitmaakt van de reguliere vervoerswijzen in de stad.

2.2 Doelgroepen

Voor de gemeente zijn, gegeven de hiervoor genoemde doelen, twee doelgroepen interessant als gebruiker van deel(brom) fietsen. De eerste is de Amsterdammer, de tweede doelgroep zijn frequente bezoekers van de stad (met name forensen).

Voor Amsterdammers kan de deelfiets een interessant aanbod zijn. Als deelfietsen gebruiksvriendelijk, goedkoop en goed beschikbaar zijn (fijnmazig netwerk), is een deelfiets een reëel alternatief voor een weinig gebruikte eigen fiets.

Amsterdammers die een eigen fiets vaak gebruiken zullen in eerste instantie minder geneigd zijn om een eigen fiets in te ruilen voor een deelfietsconcept.

Mogelijk dat op termijn de deelfietsen ook voor Amsterdammers die vaak op drukke plekken als stations een fiets willen parkeren interessant wordt als zij bijvoorbeeld gegarandeerd een deelfiets kunnen pakken op drukke plekken of drukke tijden.

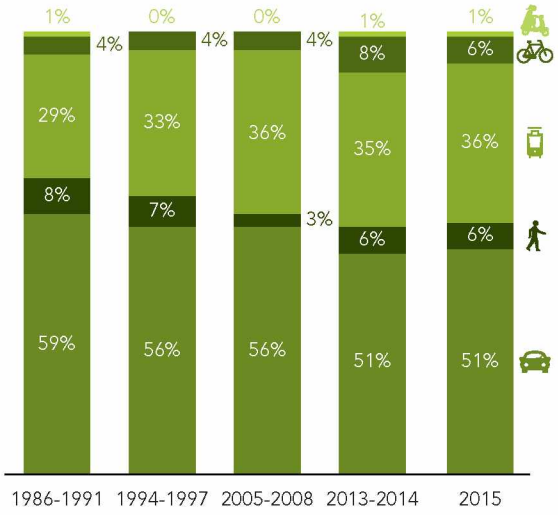
De tweede doelgroep betreft de frequente bezoeker van de stad. Er zijn 271.000 forensen die frequent naar Amsterdam reizen. Tussen 2006 en 2014 is dat aantal fors (10%) gegroeid, zie figuur 6A en 6B. Veel forensen zijn afkomstig uit Almere en Zaanstad (beide 20.000), Amstelveen (15.000) Haarlem en Purmerend (beide 14.000) en Haarlemmermeer en Utrecht (beide 12.000). Frequente bezoekers kennen de stad en kunnen zich makkelijk op de fiets binnen Amsterdam verplaatsen. Voor deze groep kan de deelfiets een verbetering van de deur-tot-deurreis opleveren, een alternatief bieden voor een eigen fiets die op het station geparkeerd staat (een zogenaamde stationsfiets) of een alternatief vormen voor een ander vervoermiddel.

De elektrische deelbromfiets biedt mogelijk kansen voor zowel Amsterdammers als frequente bezoekers voor de grotere afstanden in de gebieden buiten het centrum.

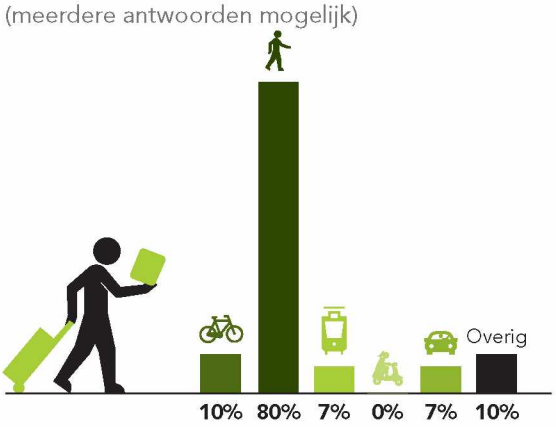
Als deze twee groepen gebruik gaan maken van deel(brom)fietsen, is de verwachting dat er meer parkeerruimte komt op plekken waar deze schaars is (drukke delen van de stad, stationsomgeving etc.) en dat deel(brom) fietsen een alternatief bieden voor autoritten.

Toeristen zijn geen beoogde doelgroep. Dagelijks zijn er ongeveer 34.000 toeristen in de stad. De meeste toeristen (80%) verplaatsen zich lopend door de stad, slechts 1 op de 10 toeristen pakt de fiets. Zie figuur 7. Toeristen maken nu gebruik van diverse verhuurbedrijven die fietsen aanbieden. Ervaringen met stedelijke deelfietssystemen elders, zoals in Antwerpen, wijzen uit dat deze vooral gebruikt worden door bewoners en frequente bezoekers en dat toeristen hier nauwelijks gebruik van maken.

Figuur 6A: Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. toeristen) per werkdag



Figuur 7: Gebruikte vervoerwijzen door toeristen (meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 6B: Aantal verplaatsingen (x1.000) van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. toeristen) per werkdag

Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015
Brom-/snorfiets	4	3	4	5	7
Fiets	23	28	31	61	44
OV	187	219	262	271	272
Lopen	53	47	22	46	43
Auto	385	376	412	400	385


YELLOW BIKE



Deel 2

Amsterdam kiest voor gereguleerd toestaan van deelfietsen en deelbromfietsen

h3 Beleidskeuzes



Amsterdam kiest voor een gereguleerd systeem van deelfietsen. Hierbij maakt Amsterdam de volgende beleidskeuzes:

Beleidskeuze 1: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

Beleidskeuze 2: Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

Beleidskeuze 3: Amsterdam kiest ervoor om maximaal drie aanbieders van deelfietsen en maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven.

Beleidskeuze 4: Amsterdam wil dat deel(brom)fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte.

Beleidskeuze 5: Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een aanbiedverbod geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.

Beleidskeuze 6: Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.

Beleidskeuze 7: Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte.

Hierna leggen we deze keuzes verder uit.

3.1 Beleidskeuze 1: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

De openbare ruimte in Amsterdam is schaars. De verschillende gebruikers zijn hier met elkaar in concurrentie om de ruimte: auto's, tweewielers, voetgangers, OV en verblijfsfuncties hebben allemaal ruimte nodig om de stad te laten functioneren. Fietsparkeren is hierbij een zegen en een vloek: de fiets is een ruimte-efficiënte modaliteit, maar de grote hoeveelheid fietsen, zorgt voor een grote druk op de openbare ruimte in dit gebied. Amsterdam heeft daarbij al te maken met een hoge fietsparkeerdruk en bezettingsgraad. Daarnaast worstelt de stad met de ruimte die andere type geparkeerde voertuigen op de stoep innemen.

Deelfietsen kunnen in potentie de druk op de openbare ruimte en op de beschikbare fietsparkeerplekken verminderen. Daarvoor is het wel nodig dat de deelfietsen netjes en op de juiste plek worden achtergelaten, goed worden verspreid in drukke gebieden en daadwerkelijk worden gebruikt door

de mensen die deze druk veroorzaken (vooral bewoners en forensen). Bij deze groepen moet het draagvlak aanwezig zijn om de deelfiets te gebruiken. De 'vrije' introductie van de deelfietsen in Amsterdam in 2017 heeft laten zien dat dit draagvlak snel verdwijnt als er geen rekening wordt gehouden met de bestaande problematiek in de openbare ruimte. De toevoeging van vele duizenden fietsen ineens betekent dat de bezetting van deze fietsparkeervoorzieningen direct hoger wordt. Dit is alleen acceptabel als deelfietsen de potentie waarmaken van meerdere ritten met één fiets per dag waardoor fietsparkeerdruk afneemt.

Voor zero-emissie deelbromfietsen geldt dat zij een (schoner) alternatief kunnen vormen voor ritten met een eigen bromfiets, scooter of auto. Maar ook voor deelbromfietsen geldt, zeker omdat zij geparkeerd een groter beslag leggen op de openbare ruimte dan een fiets, dat alleen bij voldoende gebruik de voordelen van vergunde deelbromfietsen groter zijn dan de nadelen.

Gegeven de grote interesse van marktpartijen om deelvoertuigen aan te bieden, zal de druk op de openbare ruimte zonder een kader van afdwingbare regels alleen maar groter worden. De gemeente wil daarom deelfietsen en deelbromfietsen toestaan, maar daarbij wel de belangen van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte en het beperken van overlast in beeld houden. Dit kan het beste gedaan worden door publiekrechtelijke voorwaarden en voorschriften op te stellen en deze te reguleren via een vergunningensysteem. Zonder vergunning is het niet toegestaan (deel)voertuigen tegen een vorm van betaling aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.

Een vergunning biedt de gemeente ruimte om voorschriften te stellen en biedt marktpartijen tegelijkertijd ruimte om daarbinnen te ondernemen. Daarnaast biedt vergunningverlening de mogelijkheid om meerdere aanbieders ruimte te bieden.

Het staat marktpartijen waaronder bijvoorbeeld OV-Fiets, fietsverhuurders, hotelfietsen vrij om fietsen tegen een vorm van betaling vanaf privaat terrein of vanuit inpandige stallingen te huur aan te bieden. De gebruikers van deze fietsen kunnen hun gehuurde fiets net als elke andere particuliere fiets ook in de openbare ruimte parkeren. Het verschil is dat ze in de openbare ruimte niet te huur aangeboden mogen worden.

3.2 Beleidskeuze 2: Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

3.2.1 Deelfietsen

Een fijnmazig netwerk draagt bij aan meer ritten per deelfiets per dag. Alleen op die manier wordt de deelfiets voor veel potentiële gebruikers interessant als alternatief voor de huidige vervoerwijze waardoor de shift van eigen fiets naar deelfiets gemaakt gaat worden. Daarnaast wil de gemeente aanbieders ruimte bieden voor een volwaardige start met voldoende deelfietsen per marktpartij. Aanbieders hebben in de marktconsultatie aangegeven te willen starten met zo'n 1.000 tot 3.000

deelfietsen. Zij zien daarbij op termijn ruimte voor doorgroei naar grofweg zo'n 10.000 deelfietsen voor heel Amsterdam.

In Amsterdam is echter maar beperkt ruimte voor meer fietsen in de openbare ruimte. De afgelopen jaren is het aantal verplaatsingen per fiets binnen Amsterdam door bewoners per werkdag met 10% gegroeid (van 609.000 ritten in 2013-2021 naar 666.000 ritten in 2015). En het aantal fietsen per huishouden is in dezelfde periode toegenomen met 18%. In 2015 waren er 847.000 fietsen in Amsterdam[1]. De verwachting is dat het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte de komende jaren alleen maar blijft groeien, waarschijnlijk met zo'n 1% per jaar. Een overstap naar deelmodaliteiten is een van de kansen die de gemeente wil benutten om de parkeerdruk niet verder op te laten lopen.

In Amsterdam monitoren we de bezettingsgraad en fietsparkeerdruk. De laatste meting uit 2016 betrof het gebied binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ. De bezettingsgraad geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de rekken/vakken gedeeld door het aantal fietsparkeervoorzieningen in het gebied. MJP fiets doelstelling is een bezettingsgraad van maximaal 85%. De fietsparkeerdruk geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de openbare ruimte gedeeld door het aantal fietsparkeervoorzieningen in een gebied. Optimaal is een fietsparkeerdruk van maximaal 100%.

Daarnaast verwachten we dat het aantal fietsen de komende periode zal toenemen met ongeveer 1% (autonome groei). Op basis van bovengenoemde doelstellingen voor bezettingsgraad en fietsparkeerdruk, de data uit de fietsparkeertelling en de verwachte groei van het aantal fietsen kan berekend worden hoeveel extra fietsen de stad aan kan. Dit aantal is als uitgangspunt genomen voor het aantal deelfietsen dat de stad bij de start van de proefperiode aankan. We kiezen bewust voor het maximaal aantal deelfietsen bij de start van de proefperiode, omdat we niet weten wat het effect van deze deelfietsen gaat zijn. Hopelijk zorgen deelfietsen namelijk juist tot het verminderen van de fietsparkeerdruk rondom bijvoorbeeld OV-knooppunten omdat mensen bijvoorbeeld hun fiets op het station weghalen en gebruik gaan maken van een deelfiets.

Omdat de bezettingsgraad, fietsparkeerdruk en prognose groei particuliere fietsen per vergunningsperiode anders kunnen zijn, wordt in het beleid geen absoluut maximum vastgesteld, maar bepaald het college per vergunningsperiode het maximum aantal deelfietsen.

Voor de periode 2019-2021 is er nog ruimte voor ongeveer 4.800 fietsen in de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte gebaseerd op de meest recente meting van de bezettingsgraad, fietsparkeerdruk en de prognose van de groei van particuliere fietsen. Voor een volgende vergunning periode of de mogelijke verlenging van de eerste periode met een jaar, stelt het college opnieuw een maximum vast.

3.2.2 Deelbromfietsen

Zero-emissie deelbromfietsen kennen een groter ruimtebeslag in m^2. Daarnaast is de doelgroep voor deelbromfietsen kleiner en is de kostprijs per bromfiets aanzienlijk hoger. Dat betekent dat deelbromfietsen naar verwachting in een minder fijnmazig netwerk kunnen worden aangeboden.

Gelet op het grotere ruimtebeslag ten opzichte van een gewone deelfiets zien we daar in beginsel beperkt ruimte voor deelbromfietsen in de openbare ruimte. In de periode 2019-2021 is er ruimte voor maximaal 500 zero-emissie deelbromfietsen.

1) Bron: MJP fiets

3.3 Beleidskeuze 3: Amsterdam kiest ervoor om maximaal drie aanbieders van deelfietsen en maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven.

De gemeente wil aan maximaal drie marktpartijen de mogelijkheid bieden via een vergunning voor een proefperiode van twee jaar vanuit de openbare ruimte deelfietsen aan te bieden. Eenzelfde mogelijkheid wil de gemeente bieden aan maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen. Omdat de verwachting is dat er meer partijen zijn die zo'n vergunning willen hebben, zijn dit waarschijnlijk zogenaamde 'schaarse' vergunningen.

De gemeente moet op grond van de Europese Dienstenrichtlijn onderbouwen waarom er beperkingen worden opgelegd aan ondernemers. Het beperken van het aantal vergunningen moet eveneens goed onderbouwd worden. De gemeente ziet voldoende redenen om het aantal vergunninghouders te beperken. De argumenten zijn als volgt:

Elke aanbieder wil waarschijnlijk een stadsbreed efficiënt netwerk met eigen fietsen organiseren. Meer aanbieders betekent dat er meer deelfietsen in de stad komen, terwijl er maar ruimte is voor een maximum aantal deelfietsen. Daarnaast geven aanbieders in de marktconsulatie aan minimaal 1.000 deelfietsen nodig te hebben om te kunnen starten. De beperkte ruimte maximaliseert het aantal deelfietsen en ook het aantal vergunninghouders.

Het voordeel van meer dan één vergunninghouder is dat concurrentie ontstaat tussen de aanbieders en er mogelijk keuzevrijheid ontstaat voor gebruikers. Marktpartijen hebben elk hun eigen aanbod dat zich onder meer onderscheidt op prijs en kwaliteit. Concurrentie is nodig om van te leren over wat voor gebruikers van belang is. Daarnaast biedt het keuzevrijheid voor gebruikers.

Gegeven de huidige inzichten over het maximum aantal deelfietsen waarvoor vergunning kan worden verleend en het minimum aantal deelfietsen dat een aanbieder nodig heeft voor een rendabele businesscase is er ruimte voor drie vergunninghouders die ieder maximaal 1.600 deelfietsen mogen aanbieden.

Handhaving en zelfregulering is beter mogelijk met een beperkt aantal partijen. Voor een efficiënte handhaving door de gemeente is het beter om met een beperkt aantal partijen te werken.

Aanbieders van deelbromfietsen hebben aangegeven te willen starten met meer dan 250 bromfietsen, maar gezien de ruimtebelasting van bromfietsen en de wens om gebruikers keuzevrijheid te bieden, kiest de gemeente voor twee vergunninghouders van deelbromfietsen die ieder maximaal 250 deelbromfietsen mogen aanbieden.

3.4 Beleidskeuze 4: Amsterdam wil dat deel(brom) fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte.

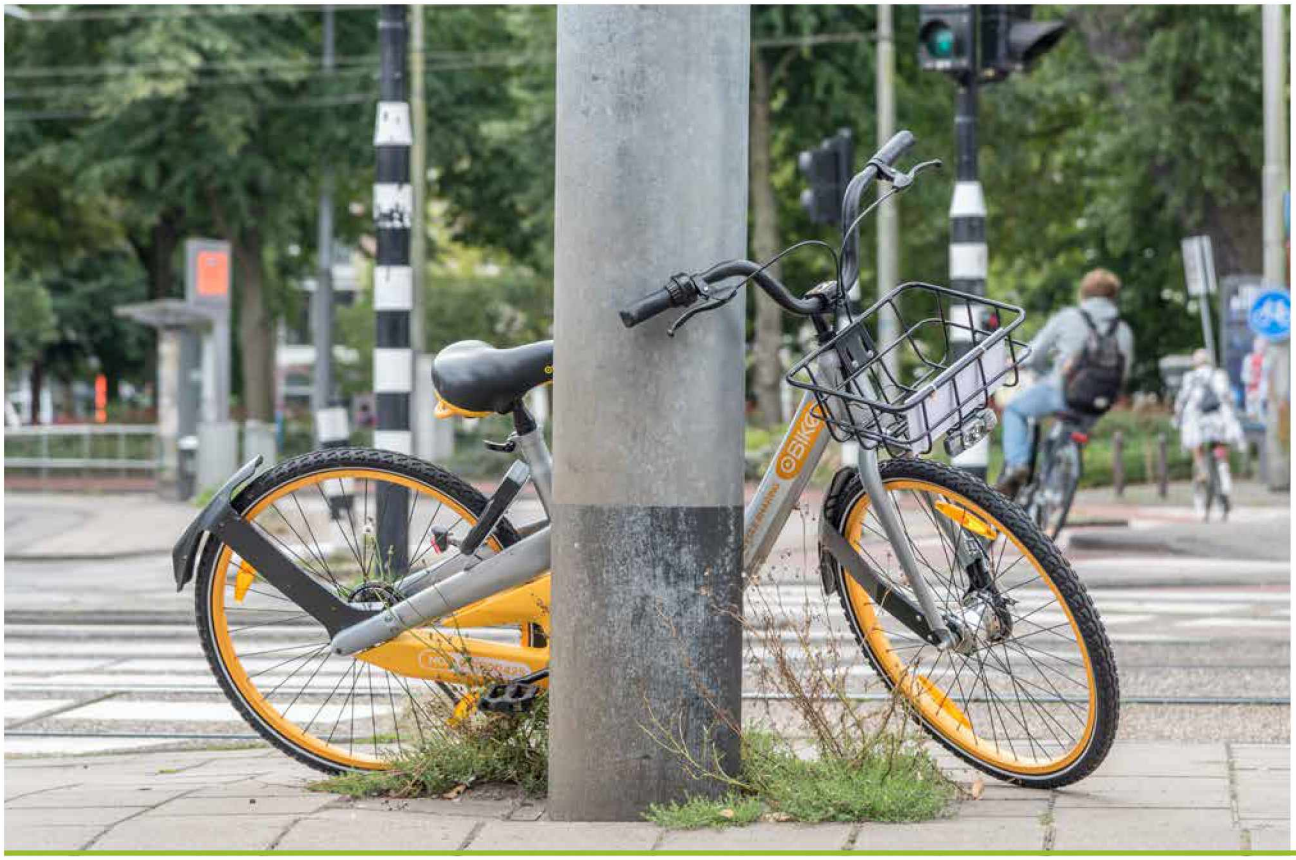
Stilstaande (brom)fietsen, en dus ook deelfietsen en bromfietsen nemen kostbare ruimte in beslag. En stilstaande fietsen en bromfietsen in de openbare ruimte en in stallingen kosten de gemeente geld. Dat loopt uiteen van € 15 per jaar voor een

parkeervak op straat (kosten ruimtegebruik en afschrijving) tot ruimt € 2.500 per jaar voor een plek in een kleine inpandige ondergrondse stalling (onderhoud, exploitatie, kosten ruimtegebrek en afschrijving). Hoe duurder de locatie van een geparkeerde (brom)fiets, hoe interessanter het is wanneer deze plekken per voertuig korter gebruikt worden.

In 2017 bleven sommige deelfietsen te lang op incourante plekken staan. Voor sommige aanbieders van deelfietsen is het daadwerkelijke gebruik van de deelfiets geen onderdeel van het businessmodel, maar wordt er vooral verdiend aan deelfietsen als reclame object of aan de handel in gegevens. Dit type aanbieders heeft er belang bij dat deelfietsen zichtbaar stilstaan op de meest drukke plekken in de stad. Dit druist in tegen de doelstellingen van de gemeente om fietsparkeerplekken juist efficiënter te benutten en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Deelfietsen kunnen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen als ze juist vaker gebruikt worden dan andere fietsen.

Daarom wil de gemeente dat deelfietsen en deelbromfietsen zo vaak mogelijk verhuurd worden. De gemeente legt daarom een inspanningsverplichting aan de partijen op om het aantal verhuringen per (brom)fiets zo hoog mogelijk te laten zijn. Het college stelt in de vergunningsvoorwaarden een minimaal aantal (gemiddelde) verhuringen per deel(brom)fiets vast.

In andere Europese steden waar deelfietsen volgens verschillende systemen worden aangeboden, ligt het aantal verhuringen per fiets gemiddeld tussen de 1 en 9 keer per dag, met een gemiddelde van ruim vier verhuringen per fiets per dag. De vergelijking betreft Barcelona, Dublin, Londen, Lyon, Parijs, Brussel en Antwerpen. Zie het overzicht in bijlage 5. Vier verhuringen per dag is dus een reële verwachting. Dit stimuleert vergunninghouders om goed na te denken over het aantal te plaatsen fietsen en de locaties waar ze worden neergezet.



3.5 Beleidskeuze 5: Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een aanbiedverbod geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.

Het gereguleerd aanbieden van deel(brom) fietsen moet ervoor zorgen dat de druk op de openbare ruimte en de verrommeling beperkt blijven. Om succesvol te zijn moeten ze wel een volwaardig en aantrekkelijk alternatief van de gewone eigen fiets of bromfiets zijn. Daarom kiest de gemeente ervoor dat voor het parkeren van deel(brom) fietsen in principe dezelfde regels gelden als voor gewone (brom)fietsen.

Voor het aanbieden van deel(brom)fietsen geldt dat deze free floating zijn toegestaan. Alleen op een aantal hele drukke plekken in de stad is het aanbieden verboden. De gemeente wil zo overlast voorkomen en de acceptatie door bewoners vergroten. Hiermee denken we ook te kunnen voorkomen dat deel(brom)fietsen primair gebruikt gaan worden door toeristen, terwijl de gemeente juist een kans voor deelfietsen ziet in het gebruik door bewoners en frequente bezoekers (forensen).

De gebieden waar het verboden is om deel(brom)fietsen aan te bieden, zijn gebieden in Amsterdam waar verdere regulering nodig is omdat de druk op de openbare ruimte groot is. De gemeente heeft ook de bevoegdheid om gedurende de vergunningsperiode aanvullende gebieden aan te wijzen als daar reden toe is vanwege overlast door deel(brom)fietsen of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

Voor alle (brom)fietsen in Amsterdam (particulier, huur, deel of lease) geldt dat het verboden is om een (brom)fiets te parkeren buiten de parkeervoorzieningen rond alle NS-stations, bij de ponten over het IJ en in en rond uitgaansgebieden als het Leidseplein, Rembrandtplein, de Eerste van der Helststraat, tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, langs de Rode Loper en bij de Hallen op grond van APV artikel 4.27. Dit verbod om buiten de voorzieningen te parkeren staat via borden aangegeven op deze locaties. Daarnaast geldt er op deze plekken ook een maximale parkeerduur van twee weken. De gebieden staan ook op onze gemeentelijke website aangegeven.
In deze reguliere aanwijsgebieden is het ook met een vergunning verboden om deelfietsen aan te bieden in de openbare ruimte. Pauzeren is hier wel mogelijk voor de deel(brom)fietsen.

Uitzondering hierop zijn de NS-stations en metrostations waar deel(brom)fietsen wel aangeboden mogen worden (naast pauzeren/parkeren). Dit zijn de plekken zijn waar frequente bezoekers en forensen in de stad aankomen en die essentieel zijn om de doelstellingen uit deze beleidsnota te kunnen halen. In de aanwijsgebieden rondom de NS-stations en metrostations is het aanbieden en pauzeren (parkeren) van deel(brom)fietsen alleen mogelijk
in de reguliere fietsparkeervoorzieningen conform de reguliere parkeerregels.

Aanvullend op de reguliere aanwijsgebieden zijn er nog vier gebieden waar deelfietsen niet aangeboden mogen worden vanwege de drukte en/of de beperkte openbare ruimte. De aanvullende gebieden zijn de Negen Straatjes, Wallen, het Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).

Voordeel van de overlap met de reguliere aanwijsgebieden voor fietsparkeren is dat er een herkenbaar en eenduidig regime

is. De handhaving valt hiermee ook onder de reguliere handhavingsacties voor de aanwijsgebieden. Aandachtpunt is dat het wel mogelijk is om een deelfiets tijdelijk te pauzeren in een fietsparkeervoorziening in de aanwijsgebieden. Handhavers kunnen echter aan de (brom) fiets niet zien of deze aangeboden of gepauzeerd staat in de fietsparkeervoorziening. De handhaving kan zich dus alleen maar richten op deel(brom) fietsen die in de aanwijsgebieden buiten de fietsparkeervoorzieningen staan. Het is dus aan de vergunninghouders om (real time traceerbaar) aan te tonen dat er geen deelfietsen of deelbromfietsen aangeboden worden in aanwijsgebieden (behalve rond de NS-stations, daar mogen deel(brom)fietsen wel aangeboden worden).

In sommige gebieden waar het verboden is om deelfietsen of deelbromfietsen aan te bieden in de openbare ruimte heeft de gemeente inpandige stallingen. Samen met de vergunningshouders kijken we naar de mogelijkheden en voorwaarden om op die locaties vanuit inpandige stallingen aan te kunnen bieden. Daarnaast faciliteren we het overleg tussen de vergunninghouders en de eigenaren van de fietsenstallingen bij bijvoorbeeld stations (ProRail) om ook tot afspraken te komen over het aanbieden van deelfietsen in deze fietsenstallingen.

In de bijlage (bijlage 2) is een kaart opgenomen waarop de zones staan waar het verboden is om deel(brom)fietsen aan te bieden en waar deel(brom)fietsen alleen gepauzeerd mogen worden in de reguliere parkeervoorzieningen en de zones (rondom de NS-stations) waar deel(brom) fietsen alleen gepauzeerd en geparkeerd/ aangeboden mogen worden in de reguliere fietsparkeervoorzieningen.

3.6 Beleidskeuze 6: Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de voorwaarden voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.

3.6.1 Vergunning voor twee jaar

De gemeente wil de vergunning voor een open stedelijk deel(brom)fietssysteem verlenen voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijkheid voor het college om de geldigheid van de vergunningen 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 deelsysteem goed te kunnen zien. Er is tijd nodig om een deelsysteem te implementeren. Daarbij komt dat een aanloopperiode nodig is om gebruikers aan een deelfiets of deelbromfiets te laten wennen. Ook geldt dat hoe langer een experiment duurt, hoe beter de effecten zichtbaar zijn.

Een vergunning voor het aanbieden van deel (brom)fietsen vanuit de openbare ruimte is een schaars goed. Een schaarse vergunning mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend.

Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe deel(brom)fietsen precies gaan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. De gemeente wil de proef na één jaar tussentijds evalueren. Voor deze evaluatie is tijd nodig. 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. 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 deel(brom)fietsen in het geheel te verbieden in Amsterdam).

Voor het opstarten van een deelsysteem 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.

3.6.2 Voorwaarden voor een vergunning

De gemeente wil tijdens een proefperiode effecten op de openbare ruimte van een open stedelijk deel(brom)fietssysteem voor Amsterdam beproeven. Daarvoor is monitoring van deze effecten van belang. Het college verleent een vergunning aan maximaal drie aanbieders van deelfietsen en aan maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen. Aan de vergunningen zijn voorwaarden verbonden die voor een groot deel voor alle vergunninghouders gelijk zijn. Voor de verdeling van deze schaarse vergunningen kiest de gemeente voor een vergelijkende toets. De partijen die aan deze vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de voor alle vergunninghouders geldende voorwaarden die de gemeente stelt aan de vergunning.

Vergunningsvoorwaarden zijn minimumeisen waaraan een aanvraag dient te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Die hebben betrekking op:

- Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en aanspreekbaar is.
- Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn (brom)fietsen real-time traceerbaar.
- Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.
- Data: een marktpartij deelt (anonieme) data over o.a. gebruik per deelgebied, aantal kilometers (totaal en per (brom) fiets), aantal unieke gebruikers, type gebruiker (bewoner, bezoeker, forens of anders), de locatie van (brom)fietsen en hoe lang gemiddeld een (brom)fiets stil staat in de verschillende buurten.
- Handhaving en rapportages: een marktpartij neemt verantwoordelijkheid voor toezicht op hun eigen deelfietsen en deelbromfietsen en stelt de gemeente alle gevraagde rapportages beschikbaar om het functioneren op deze aspecten te monitoren.

3.6.3 Vergelijkende toets voor verdeling schaarse vergunning

Voor de verdeling van de schaarse vergunningen kiest de gemeente voor een vergelijkende toets. De partijen die aan de vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de vergunningsvoorwaarden die de gemeente stelt aan iedere vergunning voor deel(brom) fietsen. Met de vergelijkende toets wil de gemeente aanbieders ruimte geven om kwalitatief meer te bieden dan op grond van de algemene vergunningsvoorwaarden en vergunningvoorschriften wordt verlangd. Zo krijgen marktpartijen de ruimte om hun meerwaarde voor de beleidsdoelstellingen van de gemeente kenbaar te maken. De partijen die de meeste meerwaarde op die onderdelen bieden, komen in aanmerking voor een vergunning. De aanbieding die een partij doet, wordt integraal onderdeel van de vergunningvoorschriften, zodat de gemeente

kan handhaven als de vergunninghouder zich niet houdt aan de aanbieding.

Deze kwalitatieve (vergelijkende) toets heeft betrekking op de volgende aspecten:
- Effectieve oplossingen bij het voorkomen van overlast in de openbare ruimte.
- 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.
- Manier waarop de aanbieder denkt de doelstellingen uit deze nota te kunnen bereiken.

Er is niet gekozen voor een financieel verdelingsinstrument voor de vergunningen. Dit biedt minder zekerheid over aansluiting bij de gemeentelijke doelstellingen. Bovendien is het de vraag of marktpartijen in een onontgonnen markt voor een beperkte proefperiode in staat zijn om een reële prijs te bepalen.

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

Bijlage 3 bevat een weergave van de vergunningvoorschriften en kwalitatieve toetsingscriteria die de gemeente hanteert bij de vergunningverlening. Eén van de uitgangspunten hierbij is om de verantwoordelijkheid voor een goed en juist gebruik van de openbare ruimte zo veel mogelijk bij de vergunninghouders te leggen.

3.7 Beleidskeuze 7: Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte.

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 ook een redelijke prijs tegenover mag staan.

Op dit moment heeft de gemeente echter weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deel(brom)fietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken te verhalen op de vergunninghouders. Gezien het systeem van free-floating fietsen via een vergunningstelsel is het niet mogelijk om precariobelasting te heffen (er zijn geen exclusieve deelfietsvakken), fietsparkeerbelasting te heffen (het vergunningenstelsel reguleert al het parkeren) of een financiële bijdrage te vragen (er worden weinig specifieke kosten voor aanpassingen in de openbare ruimte gemaakt).

Bij het aanvragen voor een vergunning worden wel leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een vergunning. Indien er gehandhaafd moet worden, heeft de gemeente de reguliere mogelijkheden die het bestuursrecht biedt om de kosten van handhaving op de overtreder te verhalen.

h4 Aan de slag



Dit hoofdstuk maakt duidelijk hoe we aan de slag gaan met deze beleidsnota. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het deel(brom) fietsbeleid, de vergunningverlening, het toezicht en handhaving op de regels voor deelfietsen en deelbromfietsen zoals die vastgelegd worden in de vergunningen. Belangrijk onderdeel van het deel(brom) fietsbeleid is het monitoren en evalueren van het beleid, bereiken we met dit beleid de doelstellingen van de gemeente Amsterdam?

4.1 Vergunningverlening

Het traject van vergunningverlening start na vaststelling en publicatie van de wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en het vaststellen door het college van de op de APV gebaseerde nadere regels over onder meer het proces van vergunningverlening. Beide zijn uitwerkingen van deze nota. De vergunningseisen en de manier waarop deze getoetst worden, wordt verder (juridisch) uitgewerkt in vergunningsvoorwaarden en nadere regels vergunningverlening. Dit gebeurt op basis van de elementen die in bijlage 3 zijn opgenomen. Na vaststelling en publicatie van de wijziging van de APV en de nadere regels van het college kan het proces van vergunningverlening starten.

Alle partijen die gedurende het proces interesse hebben getoond worden geïnformeerd over de start van de vergunningverleningsprocedure. Ook op de website van de gemeente zal de start van het de vergunningverleningsprocedure en de mogelijkheid een vergunning te verkrijgen worden aangekondigd.

In de eerste fase kunnen aanbieders informatie vragen over en/of een toelichting krijgen op de vergunningsvoorwaarden en de criteria voor de vergelijkende toets. Eventuele aanvullende informatie en de reactie op de vragen wordt gepubliceerd zodat alle geïnteresseerden in een vergunning over dezelfde informatie kunnen beschikken bij het opstellen en indienen van een aanvraag.

Na een periode waarin het mogelijk is om een vergunningaanvraag in te dienen, worden de aanvragen op compleetheid gecontroleerd. Voor zover het proces van de vergelijkende toets dit toestaat, kunnen aanbieders in de gelegenheid worden gesteld eventuele ontbrekende stukken alsnog aan te leveren.

Daarna gaan we over op de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen. De eerste beoordeling is of een aanvraag aan alle gestelde voorwaarden voldoet. Vervolgens vergelijken we alle aanvragen die aan de voorwaarden voldoen aan de hand van de onderdelen in de vergelijkende toets.

Het college van Burgemeester en Wethouders neemt een besluit over het daadwerkelijk verstrekken van de vergunningen (en het afwijzen van de andere aanvragen) op basis van de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen. Daarna is het mogelijk om eventueel een bezwaar in te dienen als een aanvrager het niet eens is met het besluit over de vergunningaanvraag.

4.2 Toezicht en handhaving

Deel(brom)fietsbeleid is iets nieuws. Op dit moment weten we nog niet precies hoe het gaat werken. We weten niet hoe de Amsterdammer reageert en we weten niet hoe de aanbieders met de Amsterdamse gebruiken omgaan. Daarom houden we er rekening mee dat we moeten handhaven.

Hierbij zien we drie verschillende soorten handhaving:

1. Handhaven van het algemeen verbod op aanbieden van deel(brom)fietsen in de openbare ruimte, met uitzondering van de vergunninghouders. De verwachting is dat dit nauwelijks aan de orde is, omdat de gemeente goed zicht heeft op de aanbieders en aanbieden van deel(brom)fietsen pas interessant wordt bij een grote dekkingsgraad.
2. Handhaving op de reguliere parkeerregels: in Amsterdam gelden gebieden met een maximale parkeerduur van twee of zes weken en gebieden waar (brom)fietsen helemaal niet mogen staan. Ook mogen (brom) fietsen niet hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd worden. Er komen na vergunningverlening in totaal maximaal 4.800 fietsen en 500 bromfietsen bij. Het is uiteraard de taak van de klant en uiteindelijk de aanbieder om fietsen en bromfietsen netjes conform de geldende parkeerregels te parkeren, maar in de praktijk zullen er situaties zijn waarin de gemeente moet optreden. Dit vergt extra inspanning van de handhaving en daarom reserveren we ook hier middelen voor.
3. Toezien op het naleven van vergunningsvoorwaarden en voorschriften: dossieropbouw per aanbieder. We hopen uiteraard bij de start van het beleid welwillende partijen op straat te hebben, die oog hebben voor de belangen van Amsterdammers. Desondanks moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat er een situatie ontstaat waarin één of meer aanbieders zich herhaaldelijk niet aan de regels en vergunningvoorschriften blijk(t) (en) te houden. Dan zal de gemeente op basis van handhavingsinformatie dossiers opbouwen van die aanbieders, zodat er gehandhaafd kan worden. Dit kan in het uiterste geval betekenen dat er een vergunning wordt ingetrokken.

4.3 Evaluatie en monitoring

Voor de gemeente is het gereguleerd toestaan van commerciële deel(brom)fietsen in de openbare ruimte nieuw. We willen dan ook graag leren van de eerste twee jaar waarvoor de vergunningen verleend worden. Dit doen we door tussentijds te monitoren en te evalueren.

Binnen een jaar na de vergunningverlening start de gemeente een evaluatie. Deze kan leiden tot verlenging, aanpassing of stopzetting van de gekozen situatie zoals beschreven in deze nota deelfietsen en deelbromfietsen.

Om te kunnen beoordelen of deelfietsen en deelbromfietsen bijdragen aan wat we als gemeente beoogden, hanteren we de volgende indicatoren:

- Als indicator voor het verbeteren van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer hanteert de gemeente het aandeel (aantal op totaal) gebruikers dat een deelfiets of een deelbromfiets gebruikt als voor- en natransport in combinatie met het OV en P+R.
- Als indicator voor het gebruik van deelfietsen en deelbromfietsen als alternatief voor autoritten hanteert de gemeente het aandeel gebruikers van deel(brom)fietsen dat aangeeft anders een auto te hebben gepakt in plaats van een deel(brom)fiets.
- Als indicator voor het verminderen van het aantal geparkeerde (brom) fietsen in de openbare ruimte hanteert de gemeente het aantal frequente bezoekers dat zijn stationsfiets inwisselt voor een deelfiets(abonnement), het aantal Amsterdammers dat zijn (brom) fiets inwisselt voor een deel(brom)fiets (abonnement) en het gemiddeld aantal ritten per deel(brom)fiets per dag.
- Als indicator voor het voorkomen van overlast en extra druk op de openbare ruimte veroorzaakt door deelfietsen en deelbromfietsen hanteert de gemeente het percentage foutgeparkeerde deel(brom)fietsen en het aantal klachten over deelfietsen en bromfietsen en de afhandeling daarvan door aanbieders.

De indicatoren komen tot stand op basis van data van de vergunninghouders en onze eigen data, bijvoorbeeld verkregen door tellingen, enquêtes onder gebruikers en informatie van toezicht en handhaving.

Om de gegevens over de indicatoren te verzamelen, zal de gemeente gebruikers moeten kunnen benaderen om deze te vragen of zij mee willen werken aan een enquête. Om de contactgegevens van de gebruikers door te kunnen geven aan de gemeente, zullen de aanbieders expliciete toestemming moeten vragen aan de gebruikers. Daarnaast bieden slimme fietsen ook een kans om meer te leren over verplaatsingsgedrag en de fietsroutekeuze van de verschillende doelgroepen. De gemeente wil daarom ook de gebruikers kunnen benaderen om te vragen of zij vrijwillig mee willen werken aan onderzoek van de gemeente waarin zij hun ritlocatiegegevens delen. De gemeente zal in een dergelijk geval alleen geanonimiseerde ritlocatiegegevens gebruiken.

4.4 Communicatie

De gemeente vindt het belangrijk om bij het uitvoeren van het beleid te communiceren over de doelstellingen van de gemeente, de regels voor aanbieders en de regels voor de gebruikers.

Via de website van de gemeente, diverse media en in de vorm van geprint informatiemateriaal wordt uitgelegd waarom de gemeente het gebruik van deelfietsen en deelbromfietsen als een kans ziet.

Daarnaast wordt helder uiteengezet wat de randvoorwaarden voor de aanbieders zijn en op welke manier zij een vergunning kunnen aanvragen.

Als de vergunningen zijn verleend wordt in overleg met de vergunninghouders een stadsbrede campagne voorbereid over hoe deelfietsen en deelbromfietsen in Amsterdam gebruikt kunnen worden.

4.5 Financiën

4.5.1 Kostenposten uitvoering deelfietsbeleid

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede verdeling van de schaarse ruimte. Dat gebeurt in dit geval met een vergunningensysteem. Hieraan zitten voor de gemeente altijd kosten verbonden: het traject van de verlening van de vergunning en de handhaving op de vergunning. Ook wil de gemeente graag leren van de effecten van het beleid. We gaan daarom goed monitoren wat er gebeurt en we bekijken waar het beleid eventueel moet worden aangepast.

Totaal betekent dit dat de gemeente eenmalig € 350.000 (in 2019) nodig heeft en meerjarig incidenteel € 240.000 (jaarlijks). Voor de periode 2019-2021 zijn de totale kosten (eenmalig en meerjarig incidenteel) ongeveer een miljoen (€ 1.070.000).

Bij de kostenramingen is er vooralsnog vanuit gegaan dat de taken geheel door de gemeente worden uitgevoerd. Eindbeeld is juist dat veel van de mogelijke problemen zoveel mogelijk door de aanbieders worden opgelost. In het vergunning traject vraagt de gemeente daarom ook naar slimme oplossingen bij het voorkomen van kapotte (brom)fietsen op straat of foutparkeren. De praktijk moet uitwijzen of deze maatregelen voldoende zijn om de kosten voor de gemeente te reduceren.

Onderdeel	Geschatte Kosten Eenmalig	Geschatte Kosten Meerjarig incidenteel	Toelichting
Vergunning-verlening	€ 160.000		Dit zijn de kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen. De kosten worden gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag. Een indicatie voor de hoogte van de leges is € 10.000 per aanvraag.
Communicatie	€ 70.000	€ 35.000	In 2019 starten we samen met de vergunninghouders een campagne (eenmalig)
Handhaving en toezicht		€ 85.000	
Monitoring en evaluatie		€ 60.000	
Voorbereiding, advies en project-begeleiding	€ 120.000	€ 60.000	
Totalen	**€ 350.000**	**€ 240.000**	

4.5.2 Cofinanciering klimaatenveloppe ministerie Economische Zaken en Klimaat

Naar aanleiding van een gezamenlijke aanvraag met de Vervoerregio Amsterdam en Connexxion ontvangt Amsterdam vanuit de Klimaatportefeuille van het ministerie van EZK een subsidie voor de deelfiets als duurzame aanvulling op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Het betreft een bedrag van in totaal € 3.922.000 voor Amsterdam voor de jaren 2018 (voorbereiding) en 2019 (realisatie).

4.5.3 Doorberekenen van volledige kosten bij verwijderen deel(brom)fietsen

Elke fiets die de gemeente weghaalt en naar het fietsdepot brengt, kost de gemeente € 70. Als we als een gemeente een bromfiets moeten verwijderen, moeten we hiervoor een berger laten komen en de bromfiets (tijdelijk) opslaan. De inschatting is dat de kosten hiervoor ongeveer € 140 zijn. Voor deelfietsen en deelbromfietsen die we weghalen, willen we dit bedrag volledig verhalen op de aanbieder (eigenaar) van de deelfiets of deelbromfiets.

4.5.4 Zoveel mogelijk taken bij de aanbieders zelf

Uitgangspunt is dat de aanbieders zelf zoveel mogelijk verantwoordelijk zijn. Niet alleen voor hun product, maar ook voor het netjes houden van de openbare ruimte en het bedienen van bewoners met klachten over de deelfietsen en deelbromfietsen. In de vergunningaanvraag neemt de gemeente daarom onderdelen op die de aanbieders stimuleren om overlast te voorkomen. Dit betekent overigens niet dat de gemeente zich helemaal kan terugtrekken: bewoners en gebruikers kunnen altijd bij de gemeente terecht met vragen of klachten. Ook bij excessen blijft de gemeente verantwoordelijk om op te treden.

4.6 Planning

Een vergunningverlening heeft een doorlooptijd van ongeveer 32 weken. Hieronder staan de verschillende onderdelen en doorlooptermijn beschreven.

Ervan uitgaande dat eind 2018 het beleid wordt vastgesteld door de gemeenteraad en het uitgewerkte vergunningenstelsel door het college dan verwachten we dat de deelfietsen en deelbromfietsen op zijn vroegst in de tweede helft van 2019 op straat kunnen staan.

Vergunningverlening Fase	Doorlooptermijn
Vergunninghouders kunnen informatie vragen over en een toelichting krijgen op de vergunningsvoorwaarden en de criteria voor de vergelijkende toets	2 weken
Reactie op vragen en toelichting wordt gepubliceerd	2 weken
Vergunningaanvragen door ondernemers	8 weken
Beoordelen of de aanvragen compleet zijn	2 weken
Termijn om aanvragen aan te vullen	2 weken
Inhoudelijk beoordelen aanvragen door de gemeente	8 weken
Afgeven vergunningen	1 week
Bezwaartermijn op vergunningverlening	6 weken


Fietsensta
Zieseniskad

Bijlagen

Bijlage 1 Achtergrondinformatie deelfietssystemen

50 jaar deelfietsen

Fietsdelen is een zeer actueel onderwerp binnen het mobiliteitsbeleid in Nederland. Dit blijkt onder andere uit het grote aantal partijen dat zich momenteel zowel vanuit de markt als vanuit de overheid bezig houdt met dit onderwerp. Het principe van fietsdelen is echter niet nieuw. Al vanaf de jaren '60 zien we initiatieven op dit vlak. Door de jaren heen is er een flinke (technische) ontwikkeling geweest in de eigenschappen van de systemen. Grofweg onderscheiden we hierin vijf generaties deelfietsen:

1. Witte fietsenplan: in de jaren '60 waren er verschillende initiatieven met gratis fietsen, waaronder het zogeheten Witte fietsenplan in Amsterdam. Dit concept bestond uit het verspreiden van een hoeveelheid gratis fietsen, die te allen tijde door iedereen gratis gebruikt konden worden. In de praktijk bleken de fietsen binnen 'no time' te zijn toegeëigend en verdwenen. Dit betekende het einde van het initiatief.
2. Coin-access: In de jaren '70 werden deelfietsen geïntroduceerd waar door middel van coin-access gebruik van kon worden gemaakt. Het principe werkt net als bij een winkelwagen. Door een muntje in de fiets te steken kon deze van het slot worden gehaald en gebruikt worden. Het grootste systeem van deelfietsen met coin-acces vond je in Kopenhagen, maar dit project werd stopgezet in 2012.
3. Slimme stations: rond het jaar 2000 werden systemen met slimme stations geïntroduceerd. Gebruikers melden zich ter plekke aan bij dit station om gebruik te maken van een fiets en brengen deze weer terug naar een station. Bij latere ontwikkelingen binnen deze generatie komt er ook real time info over de beschikbare fietsen beschikbaar, ook kun je je ter plekke registreren. Registratie werkt via het station of via apps.
4. Slimme fietsen: vanaf ongeveer 2010 is een overgang zichtbaar van slimme stations naar slimme fietsen. De slimme techniek is daarbij geïntegreerd in de fiets en niet langer in de stations. Dit zorgt ervoor dat de deelfietstoepassingen veel flexibeler opgezet kunnen worden: zowel naar snelheid van uitrol en optimalisatie, als ook naar de mogelijke locaties in de stad en naar type fietsen. Registratie en toegang verschuift ook langzaamaan van terminals naar smartphones.
5. Interoperabiliteit: de vijfde generatie deelfietsen is op dit moment in ontwikkeling. Belangrijkste verandering zit hem niet in de hardware, maar in de software en het interoperabel zijn van de systemen. De gebruiker kan gebruik maken van verschillende aanbieders van systemen met behulp van één identificatiemiddel. Momenteel wordt hard gewerkt aan het interoperabel maken van deelfietsen. Dit is een eerste stap richting mobility-as-a-service, waarin het volledige, real-time vervoersaanbod van deur-tot-deur bij elkaar komt.

Verschillende type deelsystemen

Er zijn verschillende type deelsystemen. Deze onderscheiden zich op de volgende eigenschappen:

1. de toegankelijkheid van het systeem;
2. de wijze van registreren;
3. de terugbrengmogelijkheden;
4. het aantal locaties van het netwerk;
5. parkeersystemen.

1. Toegankelijkheid van het systeem

Op het gebied van toegankelijkheid onderscheiden:

- Publieke systemen die voor (vrijwel) iedereen toegankelijk zijn (zoals OV-Fiets).
- Private systemen die slechts voor een bepaalde doelgroep toegankelijk zijn (zoals bedrijven, studenten of gebruikers van een specifiek hotel).

2. Wijze van registeren

Qua wijze van registeren kunnen we onderscheid maken in:

- Registratie per gebruik, waarbij de gebruiker zich per periode moet registreren en legitimeren.

- Eenmalige registratie, waarna meermalig gebruik over een langere periode mogelijk is met behulp van één identificatiemiddel.

Dit vormt feitelijk het onderscheid tussen een huurfietssysteem (registratie per gebruik, veelal per dag) en een deelfietssysteem (eenmalige registratie).

3. Terugbrengmogelijkheden
Qua terugbrengmogelijkheden zijn er drie mogelijkheden:



Back-2-one (B21) waar de fiets in principe teruggebracht moet worden naar zijn beginlocatie (zoals de OV-Fiets). Het ophaal- en inleverpunt zijn hetzelfde.



Back-2-many (B2M) waar de fiets (zonder meerkosten) achtergelaten kan worden op verschillende locaties. Ophalen en inleveren kan op elke daartoe aangewezen locatie.



Free Floating (FF) waar de fiets overal (binnen een geografisch gebied) achtergelaten kan worden. Ophalen en inleveren kan overal binnen het geografische gebied.

Bij back-2-one staat de fiets tot het moment van terugbrengen op de beginlocatie tot je beschikking en is in die tussenperiode niet beschikbaar voor andere gebruikers. Het aantal gebruikers per deelfiets per dag is daarmee beperkt (1 à 2 gebruikers per dag voor meerdere uren). Bij back-2-many en free floating is de fiets weer beschikbaar voor andere gebruikers na één verplaatsing. Na deze verplaatsing is de fiets weer voor alle potentiële gebruikers te benutten (meerdere gebruikers per dag voor de duur van een verplaatsing). Back-2-many en free floating vergen meer van de beheerorganisatie, omdat fietsen geregeld moeten worden herverdeeld voor een evenwichtig deelfietsaanbod binnen het netwerk.

4. Aantal locaties
Als het gaat om het aantal locaties is er een onderscheid te maken tussen verschillende netwerken.

- Een enkele locatie: dit betreft veelal de traditionele fietsverhuur waar de fiets op een locatie gehuurd en teruggebracht kan worden.
- Een beperkt aantal of meerdere verspreid liggende locaties, een voorbeeld is de huidige OV-Fiets.
- Een groot aantal locaties met een hoge dichtheid, zoals meestal te zien bij stedelijke fietsdeelsystemen.

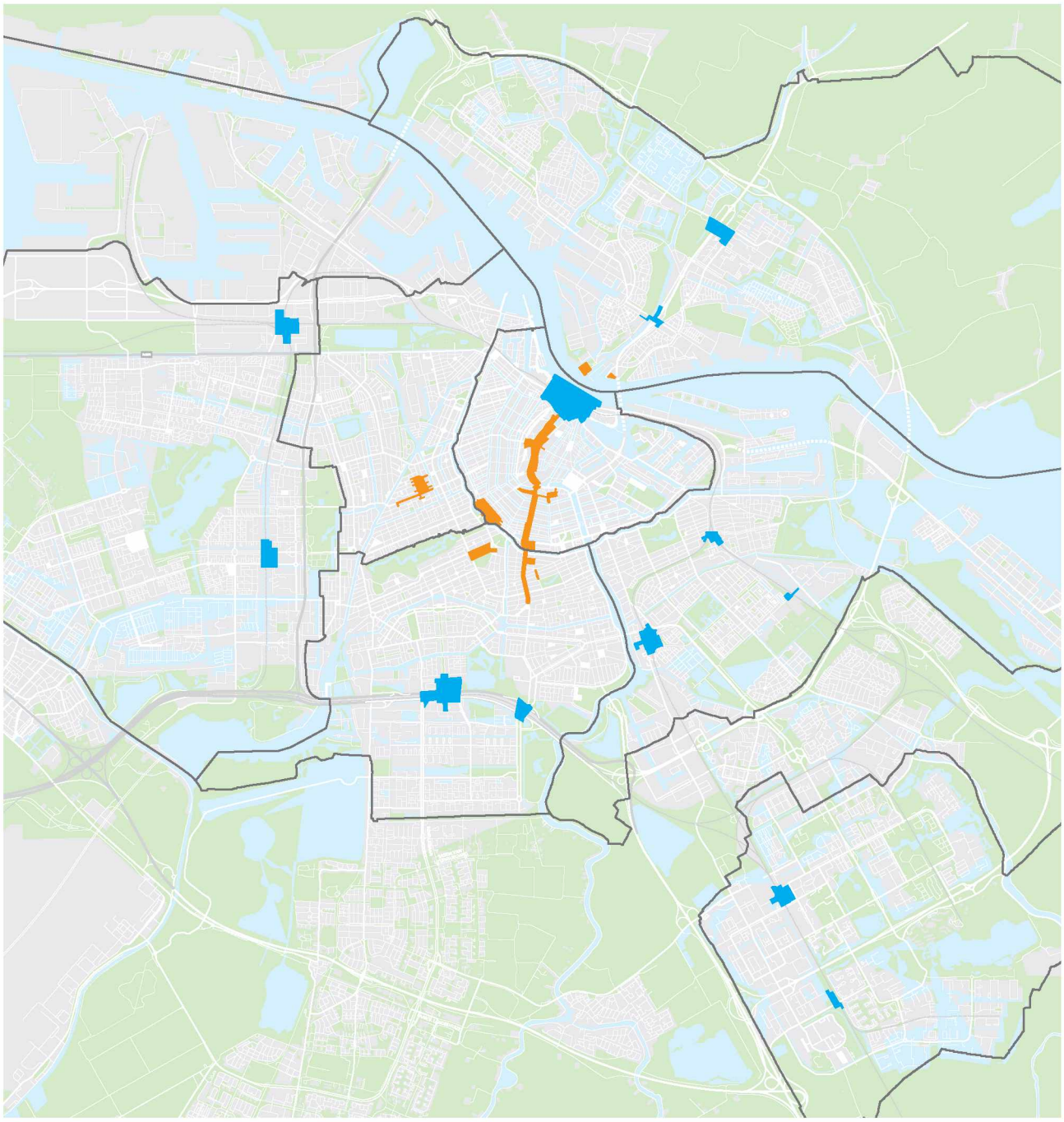
De fijnmazigheid van het netwerk heeft invloed op de potentiële groep gebruikers voor wie de deelfiets interessant is.

5. Parkeersystemen
We zien vier type parkeersystemen voor deelfietsen:

a. Vrij parkeren: de deelfiets mag overal achter gelaten worden in de openbare ruimte onder dezelfde regels als particuliere fietsen.
b. Fietsvakken: In de openbare ruimte zijn visuele ruimtes afgebakend of er zijn digitale zones geprogrammeerd (dropzones) met of zonder rekken waarbinnen de deelfietsen (van meerdere aanbieders) achtergelaten mogen worden tussen de particuliere fietsen.
c. Exclusieve fietsvakken: Er zijn visueel afgebakende fietsvakken of rekken exclusief voor deelfietsen, eventueel ook digitaal afgebakend. Deelfietsen mogen enkel op deze plekken achtergelaten worden, particuliere fietsen mogen hier niet staan. Deze vakken kunnen exclusief zijn voor één aanbieder of voor deelfietsen van meerdere aanbieders.
d. Fietsparkeerstations: Rekken of (slimme) stations voor een specifiek type, meestal een eerdere generatie deelfietsen van één type aanbieder.

Het eerste type, vrij parkeren, willen wij in Amsterdam toepassen, ook voor deelbromfietsen. De overige typen zijn voor Amsterdam niet interessant, vooral vanwege de impact op de openbare ruimte en het risico dat andere fietsen in de rekken en de stations worden gestald. Verder is de technologie inmiddels zo ver ontwikkeld (de slimme fiets) dat deel(brom)fietsen geen slimme stations nodig hebben.

Bijlage 2 Gebieden aanbod en verbod deel(bromfietsen)



Reguliere aanwijsgebieden rondom NS en metrostations (blauw) > aanbieden en pauzeren alleen in de (brom)fietsparkeervoorzieningen

Reguliere aanwijsgebieden plus drukke gebieden (oranje) > verboden aan te bieden, ook in de (brom)fietsparkeervoorzieningen, pauzeren wel toegestaan in de parkeervoorzieningen

De gegevens op deze kaart zijn een weergave van de huidige drukke gebieden en gebieden waar een fiets en scooterparkeerverbod geldt (oktober 2018).
Deze gebieden kunnen veranderen.

Het deelfietsbeleid volgt daarin het meest actuele beleid.

Bijlage 3 Voorwaarden en voorschriften vergunning

In deze bijlage zijn de voorwaarden voor een vergunning en de voorschriften waaraan moet worden voldaan meer in detail beschreven. Het college stelt de volledig uitgewerkte eisen vast in de nadere regeling vergunningverlening.
Bij het formuleren van de eisen maken we onderscheid in:

→ **Voorwaarden**
De voorwaarden zijn eisen waaraan de aanvrager van een vergunning moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning en om mee te kunnen doen aan de vergelijkende toets.

→ **Vergelijkende toets**
De vergelijkende toets wordt gebruikt als selectiecriterium voor het verdelen van schaarse vergunningen als er meer aanvragen zijn gedaan dan dat er vergunningen beschikbaar zijn.
Aanvragers kunnen bij de vergelijkende toets op onderdelen punten scoren. De partijen met de meeste punten komen vervolgens in aanmerking voor een vergunning. Zijn er één of meer aanvragers die gelijk eindigen (en gaat het erom of er wel of geen vergunning verleend wordt), dan zal de gemeente loten om te bepalen aan welke aanvrager(s) een vergunning wordt verleend. Met deze vergelijkende toets wil de gemeente vooral op kwaliteit selecteren. De door de aanvragers ingediende plannen worden integraal onderdeel van de vergunningvoorschriften.
De gemeente kan hier op handhaven.

→ **Voorschriften**
De voorschriften zijn de eisen waaraan een aanbieder tijdens de looptijd van de vergunning moet voldoen. De gemeente handhaaft hierop. Bij toetsing van de vergunningaanvraag kan onder meer worden beoordeeld of de aanvrager voldoende aannemelijk maakt dat hij aan de voorschriften kan voldoen.

De eisen die de gemeente stelt moeten op grond van de Europese Dienstenrichtlijn proportioneel zijn en gerechtvaardigd kunnen worden door dwingende redenen van algemeen belang. In het geval van de deel(brom)fietsen zijn deze dwingende redenen in ieder geval:
- de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer;
- het voorkomen van hinder voor het woon- of leefklimaat;
- het voorkomen van een nadelige beïnvloeding van het milieu;
- het voorkomen van een onevenredig beslag van de deelfietsen en -bromfietsen op de openbare ruimte;
- het voorkomen van afbreuk aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.

In de tabel op deze en de volgende pagina's is opgenomen welke eisen de gemeente wil stellen en onder welk onderdeel (voorwaarde, voorschrift of vergelijkende toets) deze valt.

1. Eisen aan de aanbieder

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Deel(brom)fietsaanbieder is een rechtspersoon, ingeschreven bij KVK, en heeft geen moeder-dochter- of zusteronderneming die ook een vergunning heeft aangevraagd voor het aanbieden van deel(brom)fietsen in Amsterdam.	Voorkomen dat één onderneming meerdere vergunningen onder een andere naam krijgt. Hiermee voorkomt de gemeente marktmacht van één aanbieder.	X		
b. Uit de statuten en uit feitelijk handelen, blijkt dat de organisatie het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft.	Als de ondernemer het aanbieden van deelvoertuigen niet als doel heeft, is het onvoldoende aannemelijk dat de ondernemer in staat is om zich gedurende de looptijd van de vergunning daadwerkelijk aan de voorschriften te houden.	X		

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
c. De aanbieder moet zelf eigenaar zijn van de deelvoertuigen.	De aanbieder is als vergunninghouder verantwoordelijk voor de deelvoertuigen bij eventuele excessen.	X	X	
d. Bankgarantie: de aanbieder zorgt voor een bankgarantie ter hoogte van € 70 per geplaatste deelfiets en € 140 euro per geplaatste deelbromfiets.	De bankgarantie dient ter zekerheid van de kosten de gemeente moet maken indien de aanbieder na intrekking of einde looptijd vergunning of als de vergunning van rechtswege eindigt (faillissement) niet op eigen kosten binnen de daarvoor geldende termijn de deel(brom)fiets uit de openbare ruimte verwijdert.	X		
e. De aanbieder heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt (telefonisch en per e-mail) voor de gemeente, dat voor de gemeente op reguliere werkdagen en tijden bereikbaar is en in staat is om terstond te reageren.	Belangrijk voor snel contact bij klachten en het beoordelen van de prestatie van de aanbieder. Bij excessen moet de aanbieder snel door de gemeente op de hoogte kunnen worden gesteld en overgaan tot actie.	X	X	

2. Eisen aan de kwaliteit

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Deelvoertuigen moeten voldoen aan de eisen van de Wegenverkeerswet.	Als de deelvoertuigen niet voldoen aan de eisen waar alle voertuigen op basis van de Wegenverkeerswet aan moeten voldoen leidt dat tot meer ongebruikte voertuigen in de openbare ruimte en mogelijk gevaarlijke verkeersituaties.	X	X	
b. Aanbieders van bromfietsen mogen deze alleen aanbieden als ze zero-emissie zijn.	Gemeente zet zich in om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te laten zijn. Een vergunning verlenen aan de exploitant van niet zero-emissie voertuigen past hier niet in.	X	X	
c. Aanbieders leveren een kwaliteitsbeschrijving van het deelvoertuig.	Nadere eisen rijcomfort, versnellingen, afmetingen, trapgemak, kwaliteit van het deelvoertuig. De gemeente werkt met een testpanel om het comfort en de kwaliteit van de voertuigen te testen.		X	X
d. Kapotte of niet te gebruiken voertuigen (bijvoorbeeld bel, ketting, trappers, remmen, verlichting, wielen, lekke banden, lege batterij) worden binnen 48 uur van straat gehaald.	Kapotte voertuigen worden niet gebruikt, nemen schaarse ruimte in en dragen bij aan een rommelige uitstraling van de openbare ruimte. In de praktijk is gebleken dat de meeste aanbieders geen eigen incentive hadden om kapotte voertuigen van straat te halen.		X	
	De aanbieder kan bij de vergelijkende toets punten scoren als hij aangeeft dat (en hoe) hij maatregelen neemt om deelvoertuigen sneller van straat te krijgen en/of te voorkomen dat deelvoertuigen snel kapot gaan.			X
e. Reclame op de deelvoertuigen beperkt zich tot uitingen over de eigen onderneming. Uitingen voor derden zijn niet toegestaan	Een veelheid aan reclame-uitingen kan het aanzien van de stad verstoren. De vergunninghouders mogen alleen uitingen over de eigen onderneming en niet voor derden op de deelvoertuigen plaatsen. De reclame moet geen overheersende activiteit worden, als het gebruik van de voertuigen daardoor wordt beperkt of belemmerd.	X	X	

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
f. Klachtenopvolging klachten derden (niet-klanten). De aanbieder wordt gevraagd om een klachtenplan op te stellen, waarin omschreven wordt: - Hoe klachten kunnen worden ingediend. - Hoe snel klachten worden opgevolgd. - Welke actie wordt ondernomen. - Hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd. - Hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling.	Klachten van derden (niet zijnde gebruikers) kunnen signalen zijn dat deelvoertuigen op plekken staan waar ze niet mogen staan of dat het deelvoertuig op een andere manier overlast veroorzaakt. Voor een juist gebruik van de openbare ruimte is het daarom van belang dat de aanbieder snel en adequaat op de klachten reageert. Ook leidt dit tot minder klachten en handhaving bij de gemeente.		X	X
g. De deelvoertuigen moeten real time traceerbaar zijn met uniek nummer.	Aanbieders kunnen alleen sturen op hun vloot als ze op de hoogte zijn van de precieze locaties van de deelvoertuigen. Om deze reden moeten zij elk voertuig real time kunnen volgen. Als ze dit niet kunnen, kunnen zij niet direct ingrijpen bij excessen in de openbare ruimte.	X	X	
	Aanbieders kunnen punten scoren door aan te tonen dat de traceerbaarheid van deelvoertuigen zeer nauwkeurig is. Hierbij is het niet toegestaan te werken met sensoren die in de openbare ruimte moeten worden geplaatst.			X
h. De deelvoertuigen moeten goed onderhouden worden. Aanbieders moeten daarom een onderhoudsplan indienen, waarin in ieder geval staat: - Hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden. - Hoe de vloot geïnspecteerd wordt op gebreken. - Hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden (vgl. ook onderdeel c) - Hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu (indien van toepassing) opgeladen of van straat gehaald worden.	Het onderhouden van de deelvoertuigen is belangrijk om het gebruik te stimuleren. Slecht onderhouden voertuigen zorgen voor een lager gebruik van de voertuigen. Partijen kunnen punten scoren naarmate hun onderhoudsplan beter bijdraagt aan een goed onderhouden vloot.			X
i. De aanbieder zorgt voor een gereguleerde en geaccepteerde introductie van de voertuigen bij de start en stelt hiervoor een plan op waarin in ieder geval staat: - Waar, hoe en hoeveel fietsen bij de start geplaatst worden. - Welke acties ondernomen worden als er klachten komen na de introductie.	Bij de vorige introductie van deelfietsen werden deze soms vrij klakkeloos in grote getalen in de stad geplaatst. Dit heeft toen tot veel weerstand geleid.	X	X	
j. De aanbieder zorgt voor herverdeling van de deel(brom)fietsen. De aanbieder is verplicht een herverdelingsplan in te dienen, met maatregelen die de aanbieder neemt om te voorkomen dat deelvoertuigen te veel clusteren.	In het belang van een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte is het nodig dat er geen te grote clustering van deelvoertuigen plaatsvindt in de stad. Ook moet verrommeling (slordig geparkeerde deel(brom)fietsen) zo snel mogelijk worden aangepakt. Bij plaatsing en herverdeling van de (brom) fietsen heeft het de voorkeur van de gemeente dat de (brom)fietsen zodanig verdeeld worden dat zij een versterking van de ketenreis vormen. Dit betekent concreet dat plaatsing bij stations en OV-locaties, zeker 'buiten de Ring' wenselijk is.			X

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
k. Deelvoertuigen in de openbare ruimte worden geacht te huur aangeboden te worden, behalve in de aangewezen gebieden.	Alle deelvoertuigen van een aanbieder die in de openbare ruimte staan, worden door de gemeente gezien als deel(brom)fietsen die door de aanbieder worden aangeboden, behalve in de aangewezen gebieden. Deel(brom)fietsen die om wat voor reden dan ook niet voldoen aan de voorschriften van het te huur aanbieden, moeten door de aanbieder weggehaald worden en/of hersteld worden.		X	
l. Aanbieders zetten zich in voor interoperabilteit.	Aanbieders zijn partner in of conformeren zich aan de afspraken in het deelfietsconvenant. Hiermee garanderen zij dat hun diensten via de apps van de andere partners ook te ontsluiten zijn, en vice versa. Door interoperabiliteit neemt de kans op mogelijk gebruik toe, en de benodigde hoeveelheid fietsen af. Daarnaast vormt het een belangrijke bouwsteen richting MaaS.	X		
	Aanbieders die mee kunnen doen aan één of meer platforms die mobility as a service ondersteunen, zorgen voor verdere integratie van de mobiliteitsketen.		X	X
m. Aanbieder overlegt een plan tot samenwerking met andere, reeds in Amsterdam en de regio actieve, mobiliteitsaanbieders. Zoals, maar niet beperkt tot, aanbieders van Openbaar Vervoer, en deelauto's.	Aanbieders die samenwerken met bestaande mobiliteitsaanbieders, zorgen voor verdere integratie van de mobiliteitsketen.		X	X

3. Ruimtegebruik

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Deelfietsen nemen maximaal 185 x 65 x 105 cm (lengte x breedte x hoogte)) in en moeten passen in conventionele fietsrekken.	We gaan uit van normaal ruimtegebruik van deelfietsen. Bij te grote voertuigen wordt het beslag op de openbare ruimte te groot. Ook mandjes en andere elementen die het plaatsen van de deel(brom)fiets bemoeilijken worden niet toegestaan op deelfietsen.	X	X	
b. Deelbromfietsen nemen maximaal 175 x74x 114 cm (lengte x breedte x hoogte) in en passen in conventionele vakken.	We gaan uit van normaal ruimtegebruik van deelbromfietsen. Bij te grote voertuigen wordt het beslag op de openbare ruimte te groot.	X	X	
c. De aanbieder houdt zich aan de zonering van de gemeente, die uitgaat van aangewezen gebieden waarbinnen deel(brom)fietsen niet mogen worden aangeboden.	Plaatsen buiten de toegestane locaties zorgt voor verrommeling van de openbare ruimte. De aanbieder is er voor verantwoordelijk dit tegen te gaan.		X	
d. De aanbieder houdt zich aan de geldende parkeerregels.	Buiten de gebieden waar aanbiedverboden gelden, gelden de normale parkeerregels (APV 4.27).		X	

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
e. De aanbieders spannen zich in om het gebruik van de deelvoertuigen zo hoog mogelijk te laten zijn (gemiddeld 4 verhuuracties per deelvoertuig per dag, gemeten over een kwartaal). Hiervoor stelt de aanbieder een benuttingsplan op. In dit benuttingsplan staat welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten en wordt in ieder geval ingegaan op: - communicatie en marketing; - effectieve maatregelen om gebruik van de deelvoertuigen te vergroten.	Bij te weinig gebruik ontstaat er te veel druk op de beperkte plaatsingsruimte. Een goede marktpositie kan worden verworven door meer deelvoertuig in de openbare ruimte te plaatsen, maar ook door minder deelvoertuigen vaker te verhuren. Amsterdam wil vanwege de druk op de openbare ruimte dat een deelvoertuig zo vaak mogelijk wordt gebruikt.		X	X
f.Het aantal deelfietsen per aanbieder is maximaal 1.600. Het aantal deelbromfietsen per aanbieder is maximaal 250.	Te veel deelvoertuigen zorgt voor een te hoge druk op de openbare ruimte. Zie ook hoofdstuk 3.	X	X	X

4. Data

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. De aanbieder is verplicht op eerste verzoek terstond de volgende data te leveren aan de gemeente: - gemiddeld gebruik per deelvoertuig per dag; - gebruik per OIS-buurtcombinatie; - gebruik per NS-station en P+R-terrein; - gemiddeld aantal kilometers per rit; - gebruik door de tijd heen (pieken en dalen in gebruik); - locatie van stilstaande deelvoertuigen op verschillende momenten van de dag (spits, dal, nacht); - aantal unieke gebruikers; - type gebruiker (bewoner, bezoekers, forens of anders); - gemiddelde parkeertijd per deel(brom)fiets per buurt; - real time data over locaties van aangeboden (brom)fietsen); - historische data over locaties van aangeboden fietsen.	De gemeente heeft deze data nodig om het beleid te monitoren. Zonder deze data kan niet bepaald worden wat het effect van het beleid is op de openbare ruimte. Daarnaast zijn real time data nodig om direct handhavend in te kunnen grijpen bij excessen.	X	X	
b. De aanbieder gaat verantwoordelijk om met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en data en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. De aanbieder toont aan hoe de naleving van deze wet en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy geoperationaliseerd is.		X	X	
c. De aanbieder biedt de data, zoals omschreven in 4.a, volgens een nader overeen te komen platform digitaal aan.	Er is vanuit de Nationale Databank Openbaar Vervoer een monitoringsstandaard deelfiets in ontwikkeling om deelfietsdata landelijk uniform en vergelijkbaar op te slaan.		X	

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
d. De aanbieder vraagt bij registratie de gebruikers om expliciete toestemming of de gemeente hen mag benaderen om te vragen of zij mee vrijwillig willen werken aan gemeentelijk onderzoek.	Om contactgegevens door te geven aan derde partijen is expliciete toestemming nodig van de gebruiker. De gemeente heeft de contactgegevens van gebruikers nodig om hen te kunnen benaderen voor enquêtes om de monitoring uit te kunnen voeren. Daarnaast kan de gemeente dan gebruikers vragen of zij aan extra onderzoek mee willen werken.		X	
e. De aanbieder verleent medewerking aan onderzoeken van de gemeente en verstrekt de daarvoor benodigde gegevens van de gebruikers die daarvoor expliciete toestemming hebben gegeven.			X	
f. De aanbieder verleent medewerking aan de monitoring van de gemeente en verstrekt de daarvoor benodigde gegevens.			X	

Rapportage

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Vergunninghouders leveren minimaal twee weken na afloop van elk kalenderkwartaal een rapportage aan de gemeente (per mail), waarin staat hoe is voldaan aan de vergunningvoorschriften.	Om goed toezicht te houden op de aanbieders en om een level-playing-field te houden, moet de gemeente weten hoe de aanbieders werk maken van het voldoen aan de voorschriften. De rapportages worden vergeleken met de eigen data van de gemeente (zoals handhavingsinformatie en tellingen).		X	

Bijlage 4 Marktconsultatie deelfietsen

Onderdeel van de beleidsontwikkeling is een marktconsultatie met het doel om input te krijgen van de markt over de mogelijkheden met deelfietsen en om te toetsen bij de markt of de denkrichtingen met betrekking tot beleid realistisch en haalbaar zijn. Hiervoor is eind 2017 naast de schriftelijke marktconsultatie waar zestien partijen op gereageerd hebben ook met negen aanbieders gesproken om inhoudelijke verdieping op te halen. Dit zijn:

- Cargoroo
- Felyx
- Flickbike
- Hello Bike
- Nextbike
- Obike
- Ofo
- OV-Fiets
- Mobike

De belangrijkste punten uit de marktconsultatie zijn op de volgende pagina's op hoofdlijnen samengevat, onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Ruimtelijk concept gemeente Amsterdam
- De deelfietsen
- Aandachtspunten voor het beleid
- Overige

Ruimtelijk concept gemeente Amsterdam

- De meeste partijen kunnen zich vinden in het voorgestelde ruimtelijk concept. Enkele aandachtspunten hierbij zijn:
  - Verschillende partijen adviseren ook in het centrum van Amsterdam het free floating concept toe te passen omdat dit beter aansluit op de behoefte van de gebruiker en de eigen fiets het meest benadert.
  - Meerdere partijen geven aan buiten de ring liever met specifieke locaties te werken dan free floating. Het gebied buiten de ring is omvangrijk wat het lastig maakt om bij free floating een goede beschikbaarheid te krijgen.
  - De focus voor het inzetten van deelfietsen in Amsterdam onder de aanbieders verschilt, o.a. first en last mile, rondom OV-voorzieningen en parkeergarages, in specifieke stadsdelen.
  - Een spreiding van 200 tot 300 meter tussen deelfietslocaties is wenselijk in zowel het free floating als back to many concept.
- Fietsenstallingen:
  - Nadeel van ondergrondse stallingen is het slechte GPS bereik.
  - Verschillende aanbieders geven aan graag gebruik te willen maken van de treinstations stallingen. Deze zijn van ProRail, het Rijk en de gemeente, er is duidelijk beleid vanuit deze partijen nodig over het gebruik van de fietsenstallingen bij stations door deelfietsen.
- Deelfietsparkeervakken:
  - De meeste partijen hebben de voorkeur voor deelfietsparkeervakken. Niet iedereen heeft hier ervaring mee.
  - Voor de herkenbaarheid worden verschillende opties genoemd, fysieke markers, een deelfietslogo van de gemeente Amsterdam en verschillende kleuren indien er meerdere aanbieders komen.
  - Er is weinig ervaring met het gebruik van deelfietsparkeervakken door meerdere aanbieders. Partijen staan hier wel voor open. Enkele partijen geven wel aan liefst de enige aanbieder van deelfietsen in Amsterdam te willen zijn.
  - In geval van het gebruik van deelfietsparkeervakken door meerdere aanbieders is het nodig om data te delen om als aanbieder toezicht te kunnen houden op het aanbod en de stallingscapaciteit van de deelfietsvakken. Het delen van data is niet voor iedere partij een optie.
  - Handhaving is van belang om de deelfietsen ook daadwerkelijk in de deelfietsvakken te krijgen. De partijen geven aan zelf te kunnen stimuleren dat deelfietsen in de vakken geparkeerd worden door onder andere: het parkeren van deelfietsen en/of het afmelden van de rit buiten de vakken onmogelijk te maken, het belonen van parkeren op de juiste plek door een lagere prijs of deelfiets credits, het duurder maken van het parkeren op de verkeerde plek.

Verschillende aanbieders aan dat ze zelf met een mobiel team op straat ervoor kunnen zorgen dat verkeerd geparkeerde fietsen op de juiste plekken neergezet kunnen worden.
- Veel van de aanbieders geven aan dat er technisch veel mogelijk is maar dat er ook vanuit de gebruikers gekeken moet worden en pleiten ervoor om in het begin soepeler om te gaan met handhaving, rekening houdend met gewenning voor de gebruiker.
- Handhaving door de gemeente bij deelfietsvakken is nodig om ervoor te zorgen dat de plekken beschikbaar blijven voor deelfietsen. Een aantal deelfietsaanbieders geeft aan dat de gemeente hier terughoudend in moet zijn omdat dat dit mogelijk een negatieve invloed kan hebben op de acceptatie van Amsterdammers van specifieke vakken die uitsluitend voor deelfietsen bestemd zijn.
- Klachtenafhandeling bij overlast door geparkeerde deelfietsen. Alle deelfietsaanbieders geven aan dat ze zelf een klachtenlijn zullen openstellen en dat snelle afhandeling van klachten door de aanbieders zelf belangrijk is. De periode verschilt van dezelfde dag tot 48 uur.

■ Dockingstations:
- Sommige aanbieders geven de voorkeur aan dockingstations voor deelfietsen.

■ De optie om de deelfiets overal te mogen parkeren, waar iedere andere fiets ook geparkeerd mag worden, is ook genoemd.

■ Er zijn verschillende technieken in de markt om de deelfietsen te traceren:
- Geofencing op basis van GPS heeft een onnauwkeurigheid, afhankelijk van de gebruikte chip variërend tussen de 3 en 20 meter.
- Beacons zijn erg nauwkeurig, de vraag is of dit zomaar overal in de grond mag i.v.m. vergunningen en privacy regels.
- Een andere optie is het opvangen van signalen van de fiets met apparatuur op gebouwen.
- Sommige aanbieders hebben bepaalde zones afgebakend in de app van de aanbieder waar het niet mogelijk is om de fiets af te sluiten en dus te parkeren.

De deelfietsen

■ De benodigde capaciteit verschilt per aanbieder, te beginnen met 200 fietsen met gefaseerde uitbreiding tot 3.000-5.000. Waarbij sommige aangeven dit gefaseerd te willen doen afhankelijk van de vraag en het aanbod. De meeste aanbieders geven aan met 1.000 fietsen te willen starten voor een succesvolle pilot.

■ De meeste partijen geven aan met een pilot te willen starten en op basis van de resultaten de capaciteit hierop aan te passen.

■ Distributie van fietsen wordt door sommige partijen op basis van een model gedaan, andere geven aan dat dit bijna vanzelf gaat op basis van de dagelijkse reispatronen van gebruikers. Ook geven partijen aan mensen op straat actief in te zetten om de distributie van de deelfietsen te organiseren.

■ Sommige partijen bieden de mogelijkheid het gebruik van de deelfiets te kunnen pauzeren (op slot zetten zonder af te melden). Bij andere wordt de rit beëindigd als je de deelfiets op slot zet. Voordeel van het kunnen pauzeren is dat de gebruikers zeker zijn dat hun fiets er nog staat. Het voordeel van het bij parkeren altijd beëindigen van een rit is dat er op een fiets potentieel meer ritten gemaakt kunnen worden.

■ Er worden verschillende technieken gebruikt om de fiets te kunnen traceren, dit zijn o.a. een slim slot met GPS signaal, een simkaart in de fiets of via een app op de smartphone van de gebruiker. Er zijn grote verschillen in de kwaliteit van GPS in sloten/op fietsen. Sommige GPS signalen zijn tot op een meter nauwkeurig en andere hebben een onbetrouwbaarheid van 20-30 meter.

Aandachtspunten voor het beleid

■ Belangrijk om vanuit de gebruiker te denken en zo min mogelijk barrières te creëren.

■ Communicatie over het nieuwe beleid is een belangrijk aandachtspunt voor de slagingskans van het gebruik van deelfietsen in de gemeente Amsterdam. Hiervoor zijn verschillende suggesties geopperd:

- - Campagnes in de stad om beleid kenbaar te maken.
  - Regels moeten duidelijk zijn voor iedereen.
  - Verplichte instructie die doorlopen moet worden op je telefoon, voordat je een deelfiets kan gebruiken.
- Zorg voor duidelijke afspraken en formuleer KPI's met deelfietsaanbieders, waarbij de aanbieder verantwoordelijk is voor het rapporteren aan de gemeente en waarop de gemeente kan handhaven.
- Partijen gaan verschillend om met fietsen die niet op de juiste plaats worden geparkeerd. O.a. door het niet kunnen afmelden in de app, de fiets niet op slot kunnen zetten, het geven van boetes.

Overige

- De doelgroep voor het gebruik van deelfietsen verschilt per aanbieder: Amsterdammer, jongeren, studenten, forensen, de OV-reiziger en toeristen. De juiste doelgroep probeert men op verschillende manieren te bereiken, door de juiste functionaliteiten aan te bieden of drempels te creëren voor doelgroepen die men niet wil bereiken.
- Naast deelfiets aanbieders zijn er ook deelbakfiets- en elektrische scooteraanbieders geïnteresseerd om hun deelproduct in Amsterdam aan te bieden.
- Verschillende aanbieders hebben een wereldwijd platform, wat het mogelijk maakt om in meerdere steden in de wereld gebruik te maken van het betreffende deelfietssysteem.

Bijlage 5 Bestaande systemen en gebruik

In Nederland zijn al op verschillende plekken deelfietssystemen in gebruik. Onderstaand schema betreft een geactualiseerde versie van een eerder gepubliceerde bijlage bij de publicatie 'Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid' van kennisplatform CROW over de aanbieders van verschillende deelfietssystemen in Nederland.

Plaats	Kenmerken systeem	Aanbieder
Nederland 300 locaties	Open landelijk B21	OV-Fiets
Amsterdam	Gesloten B2M	Urbee
Amsterdam Zuidas, Leiden	Open stedelijk B2M	Hello Bike
Amstelveen 85 fietsen, Zaanstad 200 fietsen	B2M bij OV	Flickbike
Den Haag, 400 fietsen	Open stedelijk B2M	Haagse Stadsfiets
Dordrecht, Maastricht	Open stedelijk free floating	Nextbike
Eindhoven, Tilburg	7 stations, 70 fietsen. Open gecombineerd B2M 'Bravo-fiets' bij Eindhoven Airport	Hopperpoint
Groningen, Pilot maart – zomer 2017	Open stedelijk free floating	Bikeshare 050
Haarlem 200 fietsen	Free-floating	Yobike
Haarlem, Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Sassenheim, Huizen	Open en gesloten gecombineerd B21	Uw deelfiets
Rotterdam, circa 150 fietsen, Hoofddorp, 75 fietsen	Open stedelijk free floating vanaf privaat terrein	Donkey Republic
Rotterdam, 30 locaties, 450 stations	Open stedelijk B2M	GoBike Rotterdam
Rotterdam	Open stedelijk free floating	Obike
Rotterdam	Open stedelijk free floating	Ofo

Plaats	Kenmerken systeem	Aanbieder
Rotterdam, Delft	Open stedelijk free floating	Mobike
Syntus netwerk, meerdere OV-locaties in provincie Utrecht en Gelderland	Regionaal B21+	Keobike
Slot Loevestein 5 stations, 50 fietsen	Open gecombineerd (stedelijk, toeristisch, OV) B2M	Blauwe fietsenplan

In verschillende Europese steden zijn al langer deelfietssystemen in gebruik. In het onderstaande overzicht staat meer informatie over het aantal deelfietsen en het aantal verhuringen per dag in een aantal Europese steden. Natuurlijk zijn er in veel meer steden in Europa deelfietssystemen, maar daar hebben we geen cijfers over het gebruik van de fietsen. In de onderstaande steden worden deelfietsen gemiddeld ruim 4 keer per dag gebruikt.

Vergelijking internationale deelfietssystemen

Stad	Aanbieder	Aantal deelfietsen	Aantal verhuringen per jaar	Aantal verhuringen per deelfiets	Gebruik per fiets per dag
Barcelona	Bicing	6.000	12.264.000	2.044	5,6
Dublin	Dublinbikes	550	1.766.600	3.212	8,8
Londen	Oybike	8.000	7.300.000	912,5	2,5
Lyon	Velo'v	4.000	6.862.000	1.715,5	4,7
Parijs	Velib	20.000	33.594.600	1.679,73	4,6
Brussel	Villo	5.000	1.500.000	300	0,8
Antwerpen	Velo	3.600	5.256.000	1.460	4,0
Gemiddeld gebruik per fiets per dag					4,4

Bijlage 6 Definities

In deze nota hanteren we de volgende definities:

Reguliere deelfietsen: volledig op spierkracht voortbewogen publiek toegankelijke fietsen die tegen een vorm van betaling in een netwerk worden aangeboden.

Elektrische deelfietsen: publiek toegankelijke fietsen met trapondersteuning die tegen een vorm van betaling in een netwerk worden aangeboden die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, zoals bepaald in de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 1, lid e.a.

Elektrische deelbromfietsen: publiek toegankelijke motorrijtuigen op twee wielen die tegen een vorm van betaling in een netwerk worden aangeboden, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW zoals bepaald in de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 1, lid e onder sub a.

Bijzondere deelbromfietsen: publiek toegankelijke motorrijtuigen op twee of meer wielen die tegen een vorm van betaling in een netwerk worden aangeboden, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h zoals bepaald in de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 1, lid e onder sub b, c of d.

Tweewielers: een verzamelnaam voor alle fietsen, bakfietsen, voertuigen met twee wielen en geel kenteken (bromfiets en scooter) en voertuigen met twee wielen en een blauw kenteken (snorfiets, speed pedelec).

MJP fiets: Meerjarenplan Fiets 2017-2022, vastgesteld op 23 november 2017 door de gemeenteraad, in te zien via **https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/meerjarenplan-fiets**

Wegenverkeerswet 1994 in te zien via http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2018-07-28
Artikel 1: lid e
Bromfiets:

a. motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm^3 of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig als bedoeld in subonderdeel d;

b. motorrijtuig op drie wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig als bedoeld in subonderdeel d, uitgerust met:
   1°. een motor met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm^3,
   2°. een motor met inwendige verbranding en een netto maximumvermogen van niet meer dan 4 kW voor andere dan onder 1° genoemde motoren, of
   3°. een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW; dan wel

c. motorrijtuig op vier wielen, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig als bedoeld in subonderdeel d, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h en een ledige massa van minder dan 350 kg, de massa van de batterijen in elektrische voertuigen niet inbegrepen, uitgerust met:
   1°. een motor met elektrische ontsteking met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm^3,

2°. een motor met inwendige verbranding en een netto maximumvermogen van niet meer dan 4 kW voor andere dan onder 1° genoemde motoren, of
3°. een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW;

d. een motorrijtuig als bedoeld in artikel 20b.

In ieder geval wordt als bromfiets aangemerkt een voertuig dat blijkens het afgegeven kentekenbewijs als bromfiets is aangeduid.

Colofon

Uitgave: Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Amsterdam, september 2018

Tekst en redactie: Gemeente Amsterdam,
Verkeer & Openbare Ruimte

Vormgeving: DSGN.FRM

Fotografie: Fotobank Amsterdam

Meer informatie: Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte,
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
| telefoon 14020
www.amsterdam.nl/fiets

Copyright Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.
V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.




GEEN PANIEK!