Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de College vergadering van 14 april 2026

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt: B6

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met een andere invulling van het deelbakfietssysteem in Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met een minder sturende en meer faciliterende en vraaggerichte invulling van het systeem voor deelbakfietsen in Amsterdam, zoals vastgelegd in de Notitie Deelbakfietsen 2026, met als belangrijkste uitgangspunten:

a. aanbieders kunnen op ieder moment een vergunning aanvragen en starten op basis van een vergunning voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn voor de gemeente van 6 maanden;
b. op basis van een eerste vergunning kunnen minimaal 50 deelbakfietsen en maximaal 100 deelbakfietsen aangeboden worden;
c. aanbieders komen voor een volgende vergunning van maximaal 100 deelbakfietsen in aanmerking als er voldoende gebruik gemaakt wordt van de reeds aangeboden deelbakfietsen;
d. free-floating (zonder vaste standplaats/hub) is in bepaalde zones toegestaan, waar nodig worden vaste standplaatsen/(digitale) hubs aangewezen;
e. niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen wordt mogelijk gemaakt voor inwoners van Amsterdam.

2. In te stemmen met het voorstel om deelbakfietsaanbieders zelf te laten bepalen of en in welke mate ze deelbakfietsen met adapters voor babystoeltjes aanbieden;

3. Vast te stellen de Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026, zoals opgenomen in de bijlage, waarin onder meer de bovengenoemde uitgangspunten zijn verwerkt en de wensen voor biedingen in concurrentie zijn omgezet in eisen waar de aanvrager/vergunninghouder aan moet voldoen;

4. Vast te stellen de Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026, zoals opgenomen in de bijlage;

5. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief over de nieuwe invulling voor het deelbakfietssysteem.

Kernboodschap

Het college heeft ingestemd met een minder sturende en meer flexibele en vraaggerichte invulling van het deelbakfietssysteem naar aanleiding van een Europese marktverkenning en onze eigen ervaringen. Dit betekent onder meer dat aanbieders op ieder moment een vergunning kunnen aanvragen en kunnen starten met vergunningen voor 50 tot 100 bakfietsen voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn voor de gemeente van 6 maanden, in plaats van een keer per twee of vier jaar in concurrentie met elkaar voor 2 percelen met ieder maximaal 375 deelbakfietsen. Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt voor inwoners van Amsterdam om voor niet-bedrijfsmatige, niet-commerciële initiatieven een vergunning aan te vragen om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen.

Bestuurlijke achtergrond

april 2020: Collegebesluit experimenten met deelbakfietsen in de openbare ruimte
juni 2021: Start experimenten met deelbakfietsen in de stadsdelen Oost en Zuid (met aanbieder Cargoroo)
juli 2023: Vaststelling Nota Deelvervoer 2023 waarin besloten is de deelbakfiets stadsbreed uit te rollen. Doelstellingen voor deelvervoer zijn:
> Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers
> Publieke mobiliteit als alternatief voor de eigen auto
> Deelvervoer levert een bijdrage aan minder druk op de openbare ruimte
> Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem
juni 2024: Einde experimenten met deelbakfietsen in de stad; Start vergunning Baqme in Perceel Oost en Perceel West
eind 2024/januari 2025: teruggave/intrekking vergunning Perceel West
De deelbakfiets maakt geen onderdeel uit van een eventuele regionale aanpak deelmobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Gemeentewet

- Op grond van artikel 160, eerste lid onder a is het college bevoegd het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.
- Op grond van artikel 169, eerste en tweede lid is het college verantwoording schuldig aan de raad voor het gevoerde bestuur en geeft het college de raad de informatie die de raad voor de uitoefening van haar taak nodig heeft.

Gemeentewet, artikel 125
1. Het gemeentebestuur is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang.
2. De bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang wordt uitgeoefend door het college, indien de last dient tot handhaving van regels welke het gemeentebestuur uitvoert.

Algemene wet bestuursrecht, artikel 5.32 bepaalt:
1. Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Algemene Plaatselijke Verordening, art. 2.50A,
waarin is bepaald dat het verboden is zonder vergunning van het college voertuigen, met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen bedoeld in artikel 1.1 onderdeel 8, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden.

Onderbouwing besluit

Introductie: huidige invulling deelbakfietsensysteem is kwetsbaar gebleken
In de Nota Deelvervoer 2023 is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam. De elektrische deelbakfiets kan een alternatief vormen voor ritten met de privéauto of voor een eigen bakfiets, onder andere voor het halen en brengen van kinderen of spullen in de stad.

Voor het aanbieden van deelbakfietsen op straat is een vergunning nodig. In 2024 zijn in concurrentie een vergunning voor perceel Oost en een vergunning voor perceel West uitgegeven voor het aanbieden van maximaal 375 deelbakfietsen per vergunning. Beide vergunningen zijn verleend aan dezelfde aanbieder, BAQME. Eind 2024 is de vergunning voor perceel West teruggegeven.

De aanbieder in perceel Oost heeft aangegeven dat in 2025:

- het aantal aangeboden deelbakfietsen rond de 335 lag
- de deelbakfietsen gemiddeld 118 keer per dag worden gebruikt
- het aantal unieke gebruikers is gegroeid naar 13.000
- ongeveer 1 op de 4 deelbakfietsritten een autorit vervangt
- van de deelbakfietsgebruikers ongeveer 50% vrouw en ongeveer 50% man is
- de meeste deelbakfietsgebruikers tussen de 25 en 35 jaar zijn
- de deelbakfiets voornamelijk wordt gebruikt door jonge gezinnen.

De vergunning voor het aanbieden van elektrische deelbakfietsen in perceel Oost loopt op 16 juni 2026 af en kan nog met twee keer een jaar worden verlengd.
De realisatie van deelbakfietsenaanbod in Amsterdam via de huidige invulling is kwetsbaar gebleken. Omdat het niet wenselijk is dat perceel West leeg blijft, is onderzocht op welke aangepaste wijze en onder welke bijpassende voorwaarden deelbakfietsen in de stad aangeboden kunnen worden.

Europese marktconsultatie
In 2025 is er samen met de gemeenten Utrecht en Den Haag een Europese marktconsultatie gehouden. Ook zijn verdiepende gesprekken met de aanbieders gevoerd. Hieruit is gebleken dat het werken met een min of meer stedelijk (uniform) systeem de voorkeur heeft boven het werken met verschillende systemen met verschillende looptijden naast elkaar. Eén stedelijk systeem is ook minder complex voor de gebruiker en vraagt minder ambtelijke capaciteit. Er wordt geen mogelijkheid gezien voor een stadsbreed aanbod van deelbakfietsen zonder gemeentelijke financiële bijdragen voor de aanbieders. In de begroting is geen budget opgenomen voor zon bijdrage.
Op basis van de opgedane ervaringen met deelbakfietsen, de uitkomsten van een Europese marktconsultatie en een kritische blik op de benodigde inzet van ambtelijke capaciteit wordt voorgesteld het deelbakfietssysteem per minder sturend en meer faciliterend en vraaggericht in te vullen. Dit betekent dat in eerste instantie deelbakfietsen aangeboden zullen worden waar de vraag zit en dat in overleg met de aanbieders de kansen benut worden om ook in andere buurten vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Deze nieuwe invulling en de aanleiding hiervoor wordt uitgebreider beschreven in de bijgevoegde *Notitie deelbakfietsen Amsterdam 2026*.

Ad 1). Uitgangspunten nieuwe invulling deelbakfietssysteem

Een nieuwe invulling van het systeem voor deelbakfietsen is wenselijk. Hieronder staan de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe invulling en de verschillen met de huidige invulling. Daaronder worden de belangrijkste uitgangspunten toegelicht

Uitgangspunten nu	Uitgangspunten nieuw
Aanbieder dient diverse plannen van aanpak in. Gemeente beoordeelt deze plannen.	Gemeente formuleert minimumeisen in de Nadere regels.
Aanbieder met de meeste punten komt in aanmerking voor een vergunning voor beperkte tijd.	Ieder aanbieder die aan de minimumeisen voldoet kan in aanmerking komen voor een vergunning voor onbepaalde tijd met een

Gegenereerd: vCURRENT

	opzegtermijn voor de gemeente van 6 maanden.
De schaarse vergunningen komen een keer per 2 tot 4 jaar beschikbaar.	Een vergunning kan op ieder moment worden aangevraagd en gestart. Bij een wijziging moet een redelijke termijn in acht worden genomen.
Deelbakfietsen voornamelijk op vaste plekken (back to one) en enkele in (digitale) hubs (back-to-many)	Free-floating toegestaan waar het kan, anders in (digitale) hubs
Twee percelen met ieder één vergunning, maximaal 375 deelbakfietsen per perceel.	Vergunningen met minimaal 50 en maximaal 100 deelbakfietsen. Mogelijkheid voor inwoners van Amsterdam om voor niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen.

Tabel 1: Belangrijkste verschillen voor de invulling van het deelbakfietssysteem tussen de huidige situatie en nieuwe situatie

Ad a). Mogelijkheid voor aanbieders om op ieder moment te starten

Een systeem met schaarse vergunningen zoals in 2024 is geïntroduceerd kent voor zowel de aanbieders als de gemeente een aantal nadelen. Aanbieders moeten op één bepaald moment, eens in de twee tot vier jaar, inschrijven en zich daarbij onderscheiden van andere aanbieders om kans te maken op een van de vergunningen. Ze kunnen zich hierdoor genoodzaakt zien om beloftes te maken die ze (nog) niet of moeilijk kunnen waarmaken. De gemeente moet op haar beurt veel tijd steken in het formuleren van realistische wensen waarop aanbieders zich kunnen onderscheiden, een zorgvuldige selectieprocedure doorlopen en vervolgens hopen dat de aanbieder gedurende de vergunningsperiode kan bieden wat die heeft beloofd. Omdat de deelmobiliteitsmarkt in het algemeen en de deelbakfietsmarkt in het bijzonder wordt gekenmerkt door een zekere instabiliteit is dit laatste nog geen zekerheid.
Daarom wordt een invulling van het deelbakfietsysteem voorgesteld waarbij aanbieders zelf het moment kiezen waarop ze een vergunning aanvragen en waarop de vergunning start. De zekerheid van een vergunning kan een aanbieder helpen bij de financiering van deelbakfietsen of andere aspecten die nodig zijn voor de uitvoering. De gemeente stelt minimumeisen op. De aanbieders hoeven niet meer te concurreren om een of meer vergunningen.

Ad b en c). Minimaal en maximaal aantal deelbakfietsen per vergunning

<u>Gemeentebreed voertuigplafond juridisch niet mogelijk met deze nieuwe invulling</u>
Met de systematiek die we nu voor ogen hebben is het instellen van een gemeentebreed voertuigplafond of vergunningenplafond juridisch niet mogelijk. Dat is alleen mogelijk indien op basis van schaarste en een vergelijkende toets een of meer vergunningen worden uitgegeven. En ook dan moet de gemeente dit plafond goed kunnen onderbouwen om te voldoen aan de Europese dienstenrichtlijn. Dat is wat anders dan het flexibele en meer faciliterende systeem dat nu wordt voorgesteld.

<u>Maximumaantal voertuigen per vergunning</u>
Er zijn momenteel een beperkt aantal deelbakfietsaanbieders actief in Nederland. Het aanbieden van elektrische deelbakfietsen is een kapitaalintensieve activiteit. Het risico dat de openbare ruimte te veel belast wordt met deelbakfietsen, zoals bij de deelfietsen in 2017, wordt op dit moment als zeer

Gegenereerd: vCURRENT

laag ingeschat. Daarvoor zijn de investeringskosten voor deze modaliteit (ca. 6.000,- per deelbakfiets) te hoog en is het gebruik nog te laag. Maar het is altijd verstandig over beheersmaatregelen te kunnen beschikken, zeker omdat het vergunningen voor onbepaalde tijd betreft. De opzegtermijn voor de gemeente is 6 maanden.

Daarom wordt naast een goede inpassing in de openbare ruimte (zie ad d), een minimumaantal van 50 deelbakfietsen en een maximumaantal van 100 deelbakfietsen per vergunning voorgesteld. De vergunninghouder komt in aanmerking voor een volgende vergunning van maximaal 100 voertuigen indien op basis van de bestaande dienstverlening (minimaal 6 achtereenvolgende maanden) gemiddeld 90 bakfietsen worden aangeboden en deze bakfietsen gemiddeld 0,5 maal per dag worden verhuurd. De beslissing om een aanvullende vergunning aan een aanbieder te geven is een discretionaire bevoegdheid van het college.

Ad d). Free-floating toegestaan waar kan, (digitale) hubs waar nodig

Tot nu toe werkte de gemeente met vaste plekken waar de deelbakfiets gehuurd en teruggebracht moesten worden. We willen de locaties waar de deelbakfietsen kunnen worden gehuurd en afgemeld flexibeler maken indien dit in het gebied past. Afhankelijk van de lokale omstandigheden zijn er gebieden waar free-floating wordt toegestaan. Andere gebieden zullen alleen voorzien worden van (digitale) hubs waarin de bakfietsen moeten worden geplaatst, bijvoorbeeld in gebieden met een hoge druk op de openbare ruimte zoals (delen van) het Centrum en De Pijp. Hubs bieden een goede mogelijkheid voor een geordende inpassing op straat. Daarnaast zijn er gebieden waar het niet toegestaan is deelbakfietsen aan te bieden en/of een rit af te melden. Het inpassingsvraagstuk is maatwerk en daarom is een goede samenwerking met de stadsdelen en het stadsgebied Weesp op buurtniveau noodzakelijk.
We verwachten naar aanleiding van de marktconsultatie dat aanbieders in de zones waar free-floating is toegestaan zelf ook hubs of zones zullen markeren in de app waar de deelbakfiets geplaatst moet worden. In de praktijk zal hierdoor, gecombineerd met door de gemeente aangewezen hubs, meer een back-to-many-systeem ontstaan en zal free-floating naar verwachting beperkt blijven.

Om overlast te voorkomen wordt ook onder meer voorgeschreven dat de vergunninghouder (digitale) voorzieningen treft om het starten en beëindigen van deelbakfietsverhuringen alleen op de toegestane locaties te laten plaatsvinden, dat gebruikers worden geïnstrueerd om volgens de fietsparkeerregels te parkeren en dat klachten direct opgevolgd worden. Indien de deelbakfietsaanbieder naar het oordeel van het college te weinig doet om overlast in de openbare ruimte te voorkomen kan een vergunning worden ingetrokken.

In het geval er toch sprake is van een ongecontroleerde en ongewilde groei van het aantal deelbakfietsen kan gestopt worden met het uitgeven van vergunningen en kunnen lopende vergunningen worden stopgezet. Hiervoor is een collegebesluit en een aankondiging aan de aanbieders nodig en dient een redelijke termijn in acht te worden genomen.

Ad 1e). Kleinschalige niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven mogelijk
De Algemene Plaatselijke Verordening maakt het nu niet mogelijk om zonder vergunning op straat een bakfiets te hebben gestald die met een groep anderen wordt gedeeld. We willen het voor niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven mogelijk maken om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen, omdat ook deze initiatieven bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de gemeente. Het kan bijvoorbeeld gaan om een groep bewoners in een bepaalde buurt. De deelbakfietsen mogen niet commercieel gebruikt worden, om te voorkomen dat op deze manier verhuur vanuit de openbare ruimte gaat ontstaan.
Aan een vergunning voor deze kleinschalige initiatieven zitten beduidend minder zware voorwaarden vast dan voor het aanbieden van deelbakfietsen door professionele aanbieders.

Ad 2). Toezegging deelvervoer voor gezinnen (TA2025-001456, TA2026-000094)

Geen verplichting adapters voor babystoeltjes in deelbakfietsen, aanbieders bepalen zelf
In de commissie van 30 oktober 2025 is bij de bespreking van het Afwegingskader Doelgroepen Autoverkeer aan het lid Wijnants (VVD) de toezegging gedaan om na te denken over het makkelijker kunnen maken voor gezinnen om van deelvervoer gebruik te maken. In de raadsvergadering van 21 januari 2026 is toegezegd aan het lid Havelaar (CDA) met aanbieders van deelvervoer in gesprek te gaan over het beschikbaar stellen van adapters voor babystoeltjes.

Veiligheid voor alles
Vooraf moet opgemerkt worden dat experts afraden om babys tot 3 à 4 maanden mee te nemen in de bakfiets. Vóór deze leeftijd bestaat er een risico op het Shaken Baby Syndroom door trillingen en schokken. Sommige experts zien liever dat babys nog ouder zijn voordat ze in een bakfiets worden vervoerd. Diverse geraadpleegde websites geven aan dat babystoeltjes of babyschalen veelal tot en met 18 maanden nodig zijn. Voor de periode daarna zijn er peuter- en kleuterstoeltjes beschikbaar voor de bakfietsen, voor kinderen die zelfstandig kunnen zitten.
Voor verschillende typen bakfietsen bestaan verschillende bevestigingssystemen. Er zijn ook verschillende typen babystoeltjes. Het is daarom mogelijk dat niet alle typen babystoeltjes gebruikt kunnen worden bij een bepaald bevestigingssysteem.

Reacties potentiële deelbakfietsaanbieders overwegend negatief vanwege veiligheid
We hebben van vijf potentiële deelbakfietsaanbieders reacties ontvangen op de vraag hoe wordt aangekeken tegen de (verplichte) aanwezigheid van een bevestigingssysteem voor babystoeltjes in bakfietsen.
In bijna alle gevallen zijn ze van mening dat de veiligheid en betrouwbaarheid onvoldoende geborgd kan worden binnen een deelbakfietssysteem. Ze geven aan dat er een zeer reëel risico is op vandalisme en diefstal. Defecten aan het systeem zijn niet altijd goed zichtbaar. Ook is er geen controle op foutief gebruik.
Dit kan ertoe leiden dat de onderhouds- en controlefrequentie omhoog moet, wat extra operationele kosten met zich mee kan brengen. Het kan sneller leiden tot buitengebruikstelling van voertuigen. En het brengt verzekerings- en aansprakelijkheidsvraagstukken met zich mee, die in een deelmobiliteitscontext complexer liggen dan bij privégebruik.
Een van de potentiële aanbieders geeft aan dat ze het aanbieden van deelbakfietsen met adapters voor babystoeltjes hebben geprobeerd, maar dat ze door vandalisme en diefstal ermee gestopt zijn. En een van de potentiële aanbieders geeft aan dat een deel van hun bakfietsen uitgerust kan worden met adapters en dit ook zichtbaar kunnen maken in de app.
Daarnaast kan de aanwezigheid van adapters de capaciteit van een bakfiets voor zelfstandig zittende kindjes benadelen en daarmee niet of minder bruikbaar maken voor anderen.

Gezien het bovenstaande wordt voorgesteld adapters niet te verplichten, maar de aanbieders zelf te laten bepalen of er voldoende vraag naar is en of de omstandigheden gunstig genoeg zijn om adapters betrouwbaar aan te kunnen bieden. Dit sluit ook beter aan bij de wens om minder sturend te zijn richting aanbieders en te komen tot een meer faciliterend en vraaggericht deelbakfietssysteem.

Ad 3 en 4). Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026 en Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026

Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026
De nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem is uitgewerkt in bijgevoegde *Notitie deelbakfietsen Amsterdam 2026* en de bijbehorende *Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026*.
Tegelijkertijd met de vaststelling van deze nadere regels vervallen de Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2023 en het Wijzigingsbesluit nadere regels deelbakfietsen Amsterdam

2023.

Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026
In de Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit, door het college vastgesteld op 16 juli 2024, is beschreven hoe op de naleving van de vergunningsvoorwaarden wordt toegezien en welke consequenties er zijn als vergunninghouders niet conform de vergunningsvoorwaarden en nadere regels handelen. De handhavingsstrategie is aangepast op de punten waar het vanwege de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem nodig was. Met vaststelling van de *Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026* vervalt de *Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit* uit 2024.

Legesverordening
Voorgesteld wordt de leges voor het in behandeling nemen van een vergunningaanvraag van een professionele deelbakfietsaanbieder vooralsnog niet te wijzigen.
Voorgesteld wordt vooralsnog geen leges te heffen voor het in behandeling nemen van een vergunningaanvraag voor niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven waarbij inwoners van Amsterdam maximaal 5 bakfietsen met elkaar kunnen delen.

Participatie
Europese marktconsultatie en verdiepende gesprekken (potentiële) aanbieders
De realisatie van deelbakfietsen in Amsterdam via de huidige vergunningssystematiek is kwetsbaar gebleken. Daarom is in 2025 samen met de gemeenten Utrecht en Den Haag een Europese marktconsultatie gehouden. Ook zijn verdiepende gesprekken met de (potentiële) aanbieders gevoerd. Tevens is een eerste reactie gevraagd ten aanzien van een paar aspecten van een mogelijke nieuwe invulling van het deelbakfietsensysteem.
Op basis van de opgedane ervaringen met deelbakfietsen, de uitkomsten van de Europese marktconsultatie, verdiepende gesprekken met (potentiële) aanbieders en een kritische blik op de inzet van benodigde ambtelijke capaciteit wordt voorgesteld het deelbakfietssysteem minder sturend en meer faciliterend en vraaggericht in te vullen.

Overleg stadsdelen en stadsgebied
Er is ambtelijke input gevraagd op de Notitie deelbakfietsen Amsterdam 2026 en de Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026. En er is vooral veel aandacht uitgegaan naar de ambtelijke afstemming ten aanzien van de inpassing van deelbakfietsen in de openbare ruimte. De portefeuillehouders van de stadsdelen en het stadsgebied zijn op 13 april 2026 geïnformeerd over het voornemen voor de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem in het Portefeuillehoudersoverleg (PHO/ BOSS).

Geen burgerparticipatie
De doelstellingen en ambities uit de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Deelvervoer 2023 zijn nog steeds van toepassing, ook met een aangepaste invulling van het systeem. De destijds gegeven inspraakreactie gecombineerd met de geringe wijziging die er zijn doorgevoerd rechtvaardigt het besluit om voor de nieuwe invulling geen burgerparticipatie te organiseren. Burgers kunnen bij de uitvoering van de nieuwe deelbakfietsvergunningen nog invloed uitoefenen. Zo kan de gemeente op basis van klachten (digitale) hubs vaststellen of wijzigen.

Ad 5). Raadsinformatiebrief
Voorgesteld wordt met bijgevoegde raadsinformatiebrief de raad te informeren over de nieuwe invulling van het deelbakfietsensysteem.

Duurzaamheid

De beschikbaarheid van de deelbakfiets draagt met name bij aan de keuzemogelijkheden die mensen hebben om zich te verplaatsen. Zeker in een groeiende stad waar het gebruik van de auto steeds minder vanzelfsprekend is, is het belangrijk om voldoende alternatieven te hebben.

Klimaatneutrale stad (minder uitstoot van (broeikas)gassen):

- De aangeboden deelbakfietsen van professionele aanbieders zijn elektrische voertuigen.
- De professionele aanbieders dienen uitsluitend gebruik te maken van elektriciteit uit aantoonbaar hernieuwbare bronnen voor het opladen van de fietsen.
- De professionele aanbieders mogen voor werkzaamheden aan de deelbakfietsen alleen emissievrije voertuigen gebruiken.

Circulaire stad (verminderen en hergebruik van materialen):
In de Nadere Regels is opgenomen dat de deelbakfietsen van professionele aanbieders na hun levensduur op duurzame wijze worden verwerkt.

Participatie

Zie: Onderbouwing besluit/Participatie

Financiële onderbouwing

Geen fysieke maatregelen
Voor de deelbakfiets zijn geen fysieke maatregelen nodig. Ze kunnen gebruik maken van bestaande buurthubs of eventuele nieuwe hubs voor deelscooters. Dit wordt gedekt vanuit de SPUK-regeling en de Vervoerregio Amsterdam (95%). De resterende 5% betreft ambtelijke capaciteit vanuit het Opgaveteam Zakelijk Verkeer (Verkeer en Openbare Ruimte). Voor hubs voor alleen deelbakfietsen gaan we nu uit van digitale hubs.

Ambtelijke capaciteit
De deelbakfiets maakt geen deel uit van een eventuele regionale aanpak deelmobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. Het organiseren van een marktuitvraag eens per 2 tot 4 jaar en het regulier controleren op de alle vergunningvoorwaarden inclusief alle plannen van aanpak per aspect vraagt relatief veel ambtelijke inzet. Met de nieuwe invulling kan iedere aanbieder die aan minimumeisen voldoet op ieder moment in aanmerking komen voor een vergunning voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn van de gemeente van 6 maanden. Wij verwachten hiermee een minder hoge piek qua benodigde ambtelijke inzet, iets minder structurele inzet en een kleiner risico op juridische procedures. Een zeer globale inschatting levert het onderstaande overzicht op voor de reguliere inzet. Dit is exclusief de inzet voor meer incidentele zaken, zoals beleidswijzigingen, evaluaties, bestuurlijke verzoeken en handhavingsverzoeken.

KOSTEN DEELFIETS								
1 FTE = 36 uur per week 1324 directie productieve uren per jaar	2026 3e en 4e kwartaal		2027		2029		2030	
Personele inzet	per week	per jaar	per week	per jaar	per week	per jaar	per week	per jaar
Vergunningverlening (basis vergunning)		24		24		12		12
Aanvullende vergunning				24		8		8
kleinschalige vergunning		24		24		16		8
Implementatie en beheer	12		6		6		6	
Monitoring (jaarlijks)	2		2		2		2	
Contract - en accountmanagement	6		4		4		4	
Beleid	4		4		4		4	
Juridisch	1		1		1		1	
Communicatie	0,5		0,5		0,5		0,5	
:aal uren	25,5	48,0	17,5	72,0	17,5	36,0	17,5	28,0
Kosten (schaal 12 = 101 netto euro per uur	€ 47.361	€ 2.424	€ 65.005	€ 7.272	€ 65.005	€ 3.636	€ 65.005	€ 2.828
:aal kosten	€ 49.785		€ 72.277		€ 68.641		€ 67.833	

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Te publiceren in het Gemeenteblad:
- Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026
- Kennisgeving Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-017945	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2026-022229	Raadsinformatiebrief Deelbakfietsen.docx (msw12)
AD2026-022230	Notitie Deelbakfietsen Amsterdam.pdf (pdf)
AD2026-022231	BEKENDMAKING - Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026.docx (msw12)
AD2026-022232	Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026.pdf (pdf)
AD2026-022238	BEKENDMAKING Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026.docx (msw12)
AD2026-022258	Advies (pdf)
AD2026-023992	B - 06 Getekende brief VN2026-003878.pdf (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten