Gemeente Amsterdam




# Deelmobiliteit, kansen voor de stad

## Beleid voor het delen van schone vervoermiddelen anders dan de auto

Versie 19 maart 2019

# Voorwoord

Onze stad groeit en daarmee ook het aantal verplaatsingen en voertuigen. 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 de 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 biedt deelmobiliteit een kans. Voorwaarde is wel dat we als gemeente deelmobiliteit de ruimte geven en zorgen voor een goed en gebalanceerd aanbod.

Dit beleid beschrijft de mogelijkheden om elektrische deelbromfietsen te introduceren in Amsterdam en biedt de kans om te onderzoeken of het gebruik van elektrische deelbromfietsen leidt tot minder autoritten en minder stilstaande en geparkeerde bromfietsen op straat. Tegelijkertijd wil Amsterdam lokale en kleinschalige experimenten toestaan met deelfietsen en andere deelvoertuigen, om te kijken of deze kunnen bijdragen aan de verlaging van de (fiets)parkeerdruk en, in combinatie met openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de reis van deur-tot-deur.
Met dit beleid willen we ook op langere termijn richting geven aan andere vormen van deelvervoer die het autogebruik kunnen vervangen.

Samen met verschillende aanbieders verken ik graag de kansen van deelmobiliteit op weg naar een autoluwe stad. Een stad waar inwoners en frequente bezoekers ook steeds meer de omslag maken van eigen vervoermiddel naar gedeeld gebruik.

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



# Inhoud


**Samenvatting** 4

**1 Inleiding** 6
2.1 Waarom een beleidsnota deelmobiliteit? 8
2.2 Lerend beleid 8
2.3 Totstandkoming nota 8
2.4 Leeswijzer

**Deel 1:**
**Elektrische deelbromfietsen en andere deelvoertuigen, een kans voor de stad.** 11

**2 Elektrische deelbromfietsen en andere deelvoertuigen: een kans voor de stad** 12
2.1 Relatie met andere beleidsterreinen 13
2.2 Inspelen op ontwikkelingen 16

**3 Ontwikkeling mobiliteit** 16
3.1 Gebruik modaliteiten 17
3.1.1 Gebruik fiets groeit het snelst 17
3.1.2 Geparkeerde voertuigen leggen grote druk op de openbare ruimte 17
3.1.3 Snelle ontwikkeling deelmodaliteiten 19

**4 Deelvoertuigen als alternatief** 20
4.1 Doelen 21
4.1.1 Verbetering van de deur-tot-deurreis 21
4.1.2 Alternatief voor autoritten 21
4.1.3 Op termijn minder parkeerdruk 22
4.2 Doelgroepen 22

**Deel 2:**
**Amsterdam kiest voor gereguleerd toestaan van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen.** 25

**5 Beleidskeuzes** 26
5.1 Beleidskeuze 1 27
5.2 Beleidskeuze 2 28
5.3 Beleidskeuze 3 28
5.4 Beleidskeuze 4 31
5.5 Beleidskeuze 5 32
5.6 Beleidskeuze 6 34
5.6.1 Vergunning en ontheffing voor twee jaar 34
5.6.2 Voorwaarden voor een vergunning en ontheffing 35
5.7 Beleidskeuze 7 36
5.8 Beleidskeuze 8 37
5.9 Beleidskeuze 9 38

**6 Aan de slag** 40
6.1 Vergunningverlening elektrische deelbromfietsen 41
6.2 Ontheffingverlening overige deelvervoersmiddelen 42
6.3 Toezicht en handhaving 42
6.4 Evaluatie en monitoring 43
6.5 Communicatie 44
6.6 Financiën 44
6.6.1 Kostenposten uitvoering deelvoertuigenbeleid 44
6.6.2 Doorberekenen van volledige kosten bij verwijderen deelvoertuigen 45
6.6.3 Zoveel mogelijk taken bij de aanbieders zelf 45
6.7 Planning 45

**Bijlagen** 47

**Bijlage 1** Gebieden waar het verboden is deelbromfietsen aan te bieden 48
**Bijlage 2** Voorwaarden en voorschriften vergunning 49
**Bijlage 3** Definities 55

# Samenvatting

Deelvoertuigen bieden in potentie een kans om de deur-tot-deur reis te verbeteren, om meer ritten te maken met minder voertuigen en om een alternatief te vormen voor korte autoritten. Echter, enkel met een gereguleerd aanbod kunnen deelvoertuigen een succes worden in de stad.

Het deelmobiliteitsbeleid beschrijft de visie van het college op deelmobiliteit (met uitzondering van het beleid omtrent autodelen) en de belangrijkste uitgangspunten en kaders over wat er is toegestaan in de openbare ruimte en onder welke voorwaarden.

De belangrijkste onderdelen van het beleid deelmobiliteit zijn:

1. Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen kan bijdragen aan haar doelstellingen. We starten daarom met gecontroleerde experimenten voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlenging met één jaar.
2. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen tegen enige vorm van betaling of anderszins met commerciële doeleinden in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning of een ontheffing van de gemeente heeft.
3. Amsterdam zal alleen een beperkt aantal vergunningen verlenen voor het stadsbreed aanbieden van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Amsterdam kiest ervoor om in de periode van 2019-2021 maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven (elk maximaal 350 deelbromfietsen).
4. Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.
5. Voor andere deelvoertuigen dan deelbromfietsen zullen (in eerste instantie) geen stadsbrede vergunningen worden verleend. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen, aanvullende deelbromfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen (met uitzondering van deelauto's, waarvoor een andere regeling geldt). Voor een dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment.
6. Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de eisen voldoen. Ontheffingen kunnen ook voor een kortere periode gelden. Als er meerdere aanbieders zijn dan wordt gekeken wie het hoogste scoort bij de vergelijkende toets.
7. Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Om deze reden worden er eisen verbonden aan de vergunning en de ontheffing over het gebruik en parkeren.
8. Ontheffingshouders mogen alleen deelvoertuigen aanbieden in het door het college aangewezen gebied en volgens de in het experiment gemaakte afspraken.
9. De gemeente wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de vergunning- en ontheffingverlening en het toezicht en de handhaving op de (parkeer)regels voor deelvoertuigen, zoals die onder meer vastgelegd zijn in de vergunningen en ontheffingen. Belangrijk onderdeel van dit beleid is het monitoren en evalueren van de eerste periode om te kijken of we op deze manier de kansen van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen verzilveren.

Dit beleid gaat over alle deelvoertuigen met uitzondering van de deelauto's. Het autodeelbeleid is beschreven in de Agenda Autodelen die op 13 februari 2019 is vastgesteld door de gemeenteraad.
Onder dit beleid valt ook niet de verhuur van deelvoertuigen vanuit particuliere ruimten, zoals de OV-fiets, de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties en de huurfietsen van hotels.



# 1 Inleiding

## 1.1 Waarom een beleidsnota deelmobiliteit?

Amsterdam groeit de komende jaren flink door. Het aantal verplaatsingen in de stad en de regio neemt toe. Om de stad duurzaam, bereikbaar en aantrekkelijk te houden is een verandering in mobiliteit nodig. De gemeente zet in op een autoluw Amsterdam en wil de transitie maken van bezit naar gebruik qua vervoersmiddelen.

Met deze beleidsnota wil Amsterdam mogelijkheden bieden aan ondernemers die deelvoertuigen aan willen bieden in Amsterdam. Op deze manier kan er gericht onderzoek gedaan worden naar de manier waarop deelvoertuigen kunnen bijdragen aan de Amsterdamse mobiliteit. Tegelijkertijd heeft het beleid het doel om het gebruik van de schaarse openbare ruimte te reguleren en overlast door deelvoertuigen tegen te gaan.

**Eerste kennismaking met deelbromfietsen en deelfietsen in Amsterdam**
Vanaf medio 2017 werden er deelfietsen en iets later ook deelsnorfietsen te huur aangeboden in de openbare ruimte van Amsterdam.

Terwijl de introductie van deelsnorfietsen vrij geruisloos is gegaan, heeft de introductie van deelfietsen tot veel klachten en onrust geleid, onder meer vanwege extra druk op de openbare ruimte en verkeerd geparkeerde deelfietsen. Dit is grotendeels terug te voeren op het verschil in aantal. Het ging om ongeveer 250 deelsnorfietsen versus 5.000-7.000 deelfietsen.
Bovenop deze aantallen hebben nog diverse andere ondernemers te kennen gegeven deelfietsen, deelbromfietsen en andere deelvoertuigen in Amsterdam te willen gaan aanbieden.

Van deze ervaring hebben we geleerd dat het belangrijk is dat fietsen, zeker in drukke gebieden, niet in grote getalen worden aangeboden, netjes geparkeerd worden 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. Ook was een fiets niet altijd vindbaar voor een gebruiker 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.

**Consultatie en inspraak concept beleidsnota Kansen voor Deelfietsen, dec 2017**
In december 2017 ging de concept beleidsnota Kansen voor Deelfietsen in de inspraak & consultatie. In deze beleidsnota werd voorgesteld om een stadsbreed deel(brom)fietssysteem te introduceren. Belangrijkste onderdelen van het voorgestelde beleid:

- drie schaarse vergunningen voor deelfietsen (max 3.000 deelfietsen per vergunninghouder) en twee schaarse vergunningen voor elektrische bromfietsen (maximaal 250 bromfietsen per aanbieder).
- In principe free floating toegestaan met uitzondering van de drukste gebieden waar deel(brom)fietsen zouden moeten parkeren in dedicated parkeervakken.

De consultatie en inspraak laat zien dat er geen draagvlak is voor een stadsbreed systeem met freefloating deelfietsen. Belangrijkste reden daarvoor is dat bijna alle Amsterdammers al een of meerdere fietsen hebben en de toegevoegde waarde van deelfietsen nog te onduidelijk is om op zo'n grote schaal (9.000 fietsen) deelfietsen toe te voegen aan de schaarse openbare ruimte. De inspraakreacties van bewoners zijn juist wel positief over elektrische deelbrommers. Deelbromfietsen worden gezien als een goed alternatief voor autoritten. Tevens worden ze gezien als aanvulling op de mobiliteitsmogelijkheden van Amsterdammers, niet iedereen heeft toegang tot een (elektrische) bromfiets en het is ook niet wenselijk in verband met het beslag op de openbare ruimte dat het aantal brommers in eigen bezit toeneemt.

**Aangepast beleid**
Naar aanleiding van de inspraak en consultatie heeft het college besloten om alleen twee tijdelijke vergunningen beschikbaar te stellen voor een stadsbreed elektrisch deelbromfietssysteem (twee jaar met een mogelijke verlening van een jaar). Voor andere deelvoertuigen dan deelbromfietsen zullen (in eerste instantie) geen stadsbrede vergunningen worden verleend. Het college stelt gedurende twee jaar (met mogelijke verlenging met een jaar) een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak) fietsen, aanvullende deelbromfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen (met uitzondering van deelauto's, waarvoor een andere regeling geldt).

Zo kan Amsterdam sturen op het aantal en soort deelvoertuigen dat wordt aangeboden in de openbare ruimte, het gebruik van openbare ruimte en het deelvoertuig (benutting en kwaliteit) en de kwaliteit van de aanbieders en de deelvoertuigen. Op deze manier kan Amsterdam toch ervaring opdoen met de mogelijke positieve effecten van deelfietsen, andere deelvoertuigen voor de stad en het belang van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte in beeld houden en de overlast als gevolg van deelvoertuigen zo veel mogelijk beperken.

Dit kan het beste gedaan worden door publiekrechtelijke voorwaarden en voorschriften op te stellen en deze te reguleren via een vergunning- en ontheffingensysteem. Zonder vergunning of ontheffing is het niet toegestaan deelvoertuigen tegen een vorm van betaling of anderszins met commerciële doeleinden aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.

In deze nota beschrijven we welke kansen we zien bij een gereguleerd aanbod van deelvoertuigen, hoe we deze kansen willen benutten, en op welke manier we overlast gaan voorkomen.
Het beleid gaat over alle deelvoertuigen die in de openbare ruimte worden aangeboden tegen betaling, met uitzondering van de deelauto's. Het autodeelbeleid is beschreven in de Agenda Autodelen die op 13 februari 2019 is vastgesteld door de gemeenteraad. Waar wordt gesproken over deelvoertuigen in deze Nota zijn de deelauto's dan ook uitgezonderd.

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.



## 1.2 Lerend beleid

Het deelmobiliteitsbeleid is bedoeld om in te spelen op de ontwikkelingen op de markt. Daarbij gaat het zowel om het benutten van en experimenteren met nieuwe mobiliteitskansen als het voorkomen van overlast hiervan.
We willen leren van wat de nieuwste generatie deelbromfietsen en andere deelmodaliteiten kunnen bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met gecontroleerde experimenten omdat deelvoertuigen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. De resultaten op de doelstellingen zijn bepalend voor de ruimte die deelbromfietsen en andere deelvoertuigen in Amsterdam krijgen na de proefperiode van twee tot drie jaar.

## 1.3 Totstandkoming nota

Deze nota is in samenwerking tussen de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam tot stand gekomen. De marktpartijen zijn ook geraadpleegd. 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 reacties en 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 verwerkt zijn in de nota deelmobiliteit zoals die nu voor u ligt.

## 1.4 Leeswijzer

De nota bestaat uit drie delen:

**Deel 1** (hoofdstuk 2 tot en met 4) – Elektrische deelbromfietsen en andere deelvoertuigen, 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** (hoofdstuk 5 en 6) – Amsterdam kiest voor gereguleerd toestaan van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen – gaat meer gedetailleerd in op ons beleid en over hoe wij het beleid gaan uitvoeren.

**Bijlagen** - In een aantal bijlagen treft u meer achtgrondinformatie aan.





# Deel 1

## Elektrische deel-bromfietsen en andere deel-voertuigen, een kans voor de stad.

# 2 Elektrische deelbromfietsen en andere deelvoertuigen: een kans voor de stad



**Dit hoofdstuk gaat in op het gemeentelijk beleid dat ten grondslag ligt aan het deelmobiliteitsbeleid en er wordt ingegaan op de belangrijke trends en ontwikkelingen.**

## 2.1 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.

Figuur 1: Relatie deelmobiliteitsbeleid met bestaand beleid




Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste opgaves, ambities en doelstellingen uit ander beleid die van belang zijn voor het deelmobiliteitsbeleid.

In het **coalitieakkoord "een nieuwe lente en een nieuw geluid"** heeft het college de ambitie uitgesproken voor een "Agenda Amsterdam Autoluw", het programma van de gemeente Amsterdam om minder afhankelijk van de auto te worden en de footprint van de auto te verkleinen in ruimtegebruik, uitstoot en geluid.

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."

In het **Actieplan Deeleconomie (2016)** staat dat de gemeente een open en proactieve houding ten aanzien van de deeleconomie heeft. Dit betekent het stimuleren van activiteiten die innovatie, sociale inclusiviteit, ondernemerschap en duurzaamheid bevorderen. Amsterdam juicht de deeleconomie toe, daar waar het de stad versterkt en de Amsterdammers ten goede kan komen.

In het **Actieplan Smart Mobility** (2016) staat dat Amsterdam de ambitie heeft om de transitie naar het gebruik van 'Mobility-as-a-Service' (MaaS) te versnellen. Het verminderen van bezit levert ruimte op en het verhogen van de bezettingsgraad van

vervoer zorgt voor het beter benutten van de capaciteit en dus ook voor ruimte. Het is een van de potentiële oplossingen om de verkeersdruk in Amsterdam te verminderen. Dit doet de gemeente onder andere door deelinitiatieven van vervoerders en technologiebedrijven te stimuleren, zodat dit beter op elkaar aansluit voor effectief en efficiënt vervoer. Het actieplan brengt de mogelijkheden en voordelen van delen breed onder de aandacht van bewoners, bedrijven en bezoekers.

Begin 2018 is door verschillende overheden de **'City Deal elektrische deelmobiliteit'** in stedelijke gebiedsontwikkeling' ondertekend. In zeven steden, waaronder Amsterdam, worden de komende drie jaar innovatieve woningbouwprojecten opgeleverd met daarbij een grote rol voor elektrische deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit. Dit met als doel minder uitstoot, goedkopere woningen, een slimmer energiesysteem én meer ruimte voor groen of kinderspeelplaatsen.

## 2.2 Inspelen op ontwikkelingen

### Amsterdam groeit hard en staat voor uitdagingen

Amsterdam groeit snel qua bezoekers en inwoners en fietsers en voetgangers hebben weinig ruimte. De verwachting is dat het aantal dagelijkse verplaatsingen in de stad met 20-40% toeneemt tot 2030. Wanneer inwoners en bezoekers dezelfde modaliteiten gebruiken voor die verplaatsingen als nu, leidt de mobiliteitstoename tot congestie, extra belasting van het milieu, logistieke problemen, drukte en uiteindelijk afname van de leefkwaliteit in de stad. De toenemende behoefte aan mobiliteit in combinatie met de schaarste aan fysiek beschikbare ruimte vormt een grote uitdaging voor Amsterdam. Dit geldt zowel voor bestaande gebieden als voor nieuw te ontwikkelen gebieden, zoals de (geplande) uitbreidingen van de stad. Bijbouwen van nieuwe infrastructuur is niet overal mogelijk en/of wenselijk en lost ook niet overal de druk op de openbare ruimte op.

### Autoluw

Om deze reden zet Amsterdam in op het autoluw maken van de stad. Amsterdam streeft naar een toegankelijke stad waar het prettig leven is. Een stad met ruimte voor rust en ontspanning, groen om van te genieten, ruimte voor kinderen om veilig te spelen en schone lucht voor iedereen. Om minder afhankelijk van de auto te worden en de footprint van de auto te verkleinen in ruimtegebruik, uitstoot en geluid, is het van belang dat mensen de wijze waarop ze zich verplaatsen veranderen. De transitie van bezit naar gebruik van vervoermiddelen biedt daar mogelijkheden toe. Het aanbieden van deelvoertuigen is een van de pijlers van Amsterdam Autoluw. Het is noodzakelijk dat bewoners minder afhankelijk worden van een eigen voertuig. Om dit te realiseren moet een ruim aanbod van aantrekkelijke vormen van mobiliteit voorhanden zijn. Deze moeten elkaar aanvullen en ondersteunen.

### Mobility-as-a-Service

Een van de nieuwe ontwikkelingen is ook Mobility-as-a-Service (MaaS). MaaS staat voor een transitie in mobiliteitsgedrag, waarbij de consument betaalt voor gebruik van mobiliteit, in plaats van te investeren in bezit van eigen vervoermiddelen. Dit vloeit voort uit de opkomende deeleconomie waar delen en collectief consumeren steeds meer centraal komen te staan.

MaaS streeft ernaar dat reizigers een op hun wens afgestemde reismogelijkheid aangeboden krijgen, via een digitaal platform (bijvoorbeeld mobiele app) met real-time informatie over het actuele vervoersaanbod inclusief betaling en afhandeling van transacties.

Amsterdam heeft de intentie om, samen met de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met marktpartijen en reizigers, de totstandkoming van MaaS-diensten in de regio te versnellen, en te leren van de effecten van MaaS. Hiertoe wordt ingezet op de doelgroepen bewoners en forensen. De komende jaren zullen er diverse experimenten en projecten worden gedaan in het kader van MaaS. Hiervoor is het nodig dat deelbromfietsen en andere deelvoertuigen ook onderdeel kunnen zijn van het MaaS aanbod naast deelauto's.

Figuur 2 Mobility-as-a-Service, (bron Actieprogramma Smart Mobility, blz 34)





# 3 Ontwikkeling mobiliteit



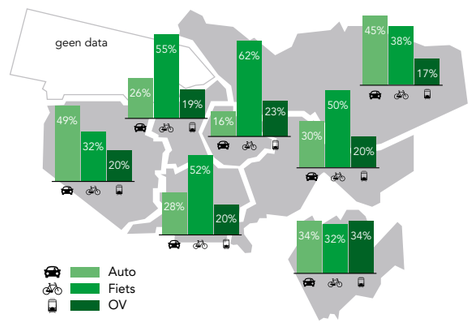
**Hoofdstuk 3 beschrijft de ontwikkeling van mobiliteit en de effecten die dit heeft op onze stad en het gebruik van de verschillende modaliteiten.**

## 3.1 Gebruik modaliteiten

### 3.1.1 Gebruik fiets groeit het snelst

De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen met de fiets 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 3). Gemiddeld pakt 36% van de Amsterdammers voor een verplaatsing de fiets. 1% van de verplaatsingen vindt plaats op een brom of snorfiets. 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 3: 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)



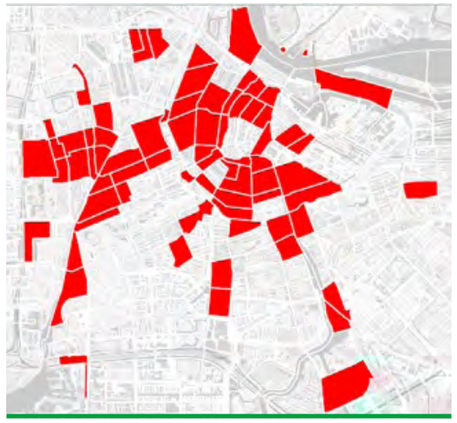

### 3.1.2 Geparkeerde voertuigen leggen grote druk op de openbare ruimte

Daarnaast vormen de parkerende fietsers, snorfietsers en bromfietsers gecombineerd met de schaarse openbare ruimte, een uitdaging voor de stad. Fietsen, snorfietsen en bromfietsen nemen schaarse ruimte in en dat staat soms op gespannen voet met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimte voor de voetganger. Deelvoertuigen kunnen in potentie deze parkeerdruk verlagen als ze door meerdere gebruikers op een dag gebruikt worden.

In Amsterdam monitoren we de bezettingsgraad en parkeerdruk van tweewielers (fietsen, en brom- en snorfietsen). Uit deze cijfers blijkt dat in veel delen van de stad de bezettingsgraad en parkeerdruk hoger zijn dan de streefwaarden zoals vastgesteld in het Kader Fietsparkeren (figuur 4). 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% zodat nog voldoende ruimte is om tweewielers in de parkeervoorzieningen te plaatsen. 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% zodat er niet te veel tweewielers buiten de parkeervoorzieningen geparkeerd zijn.

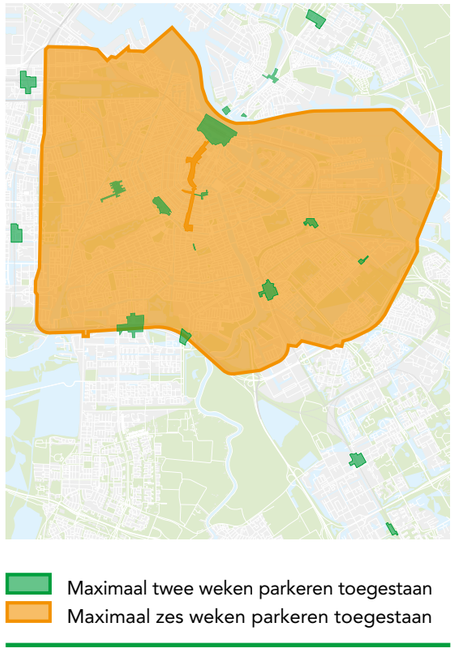
Figuur 4: Buurten met een hoge parkeerdruk (>125%) en bezettingsgraad (>85%) (bron MJP fiets 2017-2022, blz. 39)



Bijplaatsen van extra parkeervoorzieningen voor tweewielers zoals rekken of vakken is vanwege de schaarse openbare ruimte niet overal een optie. Daarnaast zijn gebouwde parkeervoorzieningen zoals stallingen kostbaar. De komende jaren worden met de uitvoering van het MJP fiets 2017-2022 de grootste knelpuntgebieden aangepakt.

Van de Amsterdammers parkeert 43% zijn of haar tweewieler in de openbare ruimte. Dat gaat binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ al bijna om 350.000 fietsen en bromfietsen in totaal. Om de drukte te reguleren gelden in delen van de stad parkeerregels voor tweewielers, waarbij de parkeerduur is gemaximeerd op twee (bij drukke bestemmingen) of zes weken (binnen de hele ring A10 ten zuiden van het IJ) (figuur 5). 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.

Figuur 5: parkeerduur regels (amsterdam.nl/fiets)




### 3.1.3 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. De deelbromfiets is ook in opkomst. De nieuwste deelvoertuigensystemen maken gebruik van “slimme” voertuigen en zijn via GPS te traceren en via een app online te boeken. Ook is met deze technologie te reguleren waar de deelvoertuigen wel en niet op slot gezet kunnen worden.

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” deelvoertuigen, 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.

# 4 Deelvoertuigen als alternatief



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

## 4.1 Doelen

### 4.1.1 Verbetering van de deur-tot-deurreis

Deelvoertuigen zoals de deelbromfiets kunnen interessant zijn voor de reis van deur-tot-deur in combinatie met het OV of auto. 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 bieden van meer keuzevrijheid aan deelvoertuigen zal er mogelijk toe leiden dat meer mensen voor deze combinatie kiezen. Daarnaast kunnen deelvoertuigen ook een aanvulling zijn op het openbaar vervoer in die gebieden die minder goed ontsloten zijn voor OV en een bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de stad tijdens grote bouwwerkzaamheden en omleidingen.

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 deelvoertuig zoals deelfiets of een deelbromfiets gebruikt als voor- en natransport in combinatie met het OV of auto.

### 4.1.2 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, biedt Amsterdam vergunningsmogelijkheid voor elektrische bromfietsen. 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. Daarnaast biedt Amsterdam ook de mogelijkheid om te experimenten met ander deelvoertuigen zoals (elektrische) deelfietsen in lokale en/of kleinschalige experimenten.

Als indicator voor het gebruik van deelvoertuigen als alternatief voor autoritten hanteert de gemeente het aandeel gebruikers van deelvoertuigen dat aangeeft anders een auto te hebben gepakt in plaats van een deelvoertuig.

### 4.1.3 Op termijn minder parkeerdruk

Met het toevoegen van een stadsbreed systeem voor deelbromfietsen ontstaat er een nieuwe optie voor verplaatsingen voor langere afstanden binnen de stad, naast de bestaande tram, bus en metro, eigen (brom) fiets of auto. Dit kan leiden tot uiteindelijk minder eigen bezit van bromfietsen en auto's, wat de huidige parkeerdruk ten goede kan komen.

Deelvoertuigen kunnen door meer mensen per dag gebruikt worden. We streven naar zo optimaal gebruik mogelijk omdat alleen op deze manier de openbare ruimte efficiënt gebruikt kan worden. Daar komt bij dat, als deelvoertuigen in de plaats komen van eigen bezit, dragen deelvoertuigen bij aan het verlagen van de parkeerdruk.

De volgende indicatoren worden gehanteerd:

- Als indicator voor het verminderen van het aantal geparkeerde (brom) fietsen in de openbare ruimte kijkt de gemeente naar de ontwikkeling van de parkeerdruk en bezettingsgraad. Daarnaast kijken we naar het aantal frequente bezoekers en Amsterdammers die een eigen voertuig inwisselt voor een deelvoertuigabonnement.
- Het aantal frequente bezoekers en Amsterdammers die aangeven vanwege de mogelijkheid van een deelvoertuig besluit om geen eigen voertuig aan te schaffen.
- Het gemiddeld aantal ritten per deelvoertuig per dag.
- Als indicator voor het voorkomen van overlast en extra druk op de openbare ruimte veroorzaakt door deelvoertuigen, hanteert de gemeente het percentage foutgeparkeerde deelvoertuigen en het aantal klachten over deelvoertuigen en de afhandeling daarvan door aanbieders.

## 4.2 Doelgroepen

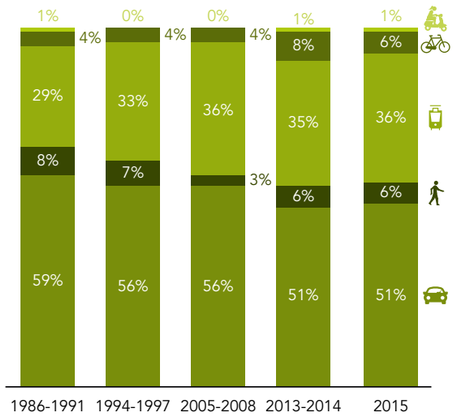
Voor de gemeente zijn, gegeven de hiervoor genoemde doelen, twee doelgroepen interessant als gebruiker van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen zoals bijvoorbeeld elektrische (bak)fietsen. De eerste is de Amsterdammer, de tweede doelgroep zijn frequente bezoekers van de stad, met name de forensen.

**Amsterdammers**
De elektrische deelbromfiets biedt mogelijk kansen voor Amsterdammers die een alternatief zoeken voor een autorit voor de grotere afstanden of niet de beschikking hebben over een eigen bromfiets.

Amsterdammers die een eigen fiets vaak gebruiken zullen in eerste instantie minder geneigd zijn om een eigen fiets in te ruilen voor een deelfietsconcept. Wel kunnen (elektrische) deel(bak)fietsen een aantrekkelijke aanvulling zijn. Dit willen we onderzoeken.

**Frequente bezoekers**
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 6. 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 (brom) fiets binnen Amsterdam verplaatsen. Voor deze groep kan de deelbromfiets of ander deelvoertuig 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.

Figuur 6 Modal split verplaatsingen van Nederlandse bezoekers




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 |




# Deel 2

## Amsterdam kiest voor gereguleerd toestaan van elektrische deel-bromfietsen en andere deelvoer-tuigen.

# 5 Beleidskeuzes




## Amsterdam kiest voor een gereguleerd systeem van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen. Hierbij maakt Amsterdam de volgende beleidskeuzes:

1. Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met gecontroleerde experimenten voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlenging met één jaar.
2. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning of een ontheffing van de gemeente heeft.
3. Amsterdam zal alleen een beperkt aantal vergunningen verlenen voor het stadsbreed aanbieden van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Amsterdam kiest ervoor om in de periode van 2019-2021, maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven (elk maximaal 350 deelbromfietsen).
4. Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.
5. Voor andere deelvoertuigen dan deelbromfietsen zullen (in eerste instantie) geen stadsbrede vergunningen worden verleend. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen, aanvullende deelbromfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen (met uitzondering van deelauto's, waarvoor een andere regeling geldt). Voor een dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment.
6. Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen 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 deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Om deze reden worden er eisen gesteld aan de vergunning en ontheffing over het gebruik en parkeren.
8. Ontheffingshouders mogen alleen deelvoertuigen aanbieden in het door het college aangewezen gebied en volgens de in het experiment gemaakte afspraken.
9. De gemeente wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.

Hierna leggen we deze keuzes verder uit.

## 5.1 Beleidskeuze 1: Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met gecontroleerde experimenten voor de periode 2019-2021 met een mogelijke verlenging met één jaar.

Het is op dit moment nog niet mogelijk om te voorspellen wat het effect is van het gereguleerd aanbieden van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen op de openbare ruimte en op de gemeentelijke doelstellingen. Ook weten we nog niet wat de behoefte van Amsterdammers en forensen is, hoe we het gewenste effect (versterking vervoersketen, een alternatief bieden voor autoritten en minder geparkeerde voertuigen) kunnen stimuleren en hoe we door het stellen van regels ongewenste effecten tegen moeten gaan. We starten daarom met gecontroleerde experimenten omdat deelvoertuigen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. Het leren van de experimenten staat voorop de komende twee tot drie jaar. Dit doen we door goede monitoring van de experimenten. De resultaten op de doelstellingen zijn bepalend voor de ruimte die deelvoertuigen in de toekomst krijgen in Amsterdam. Na twee tot drie jaar passen we het beleid zo nodig aan.

## 5.2 Beleidskeuze 2: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tegen een vorm van betaling of anderszins voor commerciële doeleinden tenzij een aanbieder een vergunning of ontheffing 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. Het parkeren van tweewielers is hierbij een zegen en een vloek: de (brom)fiets is een ruimte- efficiënte modaliteit, maar de grote hoeveelheid (brom)fietsen, zorgt voor een grote druk op de openbare ruimte in dit gebied. Amsterdam heeft daarbij al te maken met een hoge (brom)fietsparkeerdruk en bezettingsgraad.

Daarnaast worstelt de stad met de ruimte die andere type geparkeerde voertuigen op de stoep innemen.

Deelvoertuigen kunnen in potentie de druk op de openbare ruimte en op de beschikbare parkeerplekken op de stoep verminderen. Daarvoor is het wel nodig dat er niet teveel deelvoertuigen in de stad staan, de deelvoertuigen netjes en op de juiste plek worden achtergelaten en goed worden verspreid. Daarnaast is het ook van belang dat er daadwerkelijk meerdere ritten met een deelvoertuig per dag worden gemaakt door de mensen die deze druk veroorzaken (vooral bewoners en forensen). Alleen op die manier kunnen ze bijdragen aan het doel minder geparkeerde voertuigen in de stad.

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

## 5.3 Beleidskeuze 3: Amsterdam stelt alleen een schaarse vergunning in voor het stadsbreed aanbieden van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Amsterdam kiest ervoor om in de periode van 2019-2021, maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven (elk maximaal 350 deelbromfietsen).

Uit de inspraak kwam naar voren dat elektrische deelbromfietsen door Amsterdammers gezien worden als aanvulling zijn op de mobiliteit. Deelbromfietsen kunnen mogelijk een alternatief bieden voor autoritten omdat ze interessant zijn voor de langere ritten. Hiermee kunnen ze bijdragen aan de ambitie Amsterdam autoluw.

Ook leveren geparkeerde bromfietsen naar verwachting relatief weinig overlast op. Ze zijn zwaarder dan reguliere deelfietsen en kunnen niet makkelijk even verplaatst worden waardoor de aanbieders gebruikers kunnen aanspreken op het parkeergedrag. Ook zullen aanbieders naar verwachting zorgvuldiger zijn met deelbrommers omdat de waarde van deelbrommers vele malen hoger is dan deelfietsen.

***Amsterdam stelt een maximum aan het aantal aantal aanbieders en aantal deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode.***
De gemeente moet op grond van de Europese Dienstenrichtlijn onderbouwen waarom er beperkingen worden opgelegd aan ondernemers. Het beperken van het aantal moet eveneens goed onderbouwd worden.

***Amsterdam kiest voor maximaal twee aanbieders***
De gemeente ziet voldoende redenen om het aantal vergunninghouders te beperken. De argumenten zijn als volgt:

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.

Elke aanbieder wil waarschijnlijk een stadsbreed efficiënt netwerk met eigen deelbromfietsen organiseren. Meer aanbieders betekent dat er meer deelbromfietsen in de stad komen, terwijl hier maar beperkte ruimte voor is.

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.

***In de periode 2019-2022 gaat het om maximaal 700 deelbromfietsen.***
Gelet op het grotere ruimtebeslag van deelbromfietsen zien we daar in beginsel beperkt ruimte voor de openbare ruimte. In potentie kunnen deelbromfietsen een bijdrage leveren aan het verminderen van de parkeerdruk als de deelbromfiets ter vervanging komt van het bezitten van een eigen bromfiets of eigen auto. Op dit moment is hier echter nog geen onderbouwing voor. Om deze reden wordt het maximaal aantal deelbromfietsen gesteld op 700.

Een deelbromfiets neemt bijna twee keer zoveel ruimte in op de stoep dan een reguliere fiets. De parkeerdruk cijfers laten zien dat in een groot deel van Amsterdam geen ruimte is voor extra tweewielers.

Tot slot speelt ook de ervaring met de introductie van deelfietsen en snorfietsen medio 2017 mee. De ervaren overlast met deelfietsen is grotendeels terug te voeren op het grote aantal deelfietsen (rond de 7000 fietsen). Terwijl de naar schatting 250 deelsnorfietsen weinig overlast veroorzaakten.

Om bovenstaande redenen is er in de periode 2019-2021 is er ruimte voor maximaal 700 zero-emissie deelbromfietsen. Per vergunningsperiode zal dit plafond opnieuw bepaald worden.

***Keuze voor deelbromfietsen en geen deelsnorfietsen***
We kiezen bewust voor een stadsbrede vergunning voor zero-emissie deelbromfietsen en niet voor snorfietsen. Vanaf 8 april 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. Alleen op bromfietspaden (waar ook bromfietsers rijden) en in een paar drukke straten moeten snorfietsers op het fietspad blijven binnen de A10. Door expliciet te kiezen voor een vergunning voor deelbromfietsen wordt voorkomen dat de drukte op de fietspaden buiten de ring A10 toeneemt waar de regel niet van toepassing is.






## 5.4 Beleidskeuze 4: Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.

Het gereguleerd aanbieden van deelbromfietsen 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 voor de eigen bromfiets of auto zijn. Daarom kiest de gemeente ervoor dat voor het parkeren van deelbromfietsen in principe dezelfde regels gelden als voor gewone bromfietsen.

Voor het aanbieden van deelbromfietsen geldt dat deze in principe overal achtergelaten kunnen worden (free floating). 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 deelbromfietsen alleen of primair gebruikt gaan worden door toeristen, terwijl de gemeente juist een kans voor deelbromfietsen ziet in het gebruik door bewoners en frequente bezoekers (forensen).

De gebieden waar het verboden is om deelbromfietsen 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 deelbromfietsen of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

Voor alle bromfietsen in Amsterdam (particulier, huur, deel of lease) geldt dat het verboden is om een bromfiets 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 deelbromfietsen aan te bieden in de openbare ruimte. Pauzeren is hier wel mogelijk voor de deelbromfietsen. Uitzondering hierop zijn de NS stations en metrostations waar deelbromfietsen wel aangeboden mogen worden (naast pauzeren/parkeren). Dit zijn de plekken 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 deelbromfietsen alleen mogelijk in de reguliere bromfietsparkeervoorzieningen conform de reguliere parkeerregels.

Aanvullend op de reguliere aanwijsgebieden zijn er nog vier gebieden waar deelbromfietsen 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 (brom)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 deelbromfiets tijdelijk te pauzeren in een bromfietsparkeervoorziening in de aanwijsgebieden. Handhavers kunnen echter aan de bromfiets niet zien of deze aangeboden of gepauzeerd staat in een voorziening. De handhaving op straat kan zich dus alleen maar richten op deelbromfietsen die in de aanwijsgebieden buiten de parkeervoorzieningen staan. Het is dus aan de vergunninghouders om (real time traceerbaar) aan te tonen dat er geen deelbromfietsen aangeboden worden in aanwijsgebieden (behalve rond de NS stations, daar mogen deelbromfietsen wel aangeboden worden).

In de bijlage (bijlage 1) is een kaart opgenomen waarop de zones staan waar het verboden is om deelbromfietsen aan te bieden en waar deelbromfietsen alleen gepauzeerd mogen worden in de reguliere parkeervoorzieningen en de zones (rondom de NS stations) waar deelbromfietsen alleen gepauzeerd en geparkeerd/ aangeboden mogen worden in de reguliere fietsparkeervoorzieningen.

## 5.5 Beleidskeuze 5: Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen, aanvullende deelbromfietsen en mogelijk ook nieuwe deelvoertuigen. Voor dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment.

Voor dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment. Voorbeelden van mobiliteitsopgaven zijn gebieden die (tijdelijk) minder goed ontsloten zijn door het OV, of locaties met een mobiliteitsbehoefte van een specifieke doelgroep zoals bijvoorbeeld studenten of werknemers (Hello Bike op de Zuidas).

Ontheffingshouders mogen deelvoertuigen aanbieden in het daarvoor aangewezen gebied en volgens de specifieke afspraken die zijn gemaakt in het experiment. Een voorbeeld van zo'n gebied is de Zuidas met Hello Bike.

Op dit moment is er nog te weinig zekerheid of deelfietsen echt gaan bijdragen aan de gestelde doelstellingen (verminderen fietsparkeerdruk, verbeteren vervoersketen en vervanging van autoritten). Om deze reden kiest het college ervoor om de verhuur van deelfietsen alleen toe te staan in kleinschalige en lokale experimenten in het kader van MaaS en in gebieden met een mobiliteitsopgave. Deze experimenten zijn specifiek gericht op Amsterdammers en frequente bezoekers van Amsterdam. Op deze manier kan toch kleinschalig ervaring opgedaan worden met de mogelijke positieve effecten van deelfietsen voor de stad.

Het college besluit over de locaties waar dergelijke experimenten mogen plaatsvinden en is bevoegd om ontheffingen hiervoor te verlenen aan aanbieders. Per experiment zullen de voorwaarden van het experiment worden vastgesteld door het College. Deze voorwaarden hebben onder meer betrekking op afgebakende gebied, aantal en soort deelvoertuigen, aanvullende regels, looptijd, doelstellingen en draagvlak. Op basis van de ervaringen met deze experimenten kan in de toekomst alsnog besloten worden om een stadsbreed systeem met vergunningen voor deelfietsen of andere deelvoertuigen te introduceren.

***Overige deelvoertuigen***

De meest bekende deelmodaliteiten zijn elektrische deelbrommers en deel(bak) fietsen, al dan niet elektrisch ondersteund. De laatste tijd zijn er daarnaast ook andere soorten deelvervoersmiddelen bijgekomen, zoals bijvoorbeeld de elektrische step. Voor deze voertuigen is (nog) geen infrastructuur voor parkeren. En ook is nog niet duidelijk wat de impact van deze voertuigen is op de verkeersveiligheid en de openbare ruimte. Het is op voorhand ook niet mogelijk om al deze type voertuigen te duiden, omdat de markt in ontwikkeling is en er ook weer nieuwe voertuigen bij kunnen komen. In het deelmobiliteitsbeleid bestaat de mogelijkheid om kleinschalige experimenten te doen met zulke voertuigen door middel van een ontheffing. Randvoorwaarden hierbij zullen in elk geval zijn dat het vervoersmiddel naar verwachting geen negatieve impact op de verkeersveiligheid en de openbare ruimte heeft.

Voor nieuwe voertuigen (anders dan reguliere (bak)fietsen en bromfietsen) worden aanvullende regels gesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid en de impact op de openbare ruimte, omdat deze modaliteiten nieuw zijn in Amsterdam en er (nog) geen infrastructuur voor is.



## 5.6 Beleidskeuze 6: Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen 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.

### 5.6.1 Vergunning en ontheffing voor twee jaar

De gemeente wil de vergunning voor een open stedelijk deelbromfietssysteem en ontheffingen voor experimenten verlenen voor een maximale proefperiode van twee jaar met een mogelijkheid voor het college om de geldigheid één jaar te verlengen. Voor ontheffingen kan ook gekozen worden voor een kortere looptijd, dit is afhankelijk van het experiment.

***Voor de periode van twee jaar zijn de volgende redenen:***

Marktpartijen gaven 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 en ontheffing voor het aanbieden van deel(brom)fietsen vanuit de openbare ruimte is een schaars recht. Een schaarse vergunning en ontheffing mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend. Een ontheffing kan wel voor een kortere looptijd hebben dan de twee jaar die voor een vergunning geldt, dit is afhankelijk van het specifieke experiment.

Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe deelvoertuigen 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 deelvoertuigenfietssysteem. Afhankelijk van de complexiteit is daarvoor een optie van verlenging 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 deelvoertuigen in het geheel te verbieden in Amsterdam).

Voor het opstarten van een deelbromfiets-systeem 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.

### 5.6.2 Voorwaarden voor een vergunning en ontheffing

De gemeente wil tijdens een proefperiode effecten op de openbare ruimte van een deelbromfietssysteem voor Amsterdam beproeven. En daarnaast onderzoeken wat de effecten zijn van andere deelvoertuigen. Daarvoor is monitoring van deze effecten van belang. Het college verleent een vergunning aan maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen en ontheffingen aan kleinschalige en lokale experimenten in het kader van MaaS en andere gebiedsgerichte mobilteitsopgaven voor het aanbieden van deelfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen.

Aan de vergunningen en ontheffingen zijn voorwaarden verbonden die voor een groot deel voor allen gelijk zijn. Als er meerdere partijen gebruik willen maken van de mogelijkheid tot vergunning of ontheffing, kiest de gemeente voor een vergelijkende toets. De partijen die aan deze vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de voor alle vergunning- of ontheffinghouders geldende voorwaarden die de gemeente stelt aan de vergunning of ontheffing.

Vergunning- of ontheffingsvoorwaarden zijn minimumeisen waaraan een aanvraag dient te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning of ontheffing en die in acht moeten worden genomen wanneer een vergunning of ontheffing verkregen is.
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 deelvoertuigen real-time traceerbaar.
- Duurzaamheid: als er sprake is van een gemotoriseerd voertuig dan is deze zero emissie
- Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.
- Data: een marktpartij deelt (anonieme) data met de gemeente over o.a. gebruik per deelgebied, aantal kilometers (totaal en per deelvoertuig), aantal unieke gebruikers, de locatie van deelvoertuigen en hoe lang gemiddeld een deelvoertuig 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.

### 5.6.3 Vergelijkende toets voor verdeling schaarse vergunning

Voor de verdeling van de schaarse vergunningen en ontheffingen kiest de gemeente voor een vergelijkende toets. De partijen die aan de vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de vergunning- en onheffingsvoorwaarden die de gemeente stelt aan iedere vergunning en ontheffing voor deelvoertuigen. 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. Voor de lokale en kleinschalige experimenten geldt dat er mogelijk andere doelstellingen opgesteld worden. Dit zal in de uitvraag duidelijk gecommuniceerd worden.
De partijen die de meeste meerwaarde op die onderdelen bieden, komen in aanmerking voor een vergunning of ontheffing. 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 deelvoertuig.
- Effectieve maatregelen voor het onderhoud van het deelvoertuig.
- De kwaliteit van het aangeboden deelvoertuig.
- 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.

- Privacy, de manier waarop aanbieders de regels omtrent privacy operationaliseren.
- Manier waarop aanbieders zorgen voor de verkeersveiligheid van de gebruikers (bijvoorbeeld helm, informeren over gebruik brommer).

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 2 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.

***Schaarse ontheffingen deelvoertuigen kleinschalige en lokale experimenten***
Ook de ontheffingen voor experimenten in het kader van MaaS of een gebiedsgebonden mobiliteitsopgave zijn naar verwachting een schaars recht omdat er mogelijk meerdere partijen gebruik van willen maken. Om deze reden wordt er bij het verlenen van een ontheffing altijd een open en transparant proces gevolg waarbij alle partijen de mogelijkheid wordt geboden om in aanmerking te komen voor een ontheffing vergelijkbaar aan het eerder beschreven proces voor vergunningverlening. Op dit moment is het nog niet duidelijk welke experimenten er precies gedaan zullen worden.

## 5.7 Beleidskeuze 7: Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Om deze reden worden er eisen gesteld aan de vergunning en ontheffing over het gebruik en parkeren.

Stilstaande voertuigen nemen kostbare ruimte in beslag. Tevens kosten stilstaande voertuigen in de openbare ruimte en in stallingen de gemeente ook geld. Dat loopt uiteen van 15 euro per jaar voor een parkeervak op straat (kosten ruimtegebruik en afschrijving) tot ruim 2.500 euro per jaar voor een plek in een kleine inpandige ondergrondse stalling (onderhoud, exploitatie, kosten ruimtegebrek en afschrijving). Hoe duurder de locatie van een geparkeerd voertuig, 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 deelvoertuigen is het daadwerkelijke gebruik van een deelvoertuig geen onderdeel van het businessmodel, maar wordt er vooral verdiend aan deelvoertuigen als reclame object of aan de handel in gegevens. Dit type aanbieders heeft er belang bij dat deelvoertuigen zichtbaar stilstaan op de meest drukke plekken in de stad. Dit druist in tegen de doelstellingen van de gemeente om parkeerplekken juist efficiënter te benutten en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Deelvoertuigen kunnen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen als ze juist vaker gebruikt worden dan eigen voertuigen.

Daarom wil de gemeente dat deelvoertuigen zo vaak mogelijk verhuurd worden.
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.

Voor deelbromfietsen en andere deelvervoersmiddelen zijn nog niet voldoende ervaringen en onderzoeken beschikbaar over het gebruik en aantal verhuringen per dag. Deelbromfietsen zijn pas succesvol als ze meerdere keren per dag gebruikt worden

## 5.8 Beleidskeuze 8: 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 deelbromfietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken te verhalen op de vergunninghouders. Gezien het systeem van free-floating bromfietsen via een vergunningstelsel is het niet mogelijk om precariobelasting te heffen (er zijn geen exclusieve deelbromfietsvakken), bromfietsparkeerbelasting 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.

Dit kan echter anders zijn bij de kleinschalige en lokale experimenten, maar dit hangt per experiment af. Indien er een fysieke hub gerealiseerd wordt, zou er een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden gesloten tussen de ondernemers en de gemeente voor het gebruik van gemeentegrond.

## 5.9 Beleidskeuze 9. De gemeente wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit en geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.

**Interoperabiliteit**
Er vindt momenteel een verschuiving plaats in de manier waarop reizigers toegang hebben en krijgen tot vervoersmiddelen en –diensten. Vroeger beschikte iedere aanbieder van een mobiliteitsdienst over een eigen app, betaalkaart of platform. Met de opkomst van concepten als Mobility-as-a-Service (MaaS) en andere diensten die verschillende mobiliteitsopties bundelen, ontstaat een ander speelveld. Een speelveld waarin reizigers gemakkelijk toegang hebben tot een breed mobiliteitsaanbod, dat gebaseerd is op real-time inzichten en informatie.
Binnen dit speelveld is het voor reizigers van belang om gemakkelijk toegang te hebben tot verschillende mobiliteitsdiensten, om daarvoor niet allemaal verschillende apps te hoeven downloaden, zich op verschillende manieren hoeven te identificeren en/of verschillende betaaldiensten en –kaarten te hoeven gebruiken. Dit alles vereist de totstandkoming van standaarden en afspraken binnen de mobiliteitswereld. Veel klanten wil liever maar één keer lid worden, en maar één app downloaden.

Amsterdam werkt aan interoperabiliteit door samen met andere grote gemeenten en de Rijksoverheid te werken aan digitale standaarden en protocollen (API's) voor deelmobiliteit, en door samen met marktpartijen te zoeken naar algemeen geldende afspraken die meer te maken hebben met hun eigen operatie (denk aan afspraken over aansprakelijkheid, transactieafhandeling, de manier waarop iemands rijvaardigheid of kredietwaardigheid wordt gecheckt, etc.). Door deze afspraken en standaarden wordt het voor nieuwe, innovatieve bedrijven gemakkelijker om toegang te krijgen tot de markt, waardoor gebruikers een beter mobiliteitsaanbod krijgen.

**Delen van data, inzicht in verplaatsingen**
Door voorwaarden te stellen aan mobiliteitsaanbieders over het delen van data (zonder persoonsgegevens) kunnen we de privacy van burgers borgen en versterken we tegelijkertijd de gemeentelijke datapositie. Dit is nodig om vanuit algemeen belang te kunnen sturen op mobiliteit in de stad, en om te kunnen monitoren wat de effecten van bepaalde mobiliteitsdiensten zijn.

Om zicht te houden op de effecten van bestaande en nieuwe mobiliteitsdiensten, werkt Amsterdam tegelijkertijd aan Amsterdamse spelregels voor het aanbieden van mobiliteitsdiensten in de publieke ruimte. Onderdeel van de standaarden en protocollen waaraan wordt gewerkt, is een uniforme manier waarmee ketens van ritten (reizen) die reizigers gedurende een dag maken, gebruik makend van dienstverleners (MaaS- en platformpartijen) en mobiliteitsaanbieders (bijvoorbeeld deelauto- of taxiaanbieders) worden geregistreerd. Als overheid willen we zicht hebben op hoe bepaalde mobiliteitsdiensten worden gebruikt, zodat we ons beleid effectief vorm kunnen geven om een doel te bereiken. Dit alles vereist dat we als overheid op een uniforme en vergelijkbare manier dezelfde data ontvangen van alle aanbieders van mobiliteitsdiensten die actief zijn in Amsterdam. De uniforme datastandaard waaraan wordt gewerkt is daarvoor, nadat deze is ontdaan van persoonsgegevens, zeer geschikt.

Zowel het conformeren aan de afspraken in het kader van interoperabiliteit (technische standaarden zoals die in ontwikkeling zijn en op termijn ook privaatrechtelijke marktafspraken) als het leveren van data conform nog te ontwikkelen standaarden zijn vereisten voor het verkrijgen van een vergunning of ontheffing voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte. De standaarden zijn nog niet gehard, en de afspraken zijn in ontwikkeling. De komende jaren worden gebruikt om, samen met mobiliteitsaanbieders, toe te werken naar standaarden en afspraken met een breed draagvlak. Nadat deze voldoende zijn getest en uitgewerkt zullen ze worden verplicht via het dan vigerende beleid.

Vanuit onze datapositie kunnen we in de toekomst wellicht zelfs de drukte in de stad digitaal managen. Bijvoorbeeld door het verlenen van intelligente toegang aan pakketbezorgers of door geofencing van taxi's en deelmobiliteitsaanbieders. Dit wordt de komende periode verder verkend en uitgewerkt in het kader van het programma Smart Mobility.

**Dataverzameling door aanbieders en omgaan met 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.

Alle partijen aanbieders van deelvoertuigen met wie de gemeente samenwerkt dienen zich op het gebied dataverzameling, dataverwerking, datagebruik en privacy te houden aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Bij een vergelijkende toets wordt gekeken naar de manier waarop aanbieders de wettelijke regels over privacy operationaliseren.

# 6 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 deelvoertuigenbeleid, de vergunningverlening, het toezicht en handhaving op de regels voor deelbromfietsen en deelvoertuigen zoals die vastgelegd worden in de vergunningen en ontheffingen. Belangrijk onderdeel van dit beleid is het monitoren en evalueren van het beleid: bereiken we met dit beleid de doelstellingen van de gemeente Amsterdam?**

## 6.1 Vergunningverlening elektrische deelbromfietsen

Het traject van vergunningverlening voor de elektrische deelbromfietsen start na vaststelling en publicatie van de wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), legesverordening en het vaststellen door het college van de op de APV gebaseerde nadere regels over onder meer het proces van vergunningverlening. Dit 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 2 zijn opgenomen. Na vaststelling en publicatie van de wijziging van de APV, de legesverordening 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 en via lokale media zal de start van 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 informatie 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.

## 6.2 Ontheffingverlening overige deelvervoersmiddelen

Ontheffingen voor deelvervoersmiddelen zijn alleen mogelijk in gebieden met een mobiliteitsopgave of waar een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment gedaan wordt. Voorbeelden van mobiliteitsopgaven zijn gebieden die (tijdelijk) minder goed ontsloten zijn door het OV, of locaties met een mobiliteitsbehoefte van een specifieke doelgroep zoals bijvoorbeeld studenten of werknemers.

Het college besluit over de locaties waar dergelijke experimenten mogen plaatsvinden en is bevoegd om ontheffingen hiervoor te verlenen aan aanbieders. Per experiment zullen de voorwaarden van het experiment worden vastgesteld door het College. Deze voorwaarden hebben onder meer betrekking op afgebakende gebied, aantal en soort deelvoertuigen, aanvullende regels, looptijd, doelstellingen en draagvlak. Op basis van de ervaringen met deze experimenten kan in de toekomst alsnog besloten worden om een stadsbreed systeem met vergunningen voor deelfietsen of andere deelvoertuigen te introduceren.

De gemeente doet een openbare aankondiging van de mogelijkheid om voor een specifiek gebied een ontheffing aan te vragen.

## 6.3 Toezicht en handhaving

Deelvoertuigenbeleid 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 deelvoertuigen in de openbare ruimte, met uitzondering van de vergunning- en ontheffinghouders. De verwachting is dat dit nauwelijks aan de orde is, omdat de gemeente goed zicht heeft op de aanbieders.
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 700 bromfietsen bij. Het is nu nog niet duidelijk hoeveel overige deelvoertuigen worden toegevoegd aan de openbare ruimte door middel van kleinschalige en lokale experimenten. Het is uiteraard de taak van de klant en uiteindelijk de aanbieder om bromfietsen en overige deelvoertuigen 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 vergunnings- en ontheffingvoorwaarden 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 vergunning/ ontheffingvoorschriften 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 of een ontheffing wordt ingetrokken.

## 6.4 Evaluatie en monitoring

Voor de gemeente is het gereguleerd toestaan van elektrische deelbromfietsen en overige deelvoertuigen in de openbare ruimte nieuw. We willen dan ook graag leren van de eerste twee jaar waarvoor de vergunningen en ontheffingen verleend worden. Dit doen we door tussentijds te monitoren en te evalueren.

Binnen een jaar na de vergunningverlening start de gemeente een evaluatie. Ook zullen de kleinschalige en lokale experimenten gemonitord en geëvalueerd worden. Deze evaluatie kan leiden tot verlenging, aanpassing of stopzetting van de gekozen situatie zoals beschreven in deze nota.

Om te kunnen beoordelen of deelvoertuigen bijdragen aan wat we als gemeente beogen, 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 aantal gebruikers dat een deelvoertuig zoals deelfiets of een deelbromfiets gebruikt als voor- en natransport in combinatie met het OV en P+R.
- Als indicator voor het gebruik van deelvoertuigen als alternatief voor autoritten hanteert de gemeente het aandeel gebruikers van deelvoertuigen 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 deelvoertuigen hanteert de gemeente het percentage foutgeparkeerde deelvoertuigen en het aantal klachten over deelvoertuigen 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.

## 6.5 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 wordt uitgelegd waarom de gemeente het gebruik van deelbromfietsen en overige deelvoertuigen als een kans ziet. Daarnaast wordt helder uiteengezet wat de randvoorwaarden voor de aanbieders zijn en op welke manier zij een vergunning kunnen aanvragen.

## 6.6 Financiën

### 6.6.1 Kostenposten uitvoering deelvoertuigenbeleid

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede verdeling van de schaarse ruimte. Dat gebeurt in dit geval met een vergunningen- en ontheffingensysteem. Hieraan zitten voor de gemeente altijd kosten verbonden: het traject van de verlening van de vergunning cq ontheffingen en de handhaving op de vergunning cq ontheffing. 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.

| Onderdeel | Geschatte Kosten Eenmalig 2019 | 2020-2021 | Toelichting |
|---|---|---|---|
| **Vergunning/ontheffingverlening** | € 24.000 | € 2.000 | 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. |
| **Communicatie** | € 36.000 | € 34.000 | Kosten voor opmaak beleidsstukken, communicatie-materiaal en overige communicatiewerkzaamheden |
| **Handhaving en toezicht** | € 2.000 | € 84.000 | Voor toezicht en handhaving op de vergunningsvoorwaarden, reguliere (brom|) fietsparkeerregels en dossieropbouw vergunninghouders. |
| **Monitoring en evaluatie** | € 7.000 | € 78.000 | |
| **Voorbereiding, advies en projectbegeleiding** | € 144.000 | | |
| **Juridische advisering** | € 12.000 | € 7.000 | |
| **Kosten uitwerking experimenten** | € 20.000 | € 80.000 | |
| **Onvoorzien (10%)** | €25.000 | € 30.000 | |
| **Totalen** | **€ 270.000** | **€€ 315.000** | |

Totaal betekent dit dat de gemeente eenmalig € 246.000 in 2019 nodig heeft (legeskosten worden door de aanvrager betaald) en over 2020-2021 € 313.000. Voor de periode 2019 -2021 zijn de totale kosten (inclusief vergunningverlening) € 585.000.

### 6.6.2 Doorberekenen van volledige kosten bij verwijderen deelvoertuigen

Als we als 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. Elke fiets die de gemeente weghaalt en naar het fietsdepot brengt, kost de gemeente € 70. Voor deelfietsen en deelbromfietsen die we weghalen, willen we dit bedrag volledig verhalen op de aanbieder (eigenaar) van het deelvoertuig.

### 6.6.3 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 deelbromfietsen en overige deelvoertuigen. In het vergunningaanvraagproces 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.

## 6.7 Planning

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

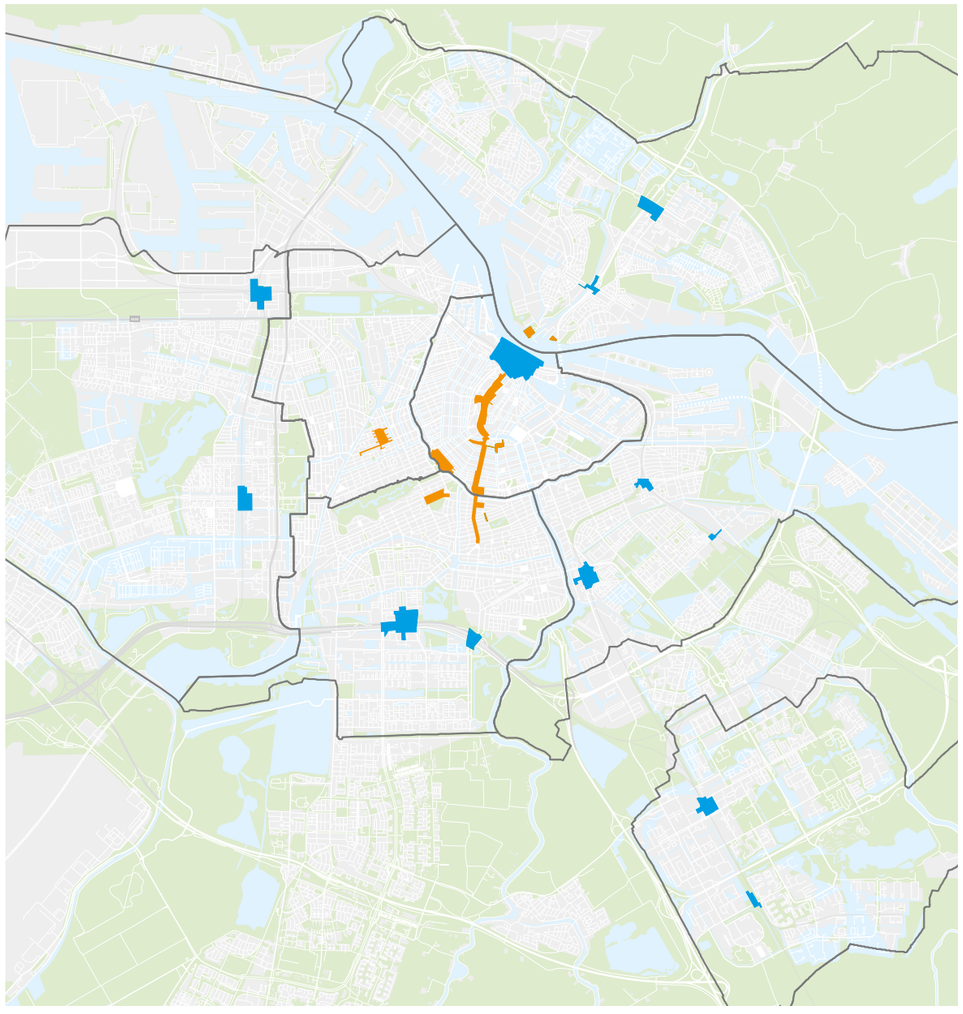
| Vergunningverlening<br>Fase | Doorlooptermijn |
|---|---|
| Bromfietsaanbieders kunnen informatie vragen over en een toelichting krijgen op de vergunningsvoorwaarden en de criteria voor de vergelijkende toets. | 2 weken |
| Reactie op vragen en toelichting wordt gepubliceerd | 2 weken |
| Vergunningaanvragen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

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



# Bijlagen

# Bijlage 1. Gebieden waar het verboden is deelbromfietsen aan te bieden



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



# Bijlage 2. 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. Voor ontheffing verlening zal het college per experiment aparte regels maken.

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 deelvoertuigen 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 deelvoertuigen op de openbare ruimte;
- het voorkomen van afbreuk aan het uiterlijk aanzien van 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. Deelbromfietsaanbieder is een rechtspersoon, ingeschreven bij KVK, en heeft geen moeder- dochter- of zusteronderneming die ook een vergunning heeft aangevraagd voor het aanbieden van deelbromfietsen in Amsterdam. | Voorkomen dat één onderneming meerdere vergunningen onder een andere naam krijgt. Hiermee voorkomt de gemeente marktmacht van één aanbieder. | X | | |

| Eisen (aanbieder) | Reden | Voorwaarden | Voorschriften | Vergelijkende toets |
|---|---|---|---|---|
| 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 | | |
| 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 €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 deelbromfiets 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 zo snel mogelijk 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. | | X | X |
| d. Kapotte of niet te gebruiken voertuigen, 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 | 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 | | X |



| Eisen (aanbieder) | Reden | Voorwaarden | Voorschriften | Vergelijkende toets |
|---|---|---|---|---|
| f. Klachtenopvolging klachten derden (niet-klanten).<br>De aanbieder wordt gevraagd om een **klachtenplan** op te stellen, waarin omschreven wordt:<br>- Hoe klachten kunnen worden ingediend.<br>- Hoe snel klachten worden opgevolgd.<br>- Welke actie wordt ondernomen.<br>- Hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd.<br>- 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 | 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.<br>Aanbieders moeten daarom een **onderhoudsplan** indienen, waarin in ieder geval staat:<br>- Hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden.<br>- Hoe de vloot geïnspecteerd wordt op gebreken.<br>- Hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden (vgl. ook onderdeel d).<br>- Hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu 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 | X | X |
| i. De aanbieder zorgt voor een gecontroleerde introductie van de voertuigen bij de start en stelt hiervoor een plan op waarin in ieder geval staat:<br>- Waar, hoe en hoeveel bromfietsen bij de start geplaatst worden.<br>- 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 deelbromfietsen.<br>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 deelbromfietsen) zo snel mogelijk worden aangepakt. | X | X | X |
| | 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 |
|---|---|---|---|---|
| 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 uiterlijk 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 | |
| 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 deelbromfietsen die door de aanbieder worden aangeboden, behalve in de aangewezen gebieden. Deelbromfietsen 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-Serviceondersteunen, 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 | X |
| n. Deelaanbieders overleggen een plan waarin zij aangeven op welke manier ze de veiligheid van de gebruiker bevorderen, waaronder het gebruiken van een helm. | Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt van de gemeente Amsterdam. | X | X | X |

## 3. Ruimtegebruik

| Eisen (aanbieder) | Reden | Voorwaarden | Voorschriften | Vergelijkende toets |
|---|---|---|---|---|
| a. 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 | |
| b. De aanbieder houdt zich aan de zonering van de gemeente, die uitgaat van aangewezen gebieden waarbinnen deelbromfietsen 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 | |
| c. 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 |
|---|---|---|---|---|
| d. De aanbieders spannen zich in om het gebruik van de deelvoertuigen zo hoog mogelijk te laten zijn (gemiddeld meerdere verhuuracties per deelvoertuig per dag, gemeten over een kwartaal).<br><br>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:<br>- Communicatie en marketing<br>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 | X |
| e. Het aantal deelbromfietsen per aanbieder is maximaal 350. | Te veel deelvoertuigen zorgt voor een te hoge druk op de openbare ruimte.<br>Zie ook hoofdstuk 3. | X | X | X |

## 4. Data

| Eisen (aanbieder) | Reden | Voorwaarden | Voorschriften | Vergelijkende toets |
|---|---|---|---|---|
| a. De aanbieder is verplicht op verzoek zo snel als mogelijk de volgende data te leveren aan de gemeente:<br>- gemiddeld gebruik per deelvoertuig per dag<br>- gebruik per OIS-buurtcombinatie<br>- gebruik per NS-station en P+R terrein.<br>- gemiddeld aantal kilometers per rit<br>- gebruik door de tijd heen (pieken en dalen in gebruik)<br>- locatie van stilstaande deelvoertuigen op verschillende momenten van de dag (spits, dal, nacht)<br>- aantal unieke gebruikers<br>- type gebruiker (bewoner, bezoekers, forens of anders)<br>- gemiddelde parkeertijd per deelbromfiets per buurt<br>- real time data over locaties van aangeboden bromfietsen).<br>- 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 | 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 3 Definities

In deze nota hanteren we de volgende definities:

**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.

**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.

**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 cm3 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 cm3,
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 cm3,
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, maart 2019
**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!