Gemeente Amsterdam



Nota van Beantwoording

Inspraak en consultatie Concept Nota Kansen voor deelfietsen

Versie 19 maart 2019

Inhoud

Inleiding en leeswijzer 4

Samenvatting inspraakreacties 6

Inspraakreacties en beantwoording 12

1 Aangewezen deelfietsparkeervakken 13
2 Communicatie 14
3 Concurrentie bestaande bedrijven 14
4 Doelstellingen 15
5 Druk op de openbare ruimte 18
6 Ervaringen buitenland 19
7 Fietsbeleid algemeen 19
8 Handhaving 20
9 Interoperabiliteit 20
10 Kenmerken proef 21
11 Kosten 22
12 Kwaliteit fiets 24
13 Monitoring 24
14 Niches 24
15 Omliggende gemeenten 26
16 Onderbouwing 26
17 Opheffen autoparkeerplekken 27
18 OV Fiets 28
19 Positief 28
20 Privacy 29
21 Reclame 29
22 Toeristen 29
23 Vergunning 30

Colofon 31

1

Inleiding en leeswijzer

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de Nota van Beantwoording op de ingediende zienswijzen op de concept nota: Kansen voor deelfietsen van de gemeente Amsterdam. Deze nota is vrijgegeven voor inspraak op december 2017 en is voor consultatie toegestuurd aan de stadsdelen. De inspraakperiode was van vrijdag 22 december 2017 tot en met vrijdag 16 februari 2018. Deze inspraakperiode is aangekondigd in lokale dag- en weekbladen en sociale media. Daarnaast is er een inspraakbijeenkomst georganiseerd. De concept nota is verder via internet beschikbaar gesteld. In totaal zijn er 450 reacties ontvangen, waarvan 424 reacties van bewoners (waaronder ruim 200 steunbetuigingen voor elektrische scooteraanbieder Felyx), zes stadsdelen, tien aanbieders van deel(brom)fietsen, zes fietsverhuurders en vier instanties.

In deze Nota van Beantwoording zijn de reacties door het college beantwoord en daarvoor waar nodig opgeknipt, samengevat en vervolgens zoveel mogelijk per onderwerp geordend. Per reactie is (in vet) aangegeven wat het college van B&W ermee doet, waarbij de volgende drie categorieën worden onderscheiden:

- **Overgenomen:** de reactie is verwerkt in de definitieve nota
- **Niet overgenomen:** de reactie is niet verwerkt in de definitieve nota
- **Voor kennisgeving aangenomen:** het college neemt kennis van de reactie.
- **Meenemen bij uitvoering:** de reactie wordt meegenomen bij de uitvoering van het deelfietsbeleid.

De Nota geeft verder per reactie onder ‘indiener’ aan van wie de reactie afkomstig is. Reacties van inwoners(groepen) en ondernemers zijn met oog op privacy geanonimiseerd en voorzien van een uniek nummer.

Het college van B&W behoudt zich het recht om nog eind redactionele wijzigingen door te voeren. De raadscommissie Mobiliteit, luchtkwaliteit en duurzaamheid (MLD) behandelt de Nota Deelvoertuigen en de bijbehorende Nota van Beantwoording in het tweede kwartaal van 2019. De indieners hebben dan de gelegenheid hun zienswijze toe te lichten.

2

Samenvatting inspraakreacties

2 Samenvatting inspraakreacties

Over het algemeen wordt er kritisch gereageerd op de conceptnota deelfietsen. Een deel van de insprekers is tegen de komst van deelfietsen met als belangrijkste reden dat de openbare ruimte al te zwaar belast is. Een klein deel is positief over het voorgestelde deelfietsbeleid. Een deel van de insprekers is voorstander van de deeleconomie en ook deel(brom)fietsen, maar zou graag wijzigingen zien in het deelfietsbeleid. Daarbij gaat het vooral om het verplicht parkeren van deelfietsen in speciale deelfietsparkeervakken, het parkeerverbod buiten deze vakken en de locaties met parkeerregulatie.

De volgende thema's komen in de inspraakreacties frequent voor:

Doelstellingen met deelfietsen en de toegevoegde waarde voor de stad
Een deel van de insprekers plaatst vraagtekens bij de toegevoegde waarde van deelfietsen voor de stad. Iedereen heeft immers al een eigen fiets, voor toeristen zijn er de fietsverhuurders en OV-reizigers kunnen gebruik maken van een OV-fiets. De insprekers zien deelfietsen als een extra belasting van de openbare ruimte en adviseren om deze reden geen stadsbreed systeem te introduceren met 9.000 deelfietsen. Voor een stadsbreed systeem met elektrische bromfietsen is juist wel draagvlak. De deelbromfiets wordt gezien als toevoeging op de mobiliteit en een alternatief voor autoritten.

Het college heeft het beleid aangepast. Er worden maximaal twee stadsbrede vergunningen verleend voor het aanbieden van elektrische deelbromfietsen. Experimenteren met deelfietsen en andere deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) is mogelijk door middel een ontheffing. Voor een dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment of een mobiliteitsopgave, bijvoorbeeld onvoldoende dekking van het openbaar vervoer in een bepaald gebied. De doelgroep voor deze experimenten zijn bewoners en forensen.

De doelstellingen voor deelbromfietsenen andere deelvoertuigen zoals de deelfiets zijn hetzelfde, namelijk:
- Verbeteren van de deur tot deurreis
- Alternatief voor autoritten
- Minder parkeerdruk op termijn

De vergunningen en ontheffingen hebben een looptijd van twee jaar met mogelijke verlenging van een jaar.

Belasting van de openbare ruimte en tegengaan van overlast in de openbare ruimte
Een deel van de insprekers is tegen de komst van deel(brom)fietsen in Amsterdam omdat de druk op de openbare ruimte nu al hoog is. Daarnaast worden vragen gesteld op welke manier de gemeente gaat voorkomen dat de overlast zoals in de zomer van 2017 zich weer voor gaat doen.

Het college verwacht overlast te kunnen voorkomen door de in de beleidsnota beschreven regulering van het te huur aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte.
Voor deelfietsen en andere deelvoertuigen geldt dat zij alleen in kleinschalige en/of lokale experimenten aangeboden mogen worden, mits er sprake is van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment of een mobiliteitsopgave, bijvoorbeeld onvoldoende dekking van het openbaar vervoer in een bepaald gebied. Bij de afweging of er op een locatie een experiment mag plaatsvinden wordt er ook gekeken naar de verwachte impact op de openbare ruimte. Per experiment worden de specifieke ontheffingsvoorwaarden opgesteld.

Deelbromfietsen mogen wel stadsbreed aangeboden worden. In de vergunningseisen worden voorwaarden opgenomen die overlast tegen gaan, zoals:
- Verbod om deelbromfietsen te huur aan te bieden op de drukste plekken in de stad. Het college kan het aantal plekken met een aanbiedverbod indien nodig uitbreiden.
- Het aantal deelbromfietsen is gelimiteerd op 700 en het aantal aanbieders maximaal 2. Elke aanbieder mag maximaal 350 deelbromfietsen aanbieden.
- Deelbromfietsen mogen niet langer dan 24 uur stil staan en gemiddeld meerdere keren per dag gebruikt worden.
- Er worden kwaliteitseisen gesteld aan de manier waarop de vergunninghouder reageert op klachten.

Aantal toegestane deelfietsen
De stadsdelen en een aantal insprekers gaven aan dat ze het aantal van 9.000 deelfietsen wel erg veel vinden voor een proef van 2-3 jaar. Men zou graag een kleinere proef willen.

Het college heeft dit advies overgenomen. Deelfietsen kunnen alleen worden aangeboden

als onderdeel van een kleinschalig en/of lokaal experiment. Op deze manier kan er wel ervaring opgedaan worden met het gebruik van deelfietsen zonder dat de openbare ruimte wordt overbelast.

Parkeren in de drukke delen van de stad.
Over de verplichting om deel(brom)fietsen in de drukke delen van de stad (heel Centrum, delen van West en Zuid en rondom OV locaties en parken) vanuit specifieke deel(brom) fietsparkeervakken aan te bieden zijn veel reacties binnen gekomen.

- Het levert een ongebruiksvriendelijk systeem op omdat de (brom)fiets niet overal geparkeerd mag worden en hierdoor geen aantrekkelijk alternatief kan zijn voor de gewone fiets.
- Juist op de drukke plekken in de stad is er te weinig ruimte is om specifieke deelfietsvakken aan te leggen. Dit zou ook inefficiënt gebruik van de schaarse openbare ruimte zijn, want ook als er geen deelfietsen geparkeerd staan dan kan de ruimte nog niet voor een ander doel gebruikt worden.
- Voor de 'gewone' fietser is het lastig uit te leggen dat de gewone fiets niet in de specifieke deelfietsvakken geparkeerd mogen worden.
- Tot slot levert het hoge kosten voor de gemeente op als gevolg van het aanleggen van de deelfietsvakken en de handhaving op reguliere fietsen. Tevens zal de vergunninghouder ook geconfronteerd worden met hoge kosten omdat er veel capaciteit ingezet moet worden op de verdeling van de fietsen over de verplichte deelfietsparkeervakken.

Om deze redenen heeft het college de specifieke deel(brom)fietsparkeervakken uit het beleid gehaald. Deelbromfietsen mogen overal geparkeerd worden volgens de regulier geldende regels. Om overlast van deelbromfietsen tegen te gaan, heeft het college een aantal gebieden aangewezen waar het aanbieden van deelbromfietsen verboden is. Het betreft de drukste bestemmingen in de stad waar al fietsparkeerregulering plaatsvindt: Leidsepein, Rembrandtplein, rondom de Rode Loper, Hallen, Gerard Douplein en bij de pontaanlandingen in Noord. Hier zijn de Negen straatjes, Museumplein en de Wallen aan toegevoegd omdat de kans op overlast als gevolg van het aanbieden van deelbromfietsen op deze locaties groot is.
Het college heeft de bevoegdheid om het aantal gebieden waar het verboden is om deelbromfietsen aan te bieden uit te breiden als dit nodig is.
Deelfietsen en andere deelvoertuigen mogen alleen worden aangeboden op specifieke locaties als onderdeel van een experiment.

Verbod op tussentijds parkeren
Veel ondernemers die deel(brom)fietsen aanbieden en potentiele gebruikers hebben gereageerd op het verbod om deel(brom)-fietsen tussentijds te kunnen parkeren. Dit zou gebruiksonvriendelijk zijn en de deel(brom)fiets zou hierdoor geen volwaardig alternatief kunnen zijn voor de eigen (brom)fiets. Bijvoorbeeld omdat het dan niet mogelijk is om tussendoor een boodschap te kunnen doen zonder de deel(brom) fiets weer voor verhuur vrij te geven.

Het college heeft het verbod op het tussentijds parkeren eruit gehaald. Het is nu overal toegestaan om deelbromfietsen (tussentijds) te parkeren volgens de reguliere parkeerregels. Achterliggend doel van het verbod om tussentijds te parkeren was dat de deel(brom)fiets zo vaak mogelijk per dag gebruikt wordt. In de vergunningsvoorwaarden is de eis opgenomen dat deelbromfietsen niet langer dan 24 uur stil mogen staan enn het streven dat deelbromfietsen gemiddeld vaker per dag gebruikt worden. Hiermee worden stilstaande deelbromfietsen ook al voorkomen.

Toeristen
Een deel van de inspraakreactie gaat over toeristen. Een veel gestelde vraag is op welke manier de gemeente gaat voorkomen dat deelfietsen door toeristen gebruikt gaan worden. Maar ook de vraag waarom de gemeente toeristen niet als doelgroep ziet is een aantal keer gesteld. Omdat deze insprekers toeristen juist een groep vinden waarvoor een deelfiets meerwaarde kan hebben omdat zij niet over een eigen fiets beschikken.
Het college ziet vooral kansen met deelbromfietsen en andere deelvoertuigen voor Amsterdam in de versterking de deur tot deurreis in combinatie met OV en P+R, het verminderen van het aantal autoritten en op termijn het verminder van de parkeerdruk van voertuigen op de stoep. Toeristen die een deelvoertuig gebruiken dragen niet of weinig bij aan bovengenoemde doelen. Om deze reden zien we toeristen niet als doelgroep voor deelvoertuigen.

Het college heeft het beleid aangepast. Door deelfietsen en andere deelvoertuigen alleen mogelijk te maken in lokale en/of kleinschalige experimenten gericht op bewoners en forensen, verwacht het college dat deelvoertuigen niet interessant zijn voor toeristen.

Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente) en het doorberekenen van een eerlijke prijs.
Diverse insprekers (bewoners en organisaties en stadsdelen) hebben aangegeven dat de kosten voor het uitvoeren van het deelfietsbeleid wel erg hoog zijn in verhouding tot het aantal deelfietsen.

Bijna alle aanbieders van deel(brom)fietsen die hebben gereageerd gaven aan dat het doorberekenen van alle gemeentelijke kosten aan de vergunninghouders een gezonde businesscase in de weg staat. Aanbieden van deelfietsen zonder andere inkomsten uit bijvoorbeeld datahandel en reclame is dan bijna niet mogelijk.

Het college heeft de totale kosten voor uitvoering van het deelmobiliteitsbeleid flink omlaag gebracht. De grootste kostenpost was het aanleggen van specifieke deel(brom) fietsparkeervakken en de handhaving om deze deel(brom)fietsvakken vrij te houden van andere (brom)fietsen. Deze kosten zijn uit het definitieve plan gehaald. Omdat er niet meer gewerkt wordt met vaste deel(brom) fietsparkeervakken, kan de gemeente ook minder kosten doorberekenen aan de aanbieders. Gezien het systeem van free-floating bromfietsen via een vergunningstelsel is het niet mogelijk om precariobelasting te heffen (er zijn geen exclusieve deelbromfietsvakken), parkeerbelasting 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). De mogelijkheid om een eerlijke prijs te vragen voor het gebruik van de openbare ruimte wordt meegenomen in de evaluatie.
Bij het aanvragen voor een vergunning of ontheffing worden wel leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een vergunning of ontheffing. 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.

Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen
Er zijn diverse reacties binnen gekomen over de elektrische bromfietsen en bakfietsen die in het concept beleid als niche opgenomen waren.

- Deelbrommers zijn een alternatief voor autoritten en zouden onder het autodeelbeleid moeten vallen.
  Het college heeft de doelstelling vervanging autoritten explicieter in het beleid gezet. Voor bromfietsen gelden andere parkeerregels dan voor auto's, om deze reden zijn deelbromfietsen geen onderdeel van de agenda autodelen. Wel heeft het college het beleid verbreed van deel(brom)fietsen naar deelvoertuigen. Om te voorkomen dat er voor elke modaliteit nieuw beleid gemaakt moet worden.
- De dienst zoals Felyx die nu aanbiedt met elektrische snorfietsen moet blijven bestaan, inclusief de mogelijkheid om overal te kunnen parkeren. Het college heeft dit advies deels overgenomen. Het ziet af van verplichte parkeervakken. Maar het college handhaaft het voornemen om vergunningen voor bromfietsen en niet voor snorfietsen te verlenen.
- Een uitzondering te maken voor elektrische deelsnorfietsen om zonder helm op de fietspaden te mogen rijden.
  Het college heeft dit niet overgenomen omdat er geen uitzondering gemaakt kan worden op de regel met helm naar de rijbaan.
- Geen deelbakfietsen en bromfietsen toestaan omdat deze meer ruimte in beslag nemen dan reguliere fietsen.
  Het college heeft de vergunning voor deelbakfietsen uit het beleid gehaald omdat gezien het geringe aantal en het ruimtegebruik deelbakfietsen zich beter lenen voor een kleinschaliger experiment. De vergunning voor deelbromfietsen is erin gebleven omdat deze onder meer een alternatief kunnen vormen voor autoritten binnen de stad.
- Het maximum aantal toegestane deelbrommers per vergunninghouder verhogen omdat 250 eigenlijk te weinig is om een goede businesscase te maken.
  Het college heeft dit verzoek overgenomen en de aantal verhoogd naar 350 per vergunning.
- Een aparte vergunning opnemen voor elektrische fietsen.
  Het college heeft dit verzoek niet overgenomen. Voor elektrische fietsen is een ontheffing mogelijk als onderdeel van een kleinschalige en/of lokaal experiment.

Concurrentie met reguliere fietsverhuurders
In totaal hebben zes fietsverhuurders een inspraakreactie ingediend. De belangrijkste strekking van deze reacties is dat deelfietsen oneerlijke concurrentie vormen voor reguliere fietsverhuurders. Fietsverhuurders betalen hoge huurprijzen om fietsen vanuit winkels te verhuren. De komst van deelfietsen kan betekenen dat de fietsverhuurders klanten verliezen en daardoor bestaanszekerheid verliezen. Fietsverhuurders benadrukken ook het belang van de fietsverhuur bij het voorlichten van toeristen over veilig fietsen in Amsterdam.

Het college heeft begrip voor de reactie van de fietsverhuurders en is ook tevreden over de rol van de fietsverhuurders bij het voorlichten van toeristen.

Het college heeft het beleid aangepast. Er wordt alleen een stadsbrede vergunning geïntroduceerd voor het aanbieden van in totaal 700 elektrische deelbromfietsen. Experimenteren met deelfietsen en andere deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) is mogelijk door middel een ontheffing. Voor een dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment of een mobiliteitsopgave, bijvoorbeeld onvoldoende dekking van het openbaar vervoer in een bepaald gebied. Het staat de reguliere fietsverhuurders vrij om mee te dingen voor een specifiek experiment.

Interoperabiliteit
Insprekers benadrukken het belang van interoperabiliteit, de mogelijkheid om via één app verschillende vervoerswijzen waaronder deelbromfietsen te kunnen gebruiken. Het college heeft dit advies overgenomen. In 2018 hebben verschillende marktpartijen en overheden een begin gemaakt richting de ontwikkeling van een interoperabel deelfietssysteem door met elkaar uitgangspunten en standaarden te ontwikkelen. Deze uitgangspunten en standaarden worden als minimale eis opgenomen.

Privacy en dataverzameling
Slimme deelsystemen en bijbehorende applicaties leveren een schat aan informatie op. Voor sommige aanbieders is de handel in deze data ook de primaire reden om deelvoertuigen aan te bieden. Deze bedrijven kunnen zo deelvoertuigen relatief goedkoop op de markt brengen, omdat zij de voertuigen niet kostendekkend aan hoeven te bieden. Aandachtspunt is dat gebruikers van de deelvoertuigen niet altijd op de hoogte zijn van welke informatie verzameld wordt, geen regie hebben over hun eigen gegevens of dat er gegevens verzameld en verhandeld worden die niet relevant zijn voor het gebruik van de deelvoertuigen. De gemeente Amsterdam wil dat alle partijen waarmee zij samenwerkt persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving verwerken. In de vergelijkende toets scoren aanbieders die zorgvuldiger omgaan met deze gegevens beter dan aanbieders die dat niet doen.

Conclusie
Naar aanleiding van de inspraakreacties op de concept nota deelfiets is het deelfietsbeleid zoals hierboven al beschreven aangepast. Belangrijkste aanpassingen zijn:

a. Doelstellingen zijn aangepast
   - Deelvoertuigen in potentie bij kunnen dragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
   - Deelvoertuigen een alternatief kunnen bieden voor autoritten;
   - Deelvoertuigen kunnen op termijn leiden tot minder parkeerdruk.
b. Amsterdam zal in de periode 2019-2021 alleen een schaarse stadsbrede vergunning verlenen voor het gereguleerd toestaan van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Met de volgende onderdelen:
   - Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelbromfietsen (700; maximaal 350 per vergunning);
   - Amsterdam kiest voor maximaal twee aanbieders;
   - Regels over parkeren en aanbieden.
c. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere nieuwe deelvoertuigen (auto's uitgezonderd). Voor deze experimenten dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of een Mobility-as-a-Service experiment.
d. Deelbromfietsen en andere deelvoertuigen mogen tussentijds parkeren.

3

Inspraakreacties en beantwoording

1 Aangewezen deelfietsparkeer-vakken

Het voorgestelde parkeerbeleid is te complex, moeilijk te begrijpen en daarmee ook moeilijk te handhaven. Voornaamste is nog dat de deelfiets op het gebied van parkeren waarbij gebruik gemaakt wordt van aangewezen deelfietsparkeervakken met een parkeerverbod daarbuiten totaal onaantrekkelijk is ten opzichte van de eigen fiets.
A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A12, G1, O1, O3, K2, B11,B29, B62, B66,B84,B129, B174, B249, B255, B323, B324, B329, B340, B370, B383, SD-O, SD-Z, SD-W, SD-C

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het concept deelfietsbeleid aangepast om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten en de complexiteit te verminderen. De verplichte deelfietsparkeervakken in het centrum en andere drukke delen in Amsterdam Zuid en West zijn eruit gehaald.

Het parkeerverbod in grote zones waar je je deelfiets niet op slot kan zetten, is nogal vreemd. Het kan toch niet zo zijn dat je met een gewone fiets wel iets kunt kopen bij de Bijenkorf, en met een deelfiets niet. Je kunt wel eisen dat deelfietsen niet in deze zones verhuurd mogen worden. Dat is een minder beperkende eis. Je kunt dan wel naar de Bijenkorf om iets te kopen, maar inleveren kan alleen in een parkeervak.
A1

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het beleid aangepast. Deelvoertuigen mogen overal tussentijds gepauzeerd worden (ipv geparkeerd) volgens de regulier geldende parkeerregels.

Deelfietsen op OV-locaties: Op welke manier wil de gemeente Amsterdam ruimte gaan reserveren bij NS stations, waar de gemeente immers maar één van de stakeholders is. Is NS/ProRail bereid medewerking te verlenen aan beleidsvoornemens van de gemeente, in aanmerking nemend dat vanuit diezelfde omgeving ook OV-fiets wordt geëxploiteerd? Deelfietsen versterken de keten. Hoe gaat de gemeente Amsterdam dat dubbelgebruik bij OV-knooppunten stimuleren in de wetenschap dat daar wordt 'geconcurreerd' met een andere aanbieder van ketenmobiliteit per fiets (OV-fiets)?
A9, A12, B28

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
De aangewezen parkeervakken bij OV locaties is uit het beleid gehaald. Deelbromfietsen mogen aangeboden worden bij OV locaties vanuit reguliere voorzieningen. Voor deelfietsen en andere deelvoertuigen geldt dat dit alleen mogelijk is als onderdeel van een experiment. NS en ProRail hebben in een eerste reactie aangegeven positief tegenover deelfietsen bij OV locaties te staan. Welke afspraken hier verder over gemaakt moeten worden dat moet in overleg met NS en Prorail gebeuren.

Voorstellen voor potentiele locaties voor het wel of niet toevoegen van aangewezen parkeerplaatsen voor deelfietsen.
SD-NW, sd ZO, SD O, B07, B29, B36, B40, B59, B63, B64, B67, B69, B89, B90, B91, B94, B96,B103, B104, B411, B412, B413, B276

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dit is niet meer relevant, er wordt niet meer gewerkt met aangewezen deelfietsvakken. Wel bestaat er de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen voor experimenten met deelfietsen en eventueel andere deelvoertuigen.

Wij voegen graag wat parken toe aan de lijst waar het verboden is voor deelfietsen om vrij te parkeren. Ten aanzien van de voorgestelde gebieden waar deelfietsen niet vrij geparkeerd mogen worden stellen wij voor om in aanvulling op de reeds genoemde parken van Nieuw-West (Rembrandtpark, Sloterpark, De Oeverlanden, De Bretten/Geuzenbos en het Lutkemeerpark) een drietal kleinere parken die intensief worden gebruikt mede voor evenementen toe te voegen, namelijk Stadspark Osdorp, Gerbrandypark en het Eendrachtspark.
SD-NW

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Naar aanleiding van de consultatie hebben we het beleid aangepast. Deelfietsen zijn niet freefloating door de hele stad toegestaan maar alleen op specifieke locaties in het kader van een experiment. Deelbromfietsen zijn wel stads breed freefloating toegestaan. Alleen op de drukste plekken mogen deelbromfietsen niet aangeboden worden. Bromfietsen mogen in de meeste parkeren niet komen waardoor ze naar verwachting ook niet in parkeren geparkeerd zullen worden.

---

2 Communicatie

Ten slotte verzoeken wij u om in de communicatie ook aandacht te besteden aan de inwoners en werknemers in de omliggende gemeenten via de daarvoor beschikbare communicatiemiddelen zoals lokale media.
G1

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Bij het opstellen van het communicatieplan zullen we uw reactie meenemen.

Wij zijn benieuwd naar de communicatietrajecten van zowel vergunninghouders als de gemeente Amsterdam om bekendheid te geven aan de mogelijkheid om deelfietsen te huren in Amsterdam.
SD-NW

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Dank voor uw reactie. Na vergunningverlening maken we afspraken met de vergunninghouder over de communicatie en wordt er een gemeentelijk communicatieplan opgesteld. We hebben een aantal wijzigingen doorgevoerd, waaronder het loslaten van de aangewezen deelfietsparkeervakken, waardoor de regels makkelijker uit te leggen zijn.

---

3 Concurrentie bestaande bedrijven

Dit project roept een hoop vragen bij mij op. Om te beginnen; hoe worden de drie partijen die de fietsen mogen exploiteren geselecteerd? Bij mijn weten zijn er een stuk of 10 fietsverhuurders in de stad, het lijkt mij dat deze partijen als eerste in aanmerking gaan komen (anders wordt de ondernemer weer de dupe van Amsterdams beleid). Daarnaast lees ik dat het voornamelijk bedoeld is voor Amsterdammers en forenzen. In dat geval zal het eerste punt minder belangrijk zijn, echter hoe wordt dit gewaarborgd? Middels gebruik van burgerservicenummer? Dit lijkt mij een ideale oplossing om te voorkomen dat de ondernemers in de stad hier de dupe van gaan worden. Het idee wordt leuk gebracht maar het is belangrijk dat dit niet ten koste gaat van de Amsterdamse ondernemers. Want als ik door de regels heen lees, vrees ik dat dit de zoveelste uiting is van betutteling van onze stad. Daarnaast vraag ik me af wat dit project de Amsterdammer gaat kosten? Het is natuurlijk niet alleen aanschaf van de fietsen, maar ook toezicht, onderhoud etc. Blijft de gemeente hier "donateur" of komt dit volledig op conto van de commerciële partijen?
B357

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dankt voor uw reactie. Het beleid is aangepast. Alleen voor deelbromfietsen komen twee schaarse vergunningen beschikbaar. Voor deelfietsen en andere deelvoertuigen geldt dat ze alleen in het kader van een kleinschalig en lokaal experiment aangeboden kunnen worden met een onthefing. De gemeente bepaald op welke locaties een experiment met deelvoertuigen mag plaatsvinden en doet daarvoor een uitvraag op de markt. Ook huidige fietsverhuurders in de stad kunnen dan een aanvraag voor een ontheffing doen als zij deelfietsen willen aanbieden ten behoeve van een experiment. De primaire doelgroepen zijn inderdaad Amsterdammers en forensen. In de monitoring wordt gekeken in hoeverre deze doelgroepen gebruik maken van de deelvoertuigen waaronder deelfietsen. Als overheid kunnen wij het gebruik van deelvoertuigen door toeristen niet uitsluiten. Wel kunnen wij in de vergelijkende toets de ondernemers vragen op welke manier hun aanbod bijdraagt aan het realiseren van de genoemde doelstellingen. De gemeente draagt niet bij aan de exploitatie van de deelvoertuigen, dit is aan de vergunninghouders zelf. Daarnaast zijn de uitvoeringskosten van de gemeente omlaag gebracht.

Bij aanbesteding waarborgen dat er een gelijk speelveld wordt bewaakt tussen aanbieders van deel(brom/snor)fietsen enerzijds, en ondernemers die op locatie huur(brom/snor)fietsen aanbieden anderzijds. Concreet betekent dat onder andere dat aanbieders van deel(brom/snor)fietsen een faire prijs moeten betalen voor de openbare ruimte die zij innemen. De openbare ruimte heeft immers ook een 'prijs' (ruimtebeslag, onderhoud, alternatieve aanwending), evenals winkelruimte die immers ook niet gratis is. Vanuit het belang van de consument, die zorgeloos wil kunnen genieten van zijn mobiliteit op maat, vindt BOVAG (opmerking: idem) het daarnaast van belang dat er permanente eisen worden gesteld aan de kwaliteit en staat van onderhoud van de aangeboden deelvoertuigen.
O2

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Er is geen sprake van een aanbesteding of concessie. Het gaat om een vergunningprocedure met maximaal twee vergunningen voor elektrische deelbromfietsen (max 350 per vergunninghouder) en daarnaast de mogelijkheid voor ontheffingen voor kleinschalige en lokale experimenten met deelfietsen en andere deelvoertuigen gericht op bewoners en forensen.

Op dit moment heeft de gemeente weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deel(brom)fietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken, door te berekenen aan de vergunninghouders. Zonder specifieke parkeervakken is het niet mogelijk precariobelasting te heffen, parkeerbelasting is ook niet mogelijk omdat het vergunningen en ontheffingen stelsel al regulerend werkt, tot slot worden er weinig kosten in de openbare ruimte gemaakt die doorberekend worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. De gemeente zal alleen de kosten voor het vergunningsverleningsproces doorberekenen aan de vergunningaanvragers door middel van leges. Bij de evaluatie zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden om een eerlijke prijs te vragen voor de openbare ruimte.

Kosten voor gebruik van de openbare ruimte en oneerlijke concurrentie met fietsverhuurders. Vergunninghouders voor deelfietsen krijgen een uitzonderingspositie omdat zij tegen relatief lage kosten de openbare ruimte commercieel mogen exploiteren. Het eerlijke tarief dat staat beschreven in de conceptnota (€30/m2/jaar gebaseerd op de kosten die een horeca ondernemer voor een terras betaald) is niets vergeleken met de huurprijs voor een pand. Het is een slecht plan omdat hiermee de fietsverhuurders en fietsenmakers weggeconcurreerd worden. Wat leidt tot banenverlies en minder service voor Amsterdammers die hun fiets willen laten maken. Bovendien leidt dit plan tot meer overlast in de openbare ruimte. De doelstellingen van de gemeente kunnen beter bereikt worden door het maken van meer fietsparkeervoorzieningen en meer handhaving.
A6, A10, A12, B402, B403

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente vindt het inderdaad belangrijk dat er een eerlijke prijs betaald wordt voor het commercieel gebruik van de openbare ruimte. Op dit moment heeft de gemeente echter weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deel(brom) fietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken, door te berekenen aan de vergunninghouders. Zonder specifieke parkeervakken is het niet mogelijk precariobelasting te heffen, parkeerbelasting is ook niet mogelijk omdat het vergunningen en ontheffingen stelsel al regulerend werkt, tot slot worden er weinig kosten in de openbare ruimte gemaakt die doorberekend worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. De gemeente zal alleen de kosten voor het vergunningsverleningsproces doorberekenen aan de vergunningaanvragers door middel van leges. Bij de evaluatie zal ook gekken worden naar de mogelijkheden om een eerlijke prijs te vragen voor de openbare ruimte.

---

4 Doelstellingen

Beschouw deel-E-bikes, en deel-E-bakfietsen als vervangende modaliteiten voor de eigen auto en stimuleer deze als zodanig. Sluit aan bij het programma "Slimme en Duurzame Mobiliteit" van het ministerie van I&M om de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Met een gezamenlijke inspanning tussen overheden en marktpartijen kan Amsterdam mogelijkheden creëren, die zowel voor de bewoners als voor het innovatieve imago van Amsterdam interessant zijn.
A2

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het college deelt uw mening dat elektrische deelfietsen de potentie hebben om autoritten te vervangen. In de nota deelmobiliteit hebben we de doelstelling: het verminderen van autoritten

toegevoegd en in de monitoring zullen we ook onderzoeken of deze doelstelling wordt behaald. Elektrische deelfietsen kunnen onderdeel zijn van de kleinschalige en lokale experimenten.

Is onderzocht of er (succesvolle) voorbeelden zijn van deelfiets initiatieven met dezelfde doelstelling en zo ja wat zijn hiervan de resultaten? Is de gemeente Amsterdam het eens dat de doelstelling van het Amsterdamse project (het wegdoen van de eigen fiets) dus voor een groot deel tegenovergesteld zijn met de doelstelling van alle andere deelfietsprojecten ter wereld? Waarop is de verwachting van de gemeente Amsterdam gebaseerd dat deelfietsen bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente terwijl deze zo compleet anders zijn dan de doelstellingen van bestaande deelfiets projecten?
A6

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het klopt inderdaad dat de Amsterdamse doelstellingen anders zijn dan die in andere steden waar deelfietsen worden aangeboden. Het hoge fietsgebruik in Amsterdam is uniek in Europa, er zijn geen steden met wie wij ons kunnen vergelijken. Ook de problematiek waar we in Amsterdam tegenaan lopen met het grote aantal geparkeerde fietsen is uniek. Deze nieuwste generatie slimme deelfietsen bieden andere mogelijkheden dan de deelfietssystemen met slimme stations die in andere steden gebruikt worden. Vooraf onderzoeken hoe Amsterdammers gaan reageren op een nieuwe innovatieve dienst is lastig. Uit twee onderzoeken die we hebben laten doen kwam naar voren dat met name forensen geïnteresseerd zijn in een deelfiets en ook een beperkt deel van de Amsterdammers.

We advise the municipality to focus the effort on less, more targeted policy objectives. On the one hand, the nota seems to be a serious attempt to make the services offered by the market serve the public good and the policy objectives of the municipality of Amsterdam. On the other, there is still an impression that accommodating the market offer and reconciling it with very diverse policy goals is prioritized above a set of diverse methods to achieve those goals, which is problematic. Is it really possible to use the same method to solve the “excessive” bike parking issue, low cycling rates and substituting driving? Wouldn’t it be more realistic and, in the end, effective to focus on fewer goals?
K1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Zoals beschreven in de beleidsnota zien wij diverse kansen met deelvoertuigen. Overigens hebben we de doelstelling wel aangepast en aangescherpt. Daarnaast willen we stimuleren dat marktpartijen die een vergunning of ontheffing aanvragen nadenken op welke wijze zij een bijdrage kunnen leveren aan de Amsterdamse mobiliteit. Het is aan de marktpartijen om met concrete initiatieven en voorstellen te komen om deze doelstellingen te bereiken. Dit wordt vervolgens meegewogen in het proces van vergunning- en ontheffingsverlening.

Wij juichen dit initiatief toe. Zoals wij eerder aangaven zien wij echter wel meerwaarde in het nader onderzoeken van de effectiviteit en de behoefte bij de doelgroepen en vervolgens de afstemming van het aanbod hierop.
SD-NW

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Het deelmobiliteitsbeleid is bedoeld om in de praktijk te kunnen leren van het gereguleerd aanbieden van deelvoertuigen waaronder deelfietsen en deelbrommers. De vergunningen en ontheffingen worden verstrekt voor de periode van twee jaar met mogelijke verkenging van een jaar. Na een jaar start de gemeente met een evaluatie om te onderzoeken in hoeverre de deelvoertuigen bijdragen aan de genoemde doelstellingen. Deze evaluatie wordt gebruikt om het deelmobiliteitsbeleid indien nodig aan te passen.

Wij hebben als ambitie bij te dragen aan vermindering van het aantal auto’s in het straatbeeld. Meer aandacht voor dit verband in uw nota zou aanbieders kunnen stimuleren hierop ideeën te ontwikkelen en in hun aanbod te verwerven. Ziet de gemeente Amsterdam het als een pré wanneer aanbieders hieromtrent beleid opnemen in hun inschrijving?

Hoe gaat de gemeente Amsterdam monitoren en/ of stimuleren of deelfietsgebruik in fiets-achterstandswijken ook plaatsvindt binnen de achterblijvende doelgroepen? efficiënt gebruik openbare ruimte: Hoe monitort of stimuleert de gemeente Amsterdam het inruilen van een (eigen) stadsfiets voor deelfietsgebruik wanneer er geen gegevens zijn over wie een stadsfiets heeft of gebruikt? Worden aanbieders gestimuleerd hierover iets in hun aanbieding op te nemen? Vergelijkende toets: Hoe toets je effectiviteit van oplossingen en maatregelen vooraf, terwijl effectiviteit feitelijk pas achteraf kan worden vastgesteld? In de nota staat niets over het stimuleren van de lokale economie of circulariteit. Ook aspecten als luchtkwaliteit en/of gezondheidswinst komen behalve als aspecten van fietsbeleid in zijn algemeenheid, niet aan bod. Zijn dat onderwerpen die wel de interesse van de gemeente hebben? Met andere woorden, wanneer aanbieders hieromtrent onderdelen opnemen in hun aanbieding, kunnen zij hierop dan (extra) punten scoren in het kader van de vergelijkende toets?
A9

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben de doelstelling het verminderen van het aantal autoritten opgenomen in de beleidsnota. Onderdeel van de vergunningprocedure is een vergelijkende toets waarbij punten toegekend aan de mate waarop de partijen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen zoals beschreven in de nota. Op welke wijze dit gebeurt wordt verder uitgewerkt in de vergunningsvoorwaarden. De doelstelling stimuleren fietsgebruik buiten de ring A10 en ten noorden van het IJ hebben we uit de beleidsnota gehaald omdat deelfietsen geen stadsbrede vergunning meer kunnen krijgen. Dit kan echter wel een doelstelling zijn van een specifiek experiment.

Het is lastig om vooraf het effect van en de behoefte aan een innovatieve nieuwe dienst te onderzoeken. Het beleid deelmobiliteit is juist bedoeld om van experimenten te leren.

Duurzaamheid, waaronder luchtkwaliteit is een belangrijke doelstelling van de gemeente. Deze weegt mee in de vergelijkende toets.

In de nota ligt de nadruk op het gebied binnen de ring A10. Maar juist in Zuidoost, Noord en Nieuw West kunnen deelfietsen helpen om mensen, die dat nu niet doen, aan het fietsen te krijgen. Dat past zowel in het mobiliteitsbeleid als in het gezondheidsbeleid van de gemeente. Daarom moet de gemeente van de aanbieders eisen dat in die gebieden voldoende aanbod van deelfietsen wordt gegarandeerd. Stimuleren van fietsgebruik is overigens meer dan het beschikbaar stellen van goedkope fietsen: dit zal aangevuld moeten worden met andere projecten. We zouden het een goed idee vinden om de deelfietsprojecten uit te voeren in samenwerking met de vervoerregio Amsterdam.
O1, SD-NW

↳ **Niet overgenomen.**
We hebben de doelstelling fietsstimuleren uit de beleidsnota gehaald. Omdat deelfietsen geen stadsbrede vergunning meer kunnen krijgen. Fietsgebruik stimuleren kan echter wel een doelstelling zijn van een specifiek experiment en als voorwaarde worden opgenomen bij ontheffingverlening.

Het stimuleren van fietsgebruik is overigens wel een doelstelling in het MJP-Fiets 2017-2022. Vanuit het programma fiets wordt een analyse gemaakt van wat er nodig is om het fietsgebruik te stimuleren.

Het Westpoortgebied is een groot bedrijventerrein/ ondernemersgebied waar bijna dagelijks 50.000 werknemers actief zijn die 15% van de Amsterdamse productiviteit genereren. De bereikbaarheid van deze bedrijven is niet optimaal. Wij onderzoeken op dit moment het huidige ov- gebruik en de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Bij het optimaliseren van de afstand van Sloterdijk naar een bepaald punt in Westpoort is het zeker wenselijk om deelfietsen aan te bieden in Westpoort. Ook zullen deelfietsen naar onze verwachting een interessant aanbod kunnen zijn voor reizigers tussen Plein ’40-’45 en Westpoort gezien de lange reistijd voor een korte afstand. Wij verwachten dat de bestaande fietsparkeercapaciteit (inclusief OV-Fiets in de fietsenstalling Amsterdam-Sloterdijk) op peil blijft en dat met het deelfietsbeleid extra fietsparkeerruimte in de vorm van deelfietsvakken zal worden gerealiseerd. Op beide stations worden de bestaande fietsparkeerplaatsen intensief gebruikt, waarbij sprake is van een nog steeds toenemende parkeerdruk. Wij vragen u te zorgen dat het deelfietsbeleid zo min mogelijk negatieve consequenties zal hebben voor de bestaande gebruikers van deze voorzieningen (met name voor forenzen, van en naar Amsterdam).
SD-NW

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het deelfietsbeleid is aangepast. Zoals beschreven in de beleidsnota zien wij ook kansen met deelvoertuigen in voor- en natransport. Naast de stadsbrede vergunning voor deelbromfietsen kunnen er specifieke experimenten worden gedaan met deelfietsen en andere deelvoertuigen om te testen in hoeverre ze een bijdrage leveren aan het verbeteren van de deur tot deurreis.

Door deelfietsen niet stadsbreed toe te staan voorkomen we overlast met deelfietsen op drukke plekken zoals bijvoorbeeld de NS stations.

In het plan wordt gesproken dat het een doelstelling is de fietsen neer te zetten in stadsdelen waar op dit moment minder van de fiets gebruik wordt gemaakt (zoals Amsterdam Zuidoost en Slotervaart). Hoeveel fietsen moeten daar precies komen te staan om deze doelstelling ook te halen? Hoe gaan de deelfietsaanbieders zorgen dat deze fietsen daar ook daadwerkelijk gedurende de gehele projectperiode blijven staan? Om de fietsen goed over de stad verdeeld te houden zullen de fietsen herverdeeld moeten worden Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar bestaande projecten? Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar hoe de verwachte stromen zullen lopen? Worden er eisen gesteld binnen hoeveel tijd een bepaald gebied weer bijgevuld moet zijn? Is er onderzocht hoeveel vervoersbewegingen en kilometers voor deze herverdeling noodzakelijk zijn? Worden er eisen gesteld aan de tijden waarop de herverdeling plaatsvindt zoals buiten de spitstijden of alleen 's avonds? Worden er eisen gesteld aan de vervoersmiddelen die de herverdeling uitvoeren zoals bijvoorbeeld elektrisch vervoer?
A6

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast, alleen deelbromfietsen worden stadsbreed toegelaten met een vergunning. Deelfietsen en andere deelvoertuigen zijn alleen mogelijk met een ontheffing als onderdeel van kleinschalige en/of lokale experimenten.

5 Druk op de openbare ruimte

Wij stellen voor dat de gemeente een voorwaarde toevoegt aan het onderdeel "ruimtegebrek" waarbij de eis is dat deelfietsen de mogelijkheid hebben om aan een normaal fietsenrek te worden vastgezet, bijvoorbeeld door een kettingslot. Dit is een extra manier om ervoor te zorgen dat gebruikers de fietsen op een juiste manier neerzetten. Ook zal het resulteren in minder vandalisme en de overlast op straat beperken. (samengevat)
A5

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Wij zien geen meerwaarde in het verplicht vastzetten van deelfietsen aan fietsenrekken.

Introductie van deelfietsen belast de openbare ruimte en levert feitelijk zwerfvuil op. Een driejarige proef is overigens een belachelijk lange periode, waarmee bij aanbieders de verwachting van permanente goedkeuring wordt gewekt. De gemeente Amsterdam wekt hier de indruk deelfietsen toe te willen staan, en via regenteske weg dit tegen de zin van de bewoners door te willen drukken.
B27

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De proefperiode duurt twee jaar met een mogelijkheid tot verlenging met nog een jaar. Deze periode is nodig om het effect van deelfietsen voor Amsterdam goed te kunnen testen.

Als bewoner van de Haarlemmer-buurt waar fietsparkeren zonder de deelfietsen al een grote druk legt op de leefbaarheid hoop ik dat er dagelijks en heel streng zal worden gehandhaafd.
B30

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het beleid is aangepast. Het aanbieden van deelfietsen wordt niet stadsbreed toegestaan maar alleen op specifieke lokaties. Elektrische deelbromfietsen worden wel stadsbreed toegestaan met een maximum aantal van 700 brommers.

Er is een onhoudbare situatie ontstaan op de stoep door het gedogen van een toenemende verzameling obstakels in de vorm van motoren, brommers, biro's, canta's, Piaggio's én niet te vergeten fietsen. Aan deze onhoudbare situatie moet eerst iets worden gedaan voordat er ruimte ontstaat voor nieuw beleid.
B377

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het parkeren van andersoortige voertuigen op de stoep (motoren, canta's, etc) is een aandachtspunt van het college. Het parkeren van andersoortige voertuigen maakt geen onderdeel uit van deze beleidsnota.

Zorg eerst voor voldoende fietsparkeerplekken voor gewone fietsen. Deelfietsen mogen niet ten kosten gaan van reguliere fietsparkeerplekken. Er moet geinvesteerd worden in extra rekken en stallingen en waar nodig maximale parkeerduur en de handhaving daarop. Omdat deelfietsen grotendeels een toevoeging zijn, zal er juist meer fietsparkeerruimte nodig zijn, terwijl ook het huidige tekort aan fietsparkeerruimte voor 'gewone' fietsen opgelost moet worden. Waar er tekort is moet het aantal fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid, bij voorkeur ten koste van autoparkeerplaatsen: zowel voor deelfietsen als ook voor 'gewone' fietsen.
O1,B03, B06, B37, B38, B42, B43, 46, 48, B54, 55, 56, B58, B70, B71, B88, B137, B202, B285, B371, B373, B386, B392, B404, B20, B361, B386, B388, K1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast. Het aanbieden van deelfietsen wordt niet stadsbreed toegestaan maar alleen op specifieke lokaties. Elektrische deelbromfietsen worden wel stadsbreed toegestaan met een maximum aantal van 700 brommers.

Daarnaast werkt de gemeente ook aan het uitbreiden van stallingscapaciteit voor fietsparkeren. In het meerjarenplan deelfietsen 2017-2022 staan de belangrijkste knelpunten beschreven die de komende jaren aangepakt worden.

De gemeente zegt het gebruik van deelfietsen en deel-e-scooters te willen stimuleren. Daarvoor is allereerst nodig dat het gebruik van privé-fietsen en privé-e-scooters wordt ontmoedigd. Waarom doet de gemeente dat niet? Dan verdwijnt immers ook vanzelf het fiets- en scooter-parkeerprobleem.
B213

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het college wil de transitie van eigen bezit naar delen stimuleren. Dat doen we onder andere door projecten onder de noemen Mobility as a Service. Hiervoor is het nodig dat er deelvoertuigen beschikbaar zijn.

6 Ervaringen buitenland

Kijk eens naar het beleid in Parijs e.a. Franse steden. De deelfietsen staan op vaste plekken en worden geregistreerd bij afname en bij het terugplaatsen. Er zijn honderden plekken in de stad en er staan geen fietsen op willekeurige plaatsen.
B45, B49, B72, B270, B60

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**

Dank voor uw reactie. Bij het opstellen van het beleid hebben we gekeken naar buitenlandse voorbeelden. De situatie in Amsterdam is echter zo uniek, dat bijna iedereen een eigen fiets heeft, dat buitenlandse voorbeelden niet een op een over te nemen zijn.

7 Fietsbeleid algemeen

Moet de gemeente niet eerst goed kijken naar het huidige inconsistente beleid en uitvoering voordat er nieuwe grote onzekere stappen gezet worden? Moet de gemeente niet eerst een beleid maken voor fietsverhuur in de openbare ruimte? Welke diensten zijn er precies beschikbaar voor handhaving en hoeveel medewerkers en middelen hebben zij tot hun beschikking? Gaat de gemeente speciale maatregelen nemen, zoals het aanstellen van speciale controleurs, om de regels omtrent deelfietsen te handhaven?
A6

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Het deelfietsbeleid gaat niet over het gehele fietsparkeerbeleid voor winkels en hotels. De handhaving op deelfietsen is onderdeel is van de reguliere handhavingsacties fietsparkeren. Meer informatie over de fietsparkeerhandhaving vindt u in het Kader Fietsparkeren (2015).

U schrijft over o.a. deelfietsen van hotels: "Dit zijn systemen waarbij de fiets op dezelfde plek wordt ingeleverd als waar deze is gehuurd en de verhuur plaatsvindt op een private locatie vanuit inpandige stalling, winkel of hotel." Dit klopt wat betreft de verhuur, maar ik heb in mijn buurt wel degelijk last van huurfietsen van een hotel (Hampton Inn). Deze fietsen worden nl. soms in de openbare ruimte gestald—en één keer zelfs bij mij in de hal!
B35

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Voor het parkeren van verhuurfietsen gelden dezelfde regels als reguliere fietsen. Bij overlast vanwege gevaarlijk of hinderlijk geparkeerde fietsen kunt u een melding openbare ruimte en overlast (MORA) doen via de website van de gemeente Amsterdam.

8 Handhaving

Het deelfietsbeleid is niet te handhaven. Zoiezo is er een tekort aan handhavingscapaciteit in de gemeente Amsterdam.
B06, B07, B24, B38

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. We hebben de regels voor het aanbieden en parkeren van deelfietsen aangepast (onder andere geen specifieke deelfietsparkeervakken meer) waardoor er minder handhaving nodig is. In het nieuwe beleid zijn deelfietsen niet meer stadsbreed toegestaan maar alleen op specifieke locaties.

Handhaving. De nota is onduidelijk over de benodigde extra hadhavingscapaciteit. stadsdelen hebben nu al een capaciteitstekort. Het is noodzakelijk dat stadsdelen extra capaciteit krijgen om direct te kunnen handhaven op hinderlijk geparkeerde deelfietsen. Het heeft de voorkeur om de handhaving op alle soorten fietsen door een 'dedicated' fietshandhavingsteam te laten uitvoeren. We adviseren u om in u verdere voorstellen de kosten van een toename (meer fietsen, meer MORA-meldingen) van het beslag op de handhaving (fietsknipteam) mee te nemen.
SD Zuid, Nieuw West, Oost, Zuidoost

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het beleid is zodanig aangepast (geen stadsbreed systeem met deelfietsen) dat we verwachten dat er weinig handhaving nodig is. In het beleid is financiering openomen voor handhaving, mocht dit toch nodig zijn.

---

9 Interoperabiliteit

Wanneer deelfietsen worden aangeboden maak het voor eindgebruikers zo eenvoudig mogelijk. Alle aanbieders samen moeten één toegangssysteem aanbieden. Als gebruiker maakt het niet uit bij welke aanbieder ik mij heb aangemeld, als ik ben aangemeld kan ik iedere deelfiets gebruiken. Het is aan de aanbieders hier een gezamenlijke oplossing voor te faciliteren en onderling de kosten te verrekenen. Alleen dan kan Amsterdam zeker zijn dat alle deelfietsen worden gebruikt.
B13

↳ **Overgenomen.**
We stellen de eis dat vergunninghouders zich inzetten voor interoperabiliteit.

The deelfiets nota mentions interoperability (as part of Maas) as an objective and a criterion which will be considered in choosing the three deelfiets partners, but this is still pretty vague — interoperability between the three different systems is not guaranteed. It could be argued that the real added value of the Gemeente is to organize the interoperability and platform and then allow all services to operate on them as long as they stick to the rules designed by the Gemeente. Then, the bike-share fleet is not only a 'service' but remains part of the public commons.
K1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. In de definitieve beleidsnota hebben we de eisen omtrent interoperabiliteit aangescherpt.

Wij adviseren daar aan toe te voegen dat alle aanbieders op één digitaal platform te vinden zijn. Dit draagt naar onze overtuiging bij aan een zo eenvoudig mogelijk gebruik voor onze inwoners.
SD-O

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Wij stellen als vergunningseis dat de partij mee moet werken aan interoperabiliteit.

Waarom geen Netwerk Digitale Fietspunten in de hele Vervoersregio uitgerold? Daarmee worden forenzen en geregelde bezoekers beter bediend. Ook wordt dan aansluiting gevonden bij het OV en de planning daarvan. In deze nota gaat het niet om verhuur van deelfietsen die vanuit particuliere ruimten worden verhuurd, zoals de OV-fiets, de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties en de huurfietsen van hotels. Dit is te gemakkelijk: waar in het voorgenomen beleid zo'n enorme nadruk wordt gelegd op 'interoperabiliteit' moet niet al meteen op fietsgebied die ambitie weggeschoven worden. Gedacht kan worden aan het digitaliseren van geselecteerde Fietspunten en punten op toeristische routes die de stad uitgaan of op OV routes liggen. (samegevat)
A12

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Als gemeente kunnen we alleen regels en beleid opstellen voor onze eigen stad. Wij hebben hier overigens wel overleg over met andere gemeenten, maar het is aan de verschillende gemeenten zelf om beleidskeuzes te maken. Met name voor het onderdeel interoperabiliteit zien wij meerwaarde om regionale of zelfs landelijke afspraken te maken. Wij werken al samen met verschillende gemeenten en het rijk om tot eenduidige invulling en voorwaarden voor interoperabiliteit te komen.

---

10 Kenmerken proef

Er moet een forse stimulans zijn om de herverdeling van fietsen door klanten of anderen fietsend te laten doen (bv door korting of zelfs een premie op het tegen de spits in fietsen). Er moet een hoge drempel zijn, om te voorkomen dat aanbieders met auto's, busjes en opleggers gaan rondrijden om fietsen te herdistribueren.
O1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Onderdeel van het beleid en de vergunningsvoorwaarden is dat de herverdeling op een duurzame manier moet gebeuren.

Een proefperiode van 2 - 3 jaar zal in de huidige opzet te kort zijn om het succes van het systeem te meten. Een proefperiode van 3 tot 5 jaar zal realistischer zijn als het deelfietssysteem wordt geïmplementeerd zoals nu voorgesteld wordt.
A3

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben een aantal aanpassingen gedaan waaronder het loslaten van het verplicht parkeren in aangewezen parkeervakken en het verbod om tussentijds te parkeren. We verwachten dat door het verminderen van regels een pilotperiode van twee jaar voldoende is om goed te kunnen testen wat het effect van deelbromfietsen, deelfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen in Amsterdam is.

Wijzigingen in de loop van het project: Gedurende de looptijd van een project komen er vaak wijzigingen in de voorwaarden. Omdat wij verwachten dat het project veel problemen zal gaan kennen verwachten wij veel verzoeken tot wijziging van de deelfietsaanbieders gedurende het project. Hierbij zullen belangrijke punten uit het huidige project gewijzigd kunnen worden. Welke van onderstaande punten zouden alleen gewijzigd moeten kunnen worden door middel van een nieuwe inspraak en stemming in de gemeenteraad: - Toch free floating in het gehele Centrum - Toch free floating in geheel Oud-west - Toch free floating in geheel Oud-zuid. Wijziging van specificaties voor fiets - Wijziging in gebruik en bewaren data gebruiker - Wijziging in prijs voor gebruiker.
A6

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het definitieve deelfietsbeleid aangepast. Er wordt geen stadsbrede vergunningen meer uitgegeven voor deelfietsen. Wel zijn er lokale experimenten mogelijk met deelfietsen in het kader van Mobility as a service of een andere mobiliteitsopgave. Per experiment worden de ontheffingsvoorwaarden bepaald. Per experiment zal ook moeten worden gekeken of een vorm van inspraak nodig is.

Voor de twee stadsbrede vergunningen voor deelbromfietsen geldt dat de gebieden waar aanbieden verboden is aangepast kan worden. Dit is een collegebesluit waar geen inspraak voor nodig is.

---

inpandige stallingsruimte voor deelfietsen: Is het de gemeente Amsterdam die gaat zorgen voor de inpandige stallingsruimte voor deelfietsen? En gaan daarvoor kosten worden berekend?
A9

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**

Ontheffing en vergunninghouders kunnen met de gemeente in overleg over het gebruik van inpandige gemeentelijke stallingen en de voorwaarden hiervoor.

We think the Nota is a valid response to the specific challenges posed by bike-sharing platforms. However, we also think that it is a missed opportunity to not use bike sharing (and the disruption it caused) to develop a more fundamental response to how the Gemeente Amsterdam wants to relate with 'digital space' in general. Something like the Wet op de Openbare Ruimte for digital space would make us less vulnerable for the next unknown innovation that will undoubtedly come to our city in the (near) future. We advise to include something in this direction as leading principles in the Nota. The requirements for data handling are a good starting point, but this could be made much more from a normative, principal standpoint. A good example is the manifest on how to relate to Data by the Amsterdam Economic Board: www.tada.city.
K1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het gaat te ver om in de nota deelfiets het hele gemeentelijke beleid ten aanzien van digitalisering mee te nemen. Hier zijn andere onderdelen van de gemeente (CTO, CTI) al mee bezig. Deze afdelingen hebben hun informatie en kennis gedeeld bij het opstellen van deze nota.

Ondernemers die deel-E-bikes en deel-E-bakfietsen aanbieden, zullen hun aanbod vraag gestuurd invullen, omdat de voertuigen te duur in aanschaf zijn om er grote aantallen ongebruikt van neer te zetten. We zouden dan ook graag zien dat de gemeente hierin, net zoals bij het autodeelbeleid, vraag-volgend is en nu geen harde maximum-aantallen definieert.
A2

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast, er is geen stadsbrede vergunning meer voor deel(bak)fietsen. Wel zijn er experimenten mogelijk met deel(bak)fietsen. Hiervoor wordt per experiment specifieke ontheffingsvoorwaarden opgesteld.

Wij adviseren de gemeente criteria op te zetten met KPIs op high-level niveau. Daardoor worden de aanbieders in de gelegenheid gesteld om zelf slimme innovatieve oplossingen in te zetten om deze KPIs te behalen. Wij stellen dan ook voor dat de gemeente niet eist dat de deelfietsen real time traceerbaar zijn. In plaats daarvan, adviseren wij dat de volgende KPIs worden ingesteld: - dat een maandelijks gemiddelde van 90% van de deelfietsen op juiste plekken staan en actief zijn - als een fiets verkeerd geparkeerd staat, de aanbieder binnen 48 uur de fiets op de juiste plaats zet Met deze KPIs heeft de gemeente de volgende informatie nodig van de aanbieders, en zal dit dan ook eisen: - aantal actieve fietsen - hoeveelheid tijd het kost om deelfietsen te repareren, verwijderen of op de juiste plek te zetten.
A5

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We willen juist dat deelvoertuigen real time traceerbaar zijn zodat aanbieders kunnen aantonen dat ze aan de vergunningsvoorwaarden voldoen.

Wij adviseren om de omvang van de proef kleiner te maken en met een kleiner aantal fietsen te starten. Deelfietsen moeten zich nog bewijzen.
SD-O, Sd-W, Sd C, B26, B395, K1

↳ **Overgenomen.**
Naar aanleiding van de consultatie hebben we het beleid aangepast. Deelfietsen zijn niet freefloating door de hele stad toegestaan maar alleen op specifieke locaties in het kader van een experiment. Met het doel om kleinschalig te kunnen experimenteren.

Deelbromfietsen zijn wel stads breed freefloating toegestaan. Het gaat om maximaal 700 bromfietsen.

---

11 Kosten

Voorstel om reclame/sponsoring toe te staan mits de gemeente akkoord gaat met de sponsor en reclame-uiting op de fietsen. Dit geeft de aanbieder kans op een gezonde businesscase en de gemeente heeft invloed op het uiterlijk van de deelfietsen en de stad.
A3

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het college heeft uw verzoek om reclame op de fietsen toe te staan niet overgenomen om de verrommeling van de openbare ruimte zo veel mogelijk te beperken.

Een van de barrières die we willen voorkomen dat mensen tegen zou houden om deelfietsen te gebruiken, is de prijs voor het gebruik. Een drempel zou kunnen zijn dat deelfiets-aanbieders een borg vragen. Wij adviseren de gemeente dan ook om te eisen dat aanbieders geen borg mogen vragen aan gebruikers.
A5

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente stelt eisen aan het gebruik van de openbare ruimte niet, aan het verdienmodel van de vergunninghouder.

Prijs voor gebruiker deelfiets: Wat wordt de verwachte prijs van de deelfiets voor de Amsterdamse gebruiker? Als je naar de tarieven in het buitenland kijkt is dat vele malen duurder dan het hebben van een eigen fiets. Is er onderzoek gedaan naar de maximale prijs om een kans te maken dat Amsterdammers hun eigen fiets weg zullen doen.
A6

↳ **Niet overgenomen.**
Het is aan de deelfietsaanbieders om de prijs te bepalen voor het gebruik van deelfietsen.

Wat is de financiële haalbaarheid van het experiment? Het opzetten van deelfietssystemen is erg duur. In het buitenland zijn vrijwel alle deelfietssystemen door overheden gefinancierd met vele miljoenen aan subsidie. Is onderzocht of er deelfietssystemen bestaan zonder grootschalige financiële steun van overheden en in hoeverre deze systemen zonder overheidsgeld succesvol zouden zijn? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Welke argumenten heeft de gemeente Amsterdam om aan te nemen dat het project in Amsterdam kans van slagen heeft zonder grote investeringen vanuit de gemeente? Is er een kans dat de gemeente Amsterdam, indien blijkt dat het project niet goed gaat, het project (mede) gaat financieren gedurende de looptijd van het project of wordt dit geheel uitgesloten? Is er een maximum budget bepaalt wat de gemeente gaat investeren in het experiment?
A6, B349

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
In de zomer van 2017 hebben deelfietsaanbieders laten zijn dat zij, zonder investeringen van de gemeente, deelfietsen kunnen aanbieden in de openbare ruimte. De gemeente stelt de regels en richtlijnen op waarbinnen de aanbieders mogen aanbieden. De kosten van de handhaving van de fietsparkeerregels en de monitoring en evaluatie van het beleid komen wel voor rekening van de gemeente maar deze kosten zijn omlaag gebracht in het aangepaste beleid. In de praktijk zal moeten blijken hoe het beleid werkt en of partijen geïnteresseerd zijn om deelbrommers, deelfietsen en andere deelvoertuigen aan te bieden.

Verschil van mening over de hoogte van de prijs voor het gebruik van de openbare ruimte. Ondernemers vinden dat de kosten laag gehouden omdat anders de prijs per rit te hoog wordt om aantrekkelijk te zijn voor doelgroepen. Anderen vinden dat er een hoge prijs gerekend moet worden vanwege de schaarsheid van de openbare ruimte.
B09, A12, A8, A5, A6 K2, A1, SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Op dit moment heeft de gemeente weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deelvoertuigen in de openbare ruimte mogelijk te maken door te bereken aan de vergunninghouders. Zonder specifieke vakken is het niet mogelijk precariobelasting te heffen, parkeerbelasting is ook niet mogelijk omdat het vergunningenstelsel al regulerend werkt, tot slot worden er weinig kosten in de openbare ruimte gemaakt die doorberekend worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. We hebben de totale kosten voor uitvoering flink naar beneden gebracht. Onderdeel van de evaluatie is de vraag in hoeverre er een eerlijke prijs kan worden gerekend voor het gebruik van de openbare ruimte.

Wij wisselen graag van gedachte over de voor- en nadelen van het aanbrengen van fietsparkeervakken voor deelfietsen bij pleinen en metrostations en de handhaafbaarheid daarvan. Wij rekenen erop dat alle kosten voor rekening van het project komen en daarmee stedelijk worden gedekt. Onder deze kosten begrijpen wij in ieder geval ook de kosten van fysieke aanpassing van de openbare ruimte en de nodige handhaving.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het beleid is aangepast, de aangewezen deelfietsvakken zijn eruit gehaald. De kosten voor uitvoering zijn hiermee ook lager, ook omdat er geen fysieke aanpassingen in de openbare ruimte plaatsvinden. Alle aanvullende kosten voor handhaving, monitoring en evaluatie zijn begroot in het project. De kosten

die gemoeid zijn met het vergunningaanvraag en -verleningsproces worden verhaald op de aanvragers van de vergunningen middels leges. Voordat de pilot de uitvoeringsfase in gaat, zal er zekerheid over de dekking moeten zijn.

12 Kwaliteit fiets

De gemeente zou eisen moeten stellen aan de kwaliteit van de fiets en onderhoud ervan.
B401, A5, A6, A6, B17, B74, B92

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
We stellen de eis dat deelvoertuigen niet langer dan 24 uur stil mogen staan. Dit stimuleert dat kapotte voertuigen gerepareerd worden. De doelstelling dat deelvoertuigen meerdere keren per dag gebruikt moeten worden stimuleert de aanbieders om aantrekkelijke voertuigen te gebruiken.

13 Monitoring

Als gevolg van de gebiedsontwikkeling in Amstel 3, de groei van het toerisme en van het recreatie- en evenementenaanbod, zien wij ook potentie voor gebruik van deelfietsen door toeristen en recreanten, zoals bedoeld in de nota "Kansen voor deelfietsen, meer fietsritten met minder fietsen". Dit is weliswaar op dit moment geen onderdeel van het deelfiets beleid, maar wij geven u in overweging om bij de evaluatie van het deelfietsen beleid ook deze sectoren te betrekken.
SD-ZO

↳ **Meenemen bij de uitvoering.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Toeristen zijn geen doelgroep voor deelvoertuigen. Maar bewoners die een recreatieve rit willen maken wel.

Objectieve verzameling resultaten uit project: De deelfietsaanbieders hebben een groot belang bij de verschillende resultaten die zij terugkoppelen aan de gemeente: aantal klachten, responstijd reparaties, aantallen verhuur aan toeristen en vele anderen. Tevens lijkt de gemeente een duidelijke voorstander van het project. Moet er geen objectieve partij worden aangesteld door de voor- en tegenstanders van het project om er zeker van te zijn dat alle data juist en objectief geïnterpreteerd wordt?
A6, SD-C

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Dank voor uw reactie. In de monitoring en evaluatie onderzoeken we de effecten van de deelvoertuigen voor de stad. Als daar reden toe is zullen we hier een onafhankelijke derde partij bij betrekken.

Na één jaar ervaring met deelfietsen volgt een evaluatie. Wanneer is de proef geslaagd? Welke criteria spelen daarbij een rol? En wat zijn de bijbehorende cijfers? Denk aan: -behalen van doel: toename fietsritten, bij afname geparkeerde fietsen, - opbrengst (vergunningen) tegenover kosten (faciliteiten en vooral handhaving).
Vooraf vastleggen wanneer: - de proef geslaagd te noemen is, - wanneer vervolg met andere condities de aangewezen weg is.
O1

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben doelstellingen en indicatoren benoemd in de nota.

14 Niches

nichedeelfietsen: wel of geen onderdeel van hoofdvergunning
A9 A1, K1, SD-NW. B28., A2, A7, O3, B41

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast. Alleen deelbrommers kunnen nog een stadsbrede vergunning krijgen. Voor andere deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) waaronder deel(bak)fietsen is er de mogelijkheid voor een ontheffing als onderdeel van een experiment. Per experiment zullen de specifieke ontheffingsvoorwaarden worden opgesteld.

Please explain better the rationale for including "deelbromfietsen". This eems quite a different product from standard bike-sharing, especially when the focus is on vehicles that require helmet use, paid parking and use of street space over bike paths. Is there a clear need/demand for these, and should it even be encouraged by government? If so, does it make sense to include within the same framework as regular bike-sharing? Or should it be part of other policies, such as car-sharing.
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Omdat voor (deel) bromfietsen dezelfde parkeerregels gelden als voor fietsen zijn ze geen onderdeel van het autodeelbeleid. We denken dat deelbromfietsen kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal autoritten.

Deelbakfietsen, -bromfietsen en –scooters, en elektrische deelfietsen. Wij adviseren u geen deelbakfietsen en -bromfietsen of –scooters toe te staan, niet in de proef en ook niet daarna. Deze leggen, geparkeerd, een veel groter beslag op de openbare ruimte dan fietsen.
Voor bromfietsen en scooters geldt ook nog de verkeersveiligheid. Gezien dat laatste zijn wij ook geen voorstander van elektrische deelfietsen, waar deze pittige snelheden kunnen halen.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reacties. Wij zijn het met u eens dat deelbakfietsen en brommers meer ruimte in beslag nemen dan gewone (deel)fietsen. Maar in vergelijking met geparkeerde auto's nemen ze weer minder plek in. Het college wil graag onderzoeken of deelbromfietsen bijdragen aan de doelstelling minder autoritten. Om deze reden zijn er twee vergunningen met maximaal 350 deelbromfietsen per aanbieder opgenomen.

Deelscooters moeten net zoals deelauto's in de gehele stad op een 'free floating' of 'one way' basis beschikbaar zijn en dus niet gebonden zijn aan vaste parkeervakken (verplichte haal- en brenglocaties). Deelscooters moeten even veel ruimte krijgen als deelauto's en daarom zouden aanbieders de vloot moeten kunnen uitbreiden naar 350 (binnenkort 500) voertuigen (gelijk aan deelauto's).
B107, B109, B113, B114, B115, B117, B119, B121, B124, B127, B128, B134, B135, B136, B139, B140, B142, B144, B147, B148, B150, B153, B154, B157, B160, B168, B170, B171, 172,, B177, B178, B179, B180, B182, B184, B186, B187, B189, B190, B192, B193, B194, B195, B196, B197, B198, B200, B202, B204, B205 -B209, B217-B129, B220, B222, B227-B229, B231,B233-B238, B239, B242, B246-B248, B251-B254, B257-B259, B261, B264, B268, B281., B286-B289, B294, B295, B298, B300, B301, B302, B304, B306, B307, B308, B313-B315, B317, B318, B321, B326, B330, B332, B334, B344, B347, B348, B354, B366, B368, B372, B375, B376, B378, B379, B384, B385, B389, B390, B393, B394, B396, B406, B408, A7, A4

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. In de definitieve beleidsnota is geen verplichting meer opgenomen om in aangewezen parkeervakken te parkeren omdat de uitvoeringskosten hiervoor te hoog waren en de gebruiksvriendelijkheid te laag.
Ook is het aantal toegestane deelbromfietsen per vergunninghouder verhoogd naar 350.

Elektrische deelscooters zijn een aanvulling voor de stad. Ze zijn een duurzaam alternatief voor het bezitten van een eigen vervuilende scooter. En vervanging voor ritjes met de auto, taxi en OV. Daarnaast leveren ze relatief weinig overlast op. Ze kunnen niet door toeristen gebruik worden vanwege de verplichting om in bezit te zijn van een Nederlands rijbewijs. Graag stimuleren dit soort initiatieven en niet tegenwerken met regels zoals aangewezen parkeerlocaties, helmplicht en beperkte aantallen.
B110, B11, 112, B116, B120, B122, B124, B125, B126, B131, B132, B133, B141, B143, 145, 146, 149, 152, 155, 156, 158, 159, B161-164, B166, B169, B181, B183, B185, B188, B191, B199, B203, B214-B216, B223, B225, B226, B230, B240, B243-245, B255, 256, B262, 265, 269, 270, 272, 273, 277, 278, 279, 280, 282-284, 285, 290, 291, 293, 296, 297, 299, 303, 304, 305, 310-312, 316, 320, 322, 325, 327, 328, 331, 333, 335, 336, 337. 338, 341, 342, 343, 345, 351, 352, 356, 358-360, 362, 364, 367, 374, 380-382, 387, 391, 397, 398, 407, 409, 410, B269

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw steunbetuigingen voor de dienst die Felyx momenteel aanbiedt. Het college wil graag onderzoeken of en hoe elektrische bromfietsen bijdragen aan de Amsterdamse mobiliteit en doelstellingen zoals duurzaamheid. Om deze reden zijn er twee vergunning opgenomen voor maximaal 350 elektrische deelbrommers per vergunninghouder. Voor de deelbromfiets geldt een helmplicht conform landelijke wetgeving.

Deelscooters met geel kenteken gaat niet werken omdat dit gebruiksonvriendelijk is. Geef de elektrische deelscooter met een maximale snelheid van 25 km per uur een uitzondering en laat hem op de fietspaden rijden. Felyx levert een waardevolle bijdrage aan de stad.
B108, B130, B132,B133, B151,B159, B165, B199, B211, B212, B221, B225, B232, B239, B250, B256, B266, 271, B275, B278, B289, B297, B304, B319, B384

↳ **Niet overgenomen.**
Het verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan in combinatie met helmplicht is nodig om de veiligheid op de fietspaden te vergroten. Snorfietsen nemen relatief veel ruimte in op de fietspaden en ook leveren de snelheidsverschillen problemen op qua verkeersveiligheid. Als de maatregel in gaat, naar verwachting per 1 januari 2019, dan geldt dit voor alle snorfietsen en dus ook voor Felyx. Vanwege de verkeersveiligheid hebben we in het deelfietsbeleid bewust een schaarse vergunning opgenomen voor bromfietsen en niet voor snorfietsen.

---

ik vind dat de deelscooters een goed vervoersmanier is in de stad die tegen te veel fietsen in de stad helpen. Ook zijn fout parkeerders veel makkelijker aan te pakken aangezien de scooters op kenteken staan.
B252

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie.
Deelbromfietsen zijn onderdeel van het beleid.

15 Omliggende gemeenten

Dat fietsen ook achtergelaten kunnen worden in verder gelegen gebieden, bijvoorbeeld Zaanstad (fietssnelweg) en Amstelveen.
B68

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. Wij kunnen alleen regels en beleid maken voor de gemeente Amsterdam. Een deelfiets die gebruikt wordt kan ook buiten de gemeente Amsterdam geparkeerd worden volgens de daar geldende parkeerregels. Net zoals een eigen fiets of een huurfiets. Omliggende gemeenten kunnen desgewenst ook beleid voor deelfietsen opstellen en/of afspraken maken met de deelfietsaanbieders die in Amsterdam mogen aanbieden.

Voor Diemen worden in de concept nota (in bijlage 5) de volgende locaties voor deelfietsparkeerzones genoemd: - station Diemen (NS) - Station Diemen-Zuid (metro en NS)- metrostation Verrijn Stuartweg - Twee (van de huidige vier) tramhaltes: Arent Krijsstraat en Sniep- R-net Haltes Vinkenburg en Diemerknoop. Rond deze deelfietsparkeerzones zouden dan in een straal van 200 meter geen deelfietsen mogen worden geplaatst.
Op de eerste plaats willen wij hierbij ompmerken dat het reguleren van het deelfietsaanbod via de APV in Diemen een bevoegdheid is van de gemeente Diemen en niet de gemeente Amsterdam.
G1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het Amsterdamse deelfietsbeleid gaat alleen over de gemeente Amsterdam. Wij kunnen niet de regels bepalen voor ander gemeenten. Vergunninghouders die straks na vergunningverlening deelfietsen in de openbare ruimte mogen aanbieden mogen dit alleen binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam. We hebben de regels voor het parkeren en aanbieden van deelfietsen aangepast. De specifieke deelfietsparkeervakken in combinatie met een parkeerverbod daaromheen zijn uit het beleid gehaald.
Bovendien komen er alleen twee stadsbrede vergunningen voor elektrische deelbromfietsen. En kunnen er daarnaast lokale en kleinschalige experimenten met andere deelvoertuigen worden gedaan waaronder deelfietsen.

---

16 Onderbouwing

Is er onderzoek gedaan naar de doelgroep, de behoefte aan deelfietsen onder de doelgroep en de verwachte effecten?
SD-C, SD-NW, B404, B400, B404, B01, B03, B07, B08, B11,B15, B16, B18, B19, B21, B22, B23, B24,B26, B27, B31, B33, B39, B34, B42, B44, B46, B52, B61,B72, B75, B76, B77, B78, B80. B81, B82, B83, B84, B85, B86, B92, B93,B95, B97, B98, B99, B101, B105, B131, B138, B173, B175, B304, B335, B339, B350,B353, B355, B361,B363, B371, B271, B395, A6, B386, B388, B401, B377, A12, A13, O2

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Het is lastig om te onderzoeken wat het effect is van een nieuwe dienst zoals deelfietsen en hoeveel mensen er gebruik van zullen maken. Er zijn al een aantal onderzoeken gedaan naar de potentie van deelfietsen in Amsterdam. Onder andere een onderzoek door OiS naar de behoefte onder Amsterdammers en een onderzoek door de HvA onder forensen. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de potentie voor de deelfiets onder forensen het grootst is.

Het deelmobiliteitsbeleid heeft het doel om in de periode 2019-2021 te onderzoeken wat het effect is van deelbrommers en mogelijk ook andere deelvoertuigen.

Niet goed doordacht, te snel, te grote passen, er is nog geen gedegen kennis en visie op basis van gedegen onderzoek voor een sterk deelfietsenbeleid in Amsterdam. Geen duidelijkheid inzake deel-brommers/scooters, bakfietsellende. De nota spreekt zichzelf tegen, in de nota ontbreken gefundeerde cijfers, getallen, aantallen. Met vage omschrijvingen als “het grootste deel” e.d. In de nota mag geen basis zijn voor beleid. Ik mis echte visie en van daaruit dwarsverbanden met andere vormen van duurzaamheid in de stad, én relatie van hoeveelheid (deel-)fietsen met het aanzien van en de toegankelijkheid van de publieke ruimte. Waar er fietsen bijkomen, moet iets anders weg. Auto’s en parkeerplaatsen?
B405

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Het klopt dat we nog geen onderzoeksinformatie hebben over het effect van deelfietsen. Dit kan ook niet omdat het niet te voorspellen is hoe er gereageerd zal worden op deelfietsen. De nota deelvoertuigen is juist bedoeld om de randvoorwaarden te beschrijven waarbinnen gereguleerd deelvoertuigen waaronder deelfietsen aangeboden kunnen worden. Het doel van de gemeente is om te onderzoeken wat het effect van deelvoertuigen is op de openbare ruimte en de mobiliteit.

Om te vooromen dat de beperkte openbare ruimte wordt belast met meer geparkeerde fietsen dan nu het geval is, zal stevig ingezet moeten worden op het beperken van het bezit van een eigen fiets. We adviseren te onderzoeken wanneer bewoners en forensen hier bereid toe zijn. Wij vertrouwen erop dat onze adviezen bijdragen aan een voorstel dat meer vanuit het gebruikersperspectief wordt opgesteld zodat het beter aansluit op de behoefte van de doelgroep.
et iets anders weg. Auto’s en parkeerplaatsen?
SD-Z

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Het is lastig om te onderzoeken wat het effect is van een nieuwe innovatieve dienst zoals deelfietsen en hoeveel mensen er gebruik van zullen maken. Er zijn al een aantal onderzoeken gedaan naar de potentie van deelfietsen in Amsterdam. Onder andere een onderzoek door OiS naar de behoefte onder Amsterdammers en een onderzoek door de HvA onder forensen. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de potentie voor de deelfiets onder forensen het grootst is. Aandachtspunt daarbij is wel dat forensen de fiets bij hun bestemming neer willen kunnen zetten en op kunnen halen. Er is een bepaalde mate van spreiding en aanbod van deelfietsen nodig om deelfietsen succesvol te kunnen toetsen.

---

17 Opheffen autoparkeer-plekken

Goed dat er ruimte wordt gemaakt voor fiets door het opheffen van autoparkeerplekken.
K1, A6, SD Oost, B87

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het college heeft in het coalitieakkoord het doel opgenomen om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven. Een deel van de ruimte die hierbij vrijkomt zal ten goede van fiets komen. Met de uitvoering van het meerjarenplan fiets 2017-2022 wordt voor de aanpak van de 20 grootste fietsparkeerhotspots een gebiedsgerichte aanpak ontwikkeld waarbij met de betrokkenen (bewoners, bezoekers en ondernemers) integraal naar het gebied gekeken wordt om het fietsparkeren beter te faciliteren met voldoende ruimte voor voetgangers. Hierbij wordt ook expliciet gekeken naar de mogelijkheden om autoparkeerplekken om te zetten naar fietsparkeren.

Bij de kosten ontbreekt de inkomstenderving voor opgeheven parkeervakken. Dit is een jaarlijkse kostenpost van zo'n 9.000 euro per jaar per opgeheven parkeervak.
B68

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Omdat de dedicated deelfietsparkeervakken uit het beleid zijn gehaald is er geen sprake meer van het opheffen van autoparkeerplekken voor deelfietsparkeerplekken.

18 OV Fiets

Hoewel in het deelfietsbeleid expliciet is benoemd dat OV-fietsen niet onder dit deelfietsbeleid vallen, vragen wij u de behoefte te onderzoeken naar extra knooppunten in Nieuw-West waar OV-fietsen kunnen worden aangeboden.
SD-NW

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
De OV fiets is een dienst van de NS en niet van de gemeente.

19 Positief

Duurzame initiatieven moeten worden gesteund en begeleid door de gemeente, niet worden tegengewerkt.
B176, B09

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Het college heeft de verantwoordelijkheid om de openbare ruimte schoon en toegankelijk te houden. Om deze reden willen we het aanbieden van deelfietsen op een gereguleerde manier mogelijk maken. Hiervoor is beleid nodig. Het betreft een experiment van 2 jaar. Op basis van de ervaringen kan het beleid en ontheffing en vergunningsvoorwaarden aangepast worden.

Absoluut voorstander van deelscooters en deelfietsen. Het is dé oplossing voor het scooter-/fietsenoverschot in Amsterdam. En regulering zoals voorgesteld in het conceptbeleid is nodig.
B267. B233, B274, B288, B318, B47, B51, B65, B73, B370, SD-ZO, G1, B12, B118, B123, B145, B167, B203, B210, B224, B229, B241, B263, B273, B397, B399

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid.

Ik ben groot voorstander van de deelmobiliteit. Het voorkomt dat ik zelf een scooter of een auto moet aanschaffen. De meeste scooter overlast komt van mensen die scooters bezitten. Ik merk het ook in mijn wijk, de bezitters zijn de 'asocialen' in persoon en in gebruik van het voertuig en nemen een groot aandeel in de gemeenschappelijke fietsenstalling in. Deelvoertuigen zijn veelal elektrisch en dus niet bijdragend aan het fijnstof. Ook zijn de scooters begrensd, waardoor ze veel veiliger zijn. Amsterdam is een stad van de toekomst en deelvervoer heeft daar een grote rol in. Het zou mooi zijn, bij gebrek aan voldoende openbaar vervoer naar IJburg, als de deelscooters zich daar ook naar toe uit kunnen breiden en dat kan alleen als er een positieve houding is hier naar toe. Schaf persoonlijk scooter/bakfiets/auto gebruik af binnen de ring en vervang dit door elektrisch deelvoertuig gebruik dan zal pas de overlast verminderen.
B277

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor de deelmobiliteit in het algemeen. Het afschaffen van persoonlijk scooter/bakfiets/auto bezit binnen de ring gaat ons te ver. We starten met experimenten om ervaring op te doen met deelmobiliteiten zoals deelfietsen en deelbrommers.

Stadsdeel Oost is het eens met de stellingname 'Deelfietsen kunnen kansen bieden voor Amsterdam. In potentie kunnen deelfietsen bijdragen aan vermindering van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met openbaar vervoer en auto (P+R) en stimulering van het fietsgebruik'.
SD-O

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw positieve reactie.

20 Privacy

Zorgen over het gebruik van persoonlijke gegevens en data door deelfietsaanbieders:
A6, B346, B68, B94

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De vergunninghouders moeten voldoen aan vastgestelde regels over privacy en verwerking van persoonsgegevens. In de vergunningaanvraag moeten partijen laten zien op welke manier zij deze regels geoperationaliseerd hebben.

Persoonsgegevens moeten strikt gescheiden worden van locatiegegevens.
O1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente sluit aan bij geldende wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy.

Scherpe eisen ter bescherming van de privacy. We vragen aandacht voor de bescherming van de privacy van gebruikers. Bij de inschrijving moet duidelijk zijn hoe deze beschermd is.
SD-W

↳ **Overgenomen.**
Bedankt voor uw reactie. We stellen de eis dat vergunninghouders verantwoordelijk omgaan met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens. Marktpartijen moeten in hun vergunningaanvraag aangeven op welke wijze zij de geldende wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy geoperationaliseerd hebben. Dit wordt opgenomen in de vergunningvoorschriften.

21 Reclame

Reclame op deelfietsen: Amsterdam is terughoudend met het plaatsen van reclame uitingen in de openbare ruimte. Mogen er reclamebordjes op de fietsen zitten en zo ja wat zijn de afmetingen? Is het toegestaan om andere reclame uitingen op de fietsen te plaatsen zoals borden van bedrijven? Worden het fietsen in felle kleuren die het straatbeeld zullen bepalen domineren of zullen er onopvallende kleuren worden gebruikt?
A6

↳ **Overgenomen.**
We stellen eisen hieraan. Reclame-uitingen op deel(brom)fietsen zijn nu nog verder beperkt: geen vermelding van derden op de deel(brom)-fietsen.

22 Toeristen

Informatie aan gebruikers: De fietsverhuurder heeft ook een informatieve taak, doet aan voorlichting, adviseert en maakt bezoekers van Amsterdam wegwijs. Dit is erg belangrijk voor de verkeersveiligheid. Dit is tevens mede ingegeven door samenwerking met de gemeente, denk aan de campagne 'happy cycling is safe cycling'. De fietsverhuurder zorgt ervoor dat onbekwame, onzekere, beschonken of stonede toeristen niet gaan fietsen. Ook wordt erop gelet, dat de toerist op een fiets de deur uitgaat, waar hij daadwerkelijk op past, zodat slingerend rijgedrag zoveel mogelijk vermeden wordt. Voorts zorgt de fietsverhuurder ervoor, dat de toeristen zich met behulp van fietsroutes verspreiden, ook naar buiten Amsterdam.
A6, A10

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn erg tevreden met de rol die de fietsverhuurders spelen bij het voorlichten van toeristen.

De primaire doelgroep voor deelvoertuigen zijn Amsterdammers en forensen. We hebben het beleid aangepast waardoor we verwachten dat

deelfietsen niet aantrekkelijk zijn voor toeristen. Er wordt nu geen stadsbrede vergunning geïntroduceerd voor deelfietsen. Deelfietsen zijn alleen toegestaan als onderdeel van lokale en/of kleinschalige experimenten. Wel komt er een stadsbrede vergunning voor deelbromfietsen.

Zorgen dat de deelfiets gebruikt worden door toeristen en dat daardoor de doelstellingen niet gehaald worden.
A10

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De primaire doelgroep voor deelvoertuigen zijn inderdaad Amsterdammers en forensen. We hebben het beleid ook aangepast waardoor we verwachten dat deelfietsen niet aantrekkelijk zijn voor toeristen. Er wordt nu geen stadsbrede vergunning geintroduceerd voor deelfietsen. Deelfietsen zijn alleen toegestaan als onderdeel van lokale en/of kleinschalige experimenten. Wel komt er een stadsbrede vergunning voor deelbromfietsen.

In de beleidsnota wordt er te makkelijk vanuit gegaan dat toeristen geen doelgroep zijn. Deelfietsen kunnen voor toeristen wel zeker aantrekkelijk zijn. Waarom ziet de gemeente toeristen niet als doelgroep. En hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat toeristen geen gebruik gaan maken van deelfietsen. En kunnen de doelstellingen zoals beschreven in het beleidsplan wel gerealiseerd worden als toeristen gebruik gaan maken van deelfietsen? Dit levert namelijk meer fietsen op in de openbare ruimte dan minder. Op dit moment voorzien fietsverhuurders in de behoefte van toeristen.
A6, A7, A12, SD-Zuid, SD-West, B43, B53, B56, B96, B102, B318

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn het met u eens dat toeristen die een deelfiets gebruiken niet bijdragen aan de doelstellingen uit het plan. Om deze reden zien we toeristen niet als doelgroep. Als gemeente kunnen we het gebruik van deelfietsen door toeristen echter niet verbieden.

We hebben het beleid aangepast waardoor we verwachten dat deelfietsen niet aantrekkelijk zijn voor toeristen. Er wordt nu geen stadsbrede vergunning geintroduceerd voor deelfietsen. Deelfietsen zijn alleen toegestaan als onderdeel van lokale en/of kleinschalige experimenten. Wel komt er een stadsbrede vergunning voor deelbromfietsen.

23 Vergunning

Financieel: Geldt voor deelfietsen die van buiten de EU komen, net als voor gewone fietsen, ook de antidump import heffingen? Wordt er geëist dat alle omzetten, ook die voor reclame en eventueel andere inkomstenbronnen via een Nederlandse onderneming loopt en dat de resultaten onder de Nederlandse belasting vallen?
A6

↳ **Niet overgenomen.**
De overheid mag dit niet als eis opnemen volgens de Europese regelgeving (de Dienstenrichtlijn).

Samenwerking deelfietsaanbieders en gemeente Amsterdam: Worden er nog andere concessies gegeven door de gemeente Amsterdam aan de deelfietsaanbieders zoals bijvoorbeeld in Parijs gebeurd met reclameborden in ruil voor deelfietsen? Amsterdam wil graag bedrijven naar de stad trekken. Is het open stellen van Amsterdam op enigerwijze een onderdeel om deze bedrijven naar Amsterdam te lokken?
A6

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. Er is geen sprake van een concessie. Er worden twee schaarse vergunningen verleend voor het aanbieden van elektrische bromfietsen. In de APV is daarnaast ruimte opgenomen om kleinschalige en lokale experimenten te doen met andere deelvervoermiddelen.

Het effectief tegengaan van het parkeren van ongebruikte fietsen is essentieel, zowel voor het draagvlak in de stad als een efficiënt gebruik van de openbare ruimte. De gemeente zou daarom onbeperkt toegang moeten krijgen tot de data van de deelfietsaanbieders, om op ieder moment te kunnen zien waar in de stad deelfietsen al langer dan de maximumtijd geparkeerd staan. Alleen wanneer de aanbieder weet dat al deze fietsen meteen en kostendekkend door de gemeente naar het fietsdepot gebracht zullen worden, zal deze er alles aan doen om de verdeling van fietsen perfect op orde te hebben.
O1

↳ **Voor kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Onderdeel van de vergunningverlening is dat vergunninghouders periodiek de benodigde data leveren om de vergunningsvoorwaarden te kunnen monitoren. Aanvullend daarop zullen we als gemeente zelf ook steekproefsgewijs onderzoeken doen. Het is voor de gemeente niet mogelijk om deelfietsen die te lang stilstaan meteen te verwijderen. Dit vereist een continue dienst die monitort en handhaaft.

Worden partijen uitgesloten van deelname die in de zomer van 2017 de fietsen zonder toestemming van de gemeente Amsterdam op straat hebben gezet? Op dit moment staan er nog steeds vele deelfietsen op straat in Amsterdam. Worden partijen die het niet lukt om hun vloot blijkbaar goed te beheren uitgesloten van deelname?
A6

↳ **Niet overgenomen.**
Alle partijen die aan de vergunningsvoorwaarden voldoen kunnen een vergunning of ontheffing aanvragen. De aanvragers die het beste score in de vergelijkende toets kunnen een vergunning of ontheffing krijgen.

Worden er hele precieze eisen gesteld binnen hoeveel uur een kapotte fiets moet worden opgehaald of een verkeerd geparkeerde fiets moet worden verwijderd? Het recht om de zo schaarse openbare ruimte te mogen gebruiken voor commerciële activiteiten is een groot voorrecht dat samen moet gaan met een groot verantwoordelijkheidsgevoel.
A6

↳ **Overgenomen**
Dank voor uw reactie. Ja er worden eisen gesteld aan de termijn waarbinnen een kapotte deelbromfietsen gerepareerd moet worden, namelijk bunnen 24 uur. De termijn waarbinnen er gereageerd moet worden op meldingen van overlast is onderdeel van de vergelijkende toets.

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!