Gemeente Amsterdam

Notitie Deelbakfietsen Amsterdam 2026

INHOUD

Samenvatting

1. Huidige situatie: deelbakfietsen in perceel Oost, niet in West 3

2. Resultaten Europese marktverkenning 4

3. Uitgangspunten nieuwe invulling deelbakfietssysteem 5

4. Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026 8

Samenvatting

Voor het aanbieden van deelbakfietsen op straat is een vergunning nodig. In 2024 zijn een vergunning voor perceel Oost en een vergunning voor perceel West in concurrentie uitgegeven voor maximaal 375 deelbakfietsen per vergunning. Eind 2024 is één van de twee vergunningen teruggegeven. In 2025 waren gemiddeld 335 deelbakfietsen in Amsterdam.

Op basis van de opgedane ervaringen met deelbakfietsen, de uitkomsten van een Europese marktconsultatie en een kritische blik op de inzet van benodigde ambtelijke capaciteit blijkt dat het verstandig is het deelbakfietssysteem minder sturend en meer faciliterend en vraaggericht in te vullen.

Daarom wordt onder meer voorgesteld dat aanbieders op ieder moment kunnen starten met een vergunning voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn voor de gemeente van 6 maanden, in plaats van een keer per twee of vier jaar in concurrentie met elkaar. Er geldt een ondergrens van 50 deelbakfietsen en een maximum van 100 deelbakfietsen voor een vergunning. Een aanbieder komt pas in aanmerking voor een volgende vergunning als de eerdere deelbakfietsen voldoende worden gebruikt. Daar waar de openbare ruimte het toelaat is free-floating (zonder vaste standplaats) mogelijk, daar waar het nodig is worden vaste standplaatsen en (digitale) hubs aangewezen. Ook worden gebieden aangewezen waar geen deelbakfietsen aangeboden mogen worden.

Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt voor niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven van inwoners van Amsterdam maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen.

In deze notitie wordt deze minder sturende en meer faciliterende en vraaggerichte invulling van het systeem voor deelbakfietsen in Amsterdam beschreven. Dit wordt ook vastgelegd in de *Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026* waar de aanbieders aan moeten voldoen om een vergunning te krijgen en zich gedurende de vergunningsperiode aan moeten houden. Daarnaast is de *Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit* van belang. De handhavingsstrategie beschrijft de wijze waarop het college de naleving van de aan vergunningen verbonden voorschriften handhaaft.

De huidige deelbakfietsvergunning voor perceel Oost loopt op 16 juni 2026 af. De deelbakfiets maakt geen deel uit van een eventuele regionale aanpak deelmobiliteit.

1. Huidige situatie: deelbakfietsen in perceel Oost, niet in perceel West

Nota Deelvervoer 2023
In de Nota Deelvervoer 2023 is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam. Voor de deelbakfiets is daarbij gekozen om het experiment dat in 2021 was gestart naar vaststaand beleid om te zetten. Dit betekende een overgang van 110 deelbakfietsen tijdens de experimentperiode in de Rivierenbuurt en Oost naar twee vergunningen voor in totaal 750 deelbakfietsen verspreid over de hele stad, met een mogelijkheid verder te groeien naar 1.000 en daarna 1.250 deelbakfietsen.

De in de Nota Deelvervoer 2023 genoemde doelstellingen voor deelvervoer zijn:

1. Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers
2. Publieke mobiliteit als alternatief voor de eigen auto
3. Deelvervoer levert een bijdrage aan minder druk op de openbare ruimte
4. Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem

De elektrische deelbakfiets kan een alternatief vormen voor ritten met de privéauto of voor een eigen bakfiets, onder andere voor het halen en brengen van kinderen of spullen in de stad. Een deelbakfiets neemt relatief weinig ruimte in als je het vergelijkt met de autoparkeerplaatsen of als het privé-bakfietsen kan vervangen. Hubs bieden een goede mogelijkheid voor een geordende inpassing op straat. Het inpassingsvraagstuk is maatwerk en daarom is een goede samenwerking met de stadsdelen en het stadsgebied Weesp op buurtniveau noodzakelijk.

Deelbakfietsen in perceel Oost, geen deelbakfietsen in perceel West
In 2024 is gestart met het instellen van twee vergunningengebieden waarbij de stad werd verdeeld in perceel Oost en perceel West waarbij in elk perceel maximaal 375 deelbakfietsen geplaatst mochten worden. Specifieke aandacht is uitgegaan een goede inpassing in de openbare ruimte en spreiding over de stad. Voor de deelbakfietsen is gekozen voor het back-to-one-principe: de deelbakfiets heeft een vaste plek en dient dus teruggebracht te worden naar deze plek. Het belangrijkste onderdeel van de vergunningaanvraag bestond uit een plan van aanpak waarin aanvragers in een aantal plannen duidelijk maakten in hoeverre ze invulling gaven aan de wensen van de gemeente op het gebied van onder andere veiligheid, klachtenafhandeling, duurzaamheid, parkeren en omgang met data en persoonsgegevens.

<u>Schaarse vergunningen in concurrentie</u>
Na een marktuitvraag zijn beide percelen in concurrentie vergund aan een aanbieder. Eind 2024 heeft deze aanbieder de vergunning voor perceel West aan de gemeente teruggegeven. Het was vanwege juridische bezwaren niet mogelijk de vergunning te verlenen aan de aanbieder die op de reservelijst stond, omdat na het faillissement de rechtspersoon is komen te vervallen. Dit betekent dat op dit moment alleen deelbakfietsen aangeboden worden in perceel Oost.

De vergunning voor het aanbieden van elektrische deelbakfietsen in perceel Oost loopt op 16 juni 2026 af en kan nog met twee keer een jaar worden verlengd. Maar de realisatie van deelbakfietsen in Amsterdam via de huidige vergunningssystematiek is kwetsbaar gebleken, aangezien er nu in perceel West geen aanbieder meer is.

Omdat het niet wenselijk is dat perceel West leeg blijft en de vergunning voor perceel Oost afloopt, is onderzocht op welke wijze en onder welke voorwaarden er deelbakfietsen in de stad aangeboden kunnen worden, aansluitend bij de behoeften van gebruiker, aanbieder en gemeente. Hiervoor is een Europese marktconsultatie gehouden en zijn verdiepende gesprekken met aanbieders gevoerd.

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de resultaten van de Europese marktconsultatie. Daarna worden de belangrijkste uitgangspunten van de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem beschreven.

2. Resultaten Europese marktconsultatie

De realisatie van deelbakfietsen in Amsterdam via de huidige vergunningssystematiek is kwetsbaar gebleken. Daarom is in 2025 samen met de gemeenten Utrecht en Den Haag een Europese marktconsultatie gehouden. Hieruit zijn de volgende aanbevelingen vanuit de markt gekomen:

- Zorg voor langere en realistische contractduur (minimaal 5 jaar)
- Stel reële voorwaarden aan vlootomvang en spreiding – pas op voor 'one size fits all'
- Overweeg financiële stimulering als voorwaarde voor spreiding en lage tarieven
- Vereenvoudig en harmoniseer de vergunningsvoorwaarden, vooral voor kleinere aanbieders
- Herzie de perceelstructuur in Amsterdam – werk toe naar één systeem per stad.

Ook zijn er verdiepende gesprekken met de aanbieders gevoerd. Uit de gesprekken met aanbieders is gebleken dat het werken met een min of meer stedelijk (uniform) systeem de voorkeur heeft boven het werken met verschillende systemen met verschillende looptijden naast elkaar. Eén stedelijk systeem is ook minder complex voor de gebruiker en vraagt minder ambtelijke inzet.
We zien geen mogelijkheid voor een stadsbreed deelbakfietssysteem zonder gemeentelijke financiële bijdragen voor de aanbieders. In de begroting is geen budget opgenomen voor zo'n bijdrage.

Op basis van de opgedane ervaringen met deelbakfietsen, de uitkomsten van een Europese marktconsultatie en een kritische blik op de benodigde inzet van ambtelijke capaciteit wordt voorgesteld het deelbakfietssysteem eenvoudiger, minder sturend te maken en meer faciliterend en vraaggericht in te vullen. Dit betekent dat in eerste instantie deelbakfietsen aangeboden zullen worden waar de vraag zit en dat in overleg met de aanbieders de kansen benut worden om het aantal buurten met deelbakfietsen uit te breiden.

3. Uitgangspunten nieuwe invulling deelbakfietssysteem

De belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem zijn:

a. aanbieders kunnen op ieder moment starten op basis van een vergunning voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn voor de gemeente van 6 maanden;
b. op basis van een eerste vergunning kunnen minimaal 50 deelbakfietsen en maximaal 100 deelbakfietsen aangeboden worden;

c. aanbieders komen voor een volgende vergunning van maximaal 100 deelbakfietsen in aanmerking als er voldoende gebruik gemaakt wordt van de reeds aangeboden deelbakfietsen: minimaal 6 achtereenvolgende maanden gemiddeld 90 aangeboden bakfietsen, gemiddeld 0,5 maal per dag verhuurd;
d. free-floating (zonder vaste standplaats/hub) is in bepaalde zones toegestaan, waar nodig worden vaste standplaatsen en (digitale) hubs aangewezen;
e. niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven van inwoners van Amsterdam om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen wordt mogelijk gemaakt.

Ad a). Mogelijkheid voor aanbieders om op ieder moment te starten
Een systeem met schaarse vergunningen zoals in 2024 is geïntroduceerd kent voor zowel de aanbieders als de gemeente een aantal nadelen. Aanbieders moeten op één bepaald moment inschrijven en zich daarbij onderscheiden van andere aanbieders om kans te maken op een van de vergunningen. Ze kunnen zich hierdoor genoodzaakt zien om beloftes te maken die ze (nog) niet of moeilijk kunnen waarmaken. De gemeente moet op haar beurt veel tijd steken in het formuleren van realistische wensen waarop aanbieders zich kunnen onderscheiden, een zorgvuldige selectieprocedure doorlopen en vervolgens hopen dat de aanbieder gedurende de vergunningsperiode kan bieden wat die heeft beloofd. Omdat de deelmobiliteitsmarkt in het algemeen en de deelbakfietsmarkt in het bijzonder nog wordt gekenmerkt door een zekere instabiliteit is dit laatste nog geen zekerheid.

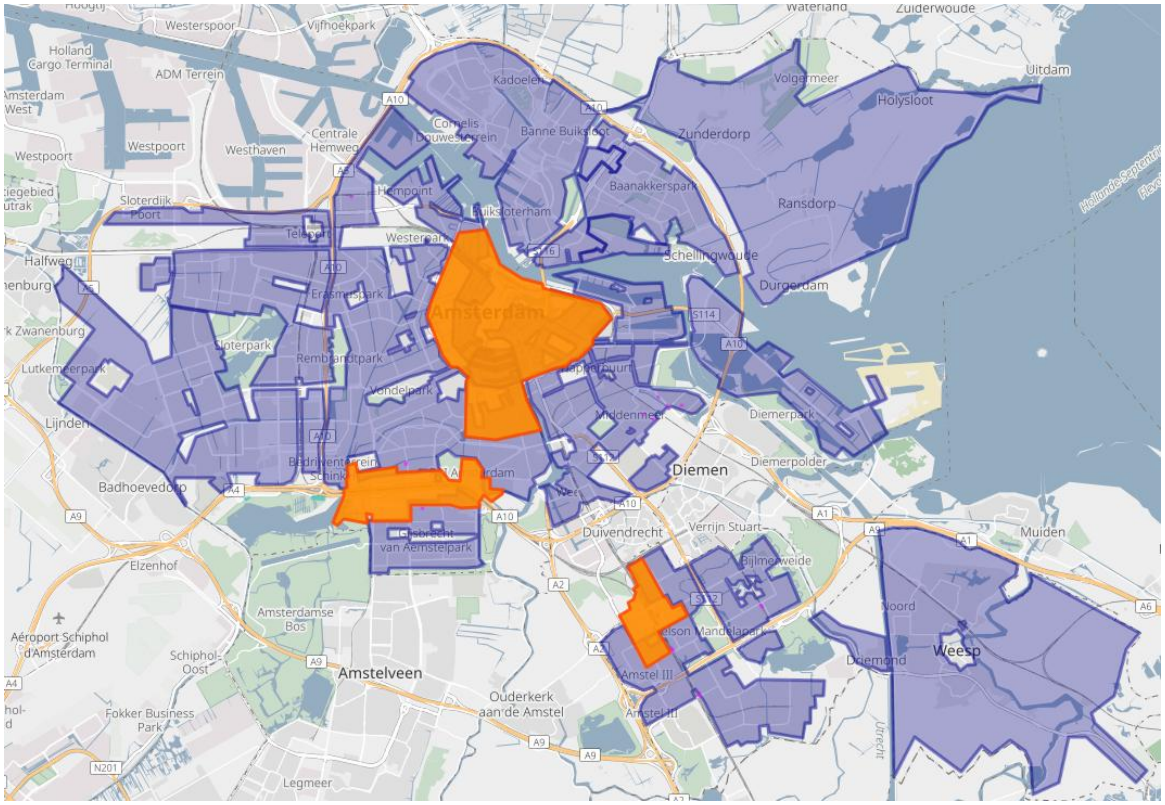
Daarom kiest de gemeente voor een nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem. Bij deze nieuwe invulling kiezen aanbieders zelf het moment waarop ze een vergunning aanvragen. De gemeente stelt minimumeisen op. De aanbieders hoeven niet meer te concurreren om een of meer vergunningen. Een vergunning wordt voor onbepaalde tijd uitgegeven met een opzegtermijn van 6 maanden. Aanbieders moeten bij de aanvraag van de vergunning aangeven per wanneer de vergunning moet ingaan. De zekerheid van een vergunning kan een aanbieder helpen bij de financiering van deelbakfietsen of andere aspecten die nodig zijn voor de uitvoering. Omdat de gemeente eist dat binnen een bepaalde tijd een minimumaantal bakfietsen op straat staat, is het van belang dat de aanbieder zich hier op voor kan bereiden voordat de vergunning ingaat.

Ad b en c). Minimaal en maximaal aantal deelbakfietsen per vergunning
De gemeente hanteert een ondergrens aan deelbakfietsen per vergunning. Een te lage ondergrens in aantallen bakfietsen voor inschrijvers kan namelijk leiden tot een inefficiënte uitvoering voor de aanbieder en daarom tot niet-duurzame initiatieven en daarmee ook voor de gemeente hoge afhandelingskosten. Er geldt een ondergrens van 50 deelbakfietsen en een maximum van 100 deelbakfietsen voor de eerste vergunning. De vergunninghouder komt in aanmerking voor een volgende vergunning van maximaal 100 voertuigen indien op basis van de bestaande dienstverlening (minimaal 6 achtereenvolgende maanden) gemiddeld 90 bakfietsen worden aangeboden en deze bakfietsen gemiddeld 0,5 maal per dag worden verhuurd.
Er zal geen bovengrens worden toegepast aan het aantal vergunningen en het totaal aantal deelvoertuigen dat mag worden aangeboden in de hele stad. De kans dat de openbare ruimte wordt overspoeld met deelbakfietsen, zoals bij de deelfietsen in 2017, wordt momenteel als zeer laag ingeschat. Daarvoor zijn de investeringskosten voor deze modaliteit (ca. €6000,- per deelbakfiets) te hoog en is het gebruik nog te laag. Bovendien is het aantal aanbieders dat deelbakfietsen aanbiedt nog beperkt. Indien er toch sprake is van een ongecontroleerde en ongewilde groei van het aantal deelbakfietsen kan gestopt worden met het uitgeven van vergunningen en kunnen lopende

vergunningen worden stopgezet. Hiervoor is een collegebesluit en een aankondiging aan de aanbieders nodig en dient een redelijke termijn van 6 maanden in acht te worden genomen.

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

Voorheen werkte de gemeente met vaste plekken waar de deelbakfiets gehuurd en teruggebracht moesten worden. We willen de locaties waar de deelbakfietsen kunnen worden gehuurd en afgemeld flexibel maken indien dit in het gebied past. Afhankelijk van de lokale omstandigheden worden gebieden aangewezen waar free-floating wordt toegestaan, maar niet verplicht is. Andere gebieden zullen alleen voorzien worden van (digitale) hubs waarin de bakfietsen dan moeten worden geparkeerd, bijvoorbeeld gebieden met een hoge druk op de openbare ruimte zoals (delen van) het Centrum en De Pijp.



Figuur A: zone-indeling deelbakfietssysteem 2026 (statisch beeld van een dynamische kaart)
oranje zones: zones waar free-floating niet is toegestaan, deelbakfietsen in (digitale) hubs
blauwe zones: zones waar free-floating wel is toegestaan

Als uit klachten of eigen observaties van de gemeente blijkt dat in gebieden met free-floating het aanbod van deelbakfietsen leidt tot overlast of onveiligheid stelt de gemeente een (digitale) hub in. Dit is vergelijkbaar met het huidige beleid voor de deelscooter.

Ad e). Kleinschalige, niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven

We willen kleinschalige, niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven van inwoners van Amsterdam om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen mogelijk maken, omdat ook deze initiatieven bijdragen aan de beleidsdoelstellingen. Deelbakfietsen mogen niet bedrijfsmatig of commercieel gebruikt worden, om te voorkomen dat op deze manier verhuur vanuit de openbare ruimte gaat ontstaan. Aan een vergunning voor deze kleinschalige initiatieven zitten minder zware voorwaarden vast dan voor het aanbieden van deelbakfietsen door professionele aanbieders.

4. Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026

Voor de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem zijn de huidige Nadere regels aangepast en verwoord in de *Nadere regels voor deelbakfiets Amsterdam 2026*. Hierin staan de eisen geformuleerd waaraan aanbieders moeten voldoen bij het aanvragen van of ten uitvoer brengen van de vergunning voor deelbakfietsen. Ook de hierboven genoemde uitgangspunten zijn hierin opgenomen. Onderwerpen waarvoor de gemeente eisen stelt aan de professionele deelbakfietsaanbieders zijn onder meer:

Klachtenafhandeling
De gemeente vindt het belangrijk dat haar inwoners zich gehoord voelen. Aan het snel oppakken en afhandelen van klachten wordt daarom veel belang gehecht. De rapportage over de klachten zorgt ervoor dat de gemeente inzicht heeft in het sentiment rondom de deelbakfiets en geeft input aan de gemeente om bij te sturen waar dat nodig is.

Data en persoonsgegevens
We willen weten in hoeverre deelbakfietsen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen, wat de toegevoegde waarde voor onze inwoners is en waar eventuele bijsturing is vereist. Hiervoor is het nodig dat we data ontvangen van mobiliteitsaanbieders die in onze openbare ruimte actief zijn. In de nadere regels zijn eisen opgenomen ten aanzien van het delen van data over het gebruik van deelbakfietsen en het soort gebruikers. Aanbieders delen de gevraagde data ook de komende jaren via een door de gemeente aangewezen, gestandaardiseerde technologie.

Duurzaamheid
Amsterdam heeft ambities als het gaat om duurzaamheid. De beschikbaarheid van de deelbakfiets draagt met name bij aan de keuzemogelijkheden die mensen hebben om zich te verplaatsen. Zeker in een groeiende stad waar het gebruik van de auto steeds minder vanzelfsprekend is, is het belangrijk om voldoende alternatieven te hebben.
Deelvervoer kan zorgen voor minder privébezit en daarmee voor minder druk op de openbare ruimte. In de Nadere Regels worden de volgende duurzaamheidseisen gesteld aan de professionele deelfietsaanbieders:
- De aangeboden deelbakfietsen zijn elektrische voertuigen.
- Voor werkzaamheden aan de deelbakfietsen mogen alleen emissievrije voertuigen worden gebruikt.
- De deelbakfietsen worden na hun levensduur op een duurzame wijze verwerkt.

Handhavingsstrategie
Voor de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem is de huidige Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit, vastgesteld door het college op 16 juli 2024, op een paar punten aangepast. De handhavingsstrategie beschrijft de wijze waarop het college de naleving van de aan de vergunningen verbonden voorschriften handhaaft.