Gemeente Amsterdam



Kansen voor deelfietsen

Meer fietsritten met minder fietsen

CONCEPT 19 december 2017

Voorwoord

In Amsterdam wordt steeds meer gefietst. Dat is een mooie ontwikkeling, want zo houden we de stad aantrekkelijk, gezond en bereikbaar. De groei van het aantal fietsers zorgt tegelijkertijd voor veel meer fietsen in de stad. Amsterdammers zijn samen goed voor bijna 1 miljoen fietsen, waarvan er 15% een belangrijk deel van de dag stil staan.

Om de stad in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden willen we graag dat iedereen blijft fietsen. Tegelijkertijd willen we minder geparkeerde en stilstaande fietsen op straat. Want stilstaande fietsen kosten ons geld. En juist daar bieden deelfietsen een kans. Als meer Amsterdammers en frequente bezoekers aan de stad kiezen voor een deelfiets kan dat in de toekomst zorgen voor minder stilstaande fietsen. Voorwaarde is wel dat we als gemeente de deelfiets de ruimte geven.

Met de inrichting van een deelfietssysteem maken we het voor een gebruiker gemakkelijker om een deelfiets te pakken. En met de uitgifte van een beperkt aantal vergunningen zorgen we als gemeente samen met de aanbieders voor een goed en gebalanceerd aanbod van deelfietsen.

De deelfiets zie ik als een kans voor de bewoners en frequente bezoekers van Amsterdam. Voor toeristen geldt dat zij gebruik kunnen blijven maken van het aanbod van huurfietsen van verhuurbedrijven. Daar krijgen ze de benodigde informatie over Amsterdam en over veilig fietsen in de stad.

Pieter Litjens,
Wethouder Verkeer en Vervoer,
gemeente Amsterdam



Inhoud

Voorwoord 2

Inhoudsopgave 4

Inleiding 6

Samenvatting 8

Deel 1: Amsterdam geeft ruimte aan deelfietsen 13

1 Deelfietsen een kans voor de stad 14
- 1.1 Gemeentelijk fietsbeleid: meer fietsritten met minder fietsen 16
- 1.2 Trends en ontwikkelingen 16
- 1.3 Inspelen op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen 18
- 1.4 Kansen voor de deelfiets 19
- 1.5 Deelfietsen voor de Amsterdammer en voor frequente bezoekers van de stad 21

2 Met deelfietsen gemeentelijke beleidsdoelen realiseren 24
- 2.1 Aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte 26
- 2.2 Deelfietsen versterken de keten (first en last mile) 26
- 2.3 Minder stationsfietsen 27
- 2.4 Naar deur-tot-deur mobiliteitsaanbod 27
- 2.5 Stimuleren fietsgebruik 28
- 2.6 Efficiënt gebruik openbare ruimte: meer fietsritten per fiets 28
- 2.7 Eerlijke prijs voor het gebruik van kostbare openbare ruimte 28
- 2.8 Innoveren en leren 29

Deel 2: Uitwerking beleid deelfietsen 31

3 Deelfietssysteem 32
Beleidskeuze 1: Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam: deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft. 34



Beleidskeuze 2: Deelfietsen mogen overal staan, behalve in aangewezen gebieden: daar kiest Amsterdam ervoor het parkeren van deelfietsen alleen toe te staan aangelegde deelfietsvakken (of in bestaande inpandige stallingen). 36
Beleidskeuze 3: Amsterdam kiest ervoor drie aanbieders van reguliere deelfietsen, twee aanbieders van deelbromfietsen en twee aanbieders van deelbakfietsen een vergunning te geven. 39
Beleidskeuze 4: Amsterdam stelt een minimum en een maximum aan het aantal deelfietsen in de stad 40
Beleidskeuze 5: Amsterdam streeft naar zo veel mogelijk benutting van de deelfietsen 42
Beleidskeuze 6: Vergunningen worden verleend aan de aanbieders die aan de eisen voldoen én die het hoogste scoren bij een vergelijkende toets. 43
Beleidskeuze 7: Amsterdam wil dat de aanbieders een eerlijke prijs betalen voor gebruik van de Amsterdamse openbare ruimte. 44

4 Aan de slag **46**
4.1 Bevoegdhedenverdeling 48
4.2 Vergunningverlening, implementatie, toezicht en handhaving 48
4.2.1 Vergunningverlening 48
4.2.2 Implementatie van deelfietsparkeervakken 49
4.2.3 Toezicht en handhaving 49
4.3 Evaluatie en monitoring 51
4.4 Communicatie 51
4.5 Financiën 52

Bijlagen **55**

Bijlage 1: Achtergrondinformatie deelfietsen 56
Bijlage 2: Type deelfietssystemen 58
Bijlage 3: Voor- en nadelen parkeersystemen deelfietsen 59
Bijlage 4: Doelgroepen 60
Bijlage 5: Gebieden met deelfietsparkeerverbod en deelfietsparkeerplekken 65
Bijlage 6: Voorwaarden en voorschriften 74
Bijlage 7: Marktconsultatie deelfietsen Amsterdam 79

Inleiding

Nergens wordt er zoveel gefietst als in Amsterdam. En wij zijn trots op onze fietsers, want fietsen is niet alleen gezond, goed voor de luchtkwaliteit, het houdt de stad ook bereikbaar. De fietsers en met name de parkerende fietsers en scooters gecombineerd met de schaarse openbare ruimte, vormen ook een uitdaging voor de stad. Dat levert op diverse locaties in de stad ongewenste situaties op. Fietsen nemen veel ruimte in en dat staat soms op gespannen voet met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimte voor de voetganger. Deelfietsen zijn een kans om meer fietsritten te maken met minder geparkeerde fietsen. Het kenmerk van deelfietsen is dat ze veelvuldig worden gedeeld waardoor de noodzaak van een eigen of extra fiets en daarmee een fietsparkeerplek vermindert. Deelfietsen kunnen daarnaast in combinatie met openbaar vervoer een belangrijke bijdrage aan de reis van deur-tot-deur leveren. Ook bij innovaties binnen Smart Mobility zoals MaaS (Mobility as a Service) is de deelfiets een cruciaal onderdeel voor de reis. Amsterdam wil meer ruimte bieden aan de fiets en de deelfiets biedt hiervoor kansen.

In deze nota gaat het om deelfietsen die in een netwerk en vanuit de openbare ruimte door middel van een app worden aangeboden. Dat kunnen gewone deelfietsen zijn, maar ook deelbromfietsen of deelbakfietsen zijn. 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.

Medio 2017 hebben in Amsterdam diverse marktpartijen in totaal 5.000-7.000 deelfietsen neergezet in de openbare ruimte. Deze fietsen legden, met name in drukke gebieden van de stad een te groot beslag op de schaarse openbare ruimte en fietsparkeervoorzieningen van Amsterdam. Daarnaast waren er nog diverse andere ondernemers die de gemeente te kennen hebben gegeven deelfietsen in Amsterdam te willen gaan aanbieden. Om overlast als gevolg van het ongereguleerd aanbieden van deelfietsen tegen te gaan, handhaaft het college het verbod om deelfietsen aan te bieden in de openbare ruimte.

Enkel met een gereguleerd aanbod kan de deelfiets een succes worden. De gemeente wil een proefperiode van twee (maximaal drie) jaar en aan maximaal drie marktpartijen een vergunning verlenen zodat de deelfietsen ruimtelijk goed zijn in te passen. Handhaving op de opgelegde voorschriften aan de drie marktpartijen is daarbij vereist. Voorschriften gaan onder andere over de kwaliteit van de dienstverlening en het maximaal aantal aangeboden deelfietsen per locatie. Op deze manier wordt het ruimtebeslag beperkt en kan in de praktijk blijken of de hiervoor genoemde kansen worden verzilverd en met deelfietsen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Ook willen wij beperkt ruimte geven aan maximaal twee partijen die deelbromfietsen aanbieden en maximaal twee partijen die deelbakfietsen aanbieden.

De deelfiets richt zich qua gebruik op twee doelgroepen. De eerste is de Amsterdammer. Voor Amsterdammers met een geparkeerde fiets in de openbare ruimte die weinig wordt gebruikt. Voor deze doelgroep kan de deelfiets bij een voldoende fijnmazig netwerk een interessant aanbod zijn, waardoor de eigen fiets niet meer nodig is. Ook voor de Amsterdammer die een gegarandeerde fietsparkeerplek bij trein- en metrostations wil of voor de Amsterdammer zonder fiets kan de deelfiets interessant zijn. De tweede doelgroep betreft de frequente bezoeker van de stad. Er zijn 271.000 forenzen die frequent naar Amsterdam komen en voor deze groep kan de deelfiets een alternatief bieden voor de ‘first-’ en de ‘last mile’. Toeristen maken nu gebruik van diverse verhuurbedrijven die fietsen aanbieden. Voor deze doelgroep is de deelfiets naar verwachting niet aantrekkelijk. Ervaringen met stedelijke deelfietssystemen elders, zoals in Antwerpen, wijzen uit dat deze met name gebruikt worden door bewoners en bezoekers en dat toeristen hier nauwelijks gebruik van maken.

Lerend beleid

We willen leren wat de nieuwste generatie deelfietsen kan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Van daaruit zetten we in op verder innoveren. Technologische ontwikkelingen gaan bijzonder snel. We starten daarom met een

gecontroleerde proef, omdat deelfietsen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. De resultaten op de doelstellingen zijn bepalend voor de ruimte die deelfietsen in Amsterdam krijgen na deze proeftermijn.

Nog geen middelen voor het beleid

Dit beleid gaat nu de inspraak in. Voor de uitvoering van het beleid is echter nog geen dekking. De gemeente gaat kosten maken, onder andere aan handhaving en beheer. Zolang er geen dekking voor deze middelen is gevonden, zal de uitvoering van het beleid nog niet starten.

Totstandkoming nota

Deze beleidsnota is in samenwerking tussen stad, stadsdelen en Vervoerregio Amsterdam tot stand gekomen. Zij zijn betrokken in verschillende werksessies, waarin de hoofdlijn van deze beleidsnota is ontstaan. Eind november is er een ronde geweest langs de Bestuurscommissies van de stadsdelen.

De marktpartijen zijn voor dit beleid gehoord. In oktober 2017 hebben we 23 marktpartijen met een vragenlijst benaderd voor een schriftelijke marktconsultatie. We hebben 19 reacties ontvangen. Op 30 en 31 oktober en 6 november heeft een mondelinge marktconsultatie plaatsgevonden met negen partijen. Tot slot hebben CycleSpace en Pakhuis De Zwijger discussiebijeenkomsten georganiseerd over deelfietsen.

De input uit al deze bijeenkomsten heeft zijn weerslag gekregen in deze beleidsnota.

Planning

Gewenste start van het nieuwe deelfietsbeleid is 1 maart 2019. Dit kan alleen als de gemeenteraad in juni 2018 akkoord gaat met het beleid en een wijziging in de APV én als er op dat moment ook middelen beschikbaar zijn voor 2019 t/m 2021. Uitstel van met name dat laatste punt betekent dat de start van het nieuwe beleid ook later is. Vanaf start aanvragen vergunningen moet rekening worden gehouden met een doorlooptijd van 35 weken.

Leeswijzer

De nota bestaat uit vier delen:

1. Een ***samenvatting*** van ons beleid op 3 A4
2. ***Deel 1 – Amsterdam geeft ruimte aan deelfietsen*** – bevat een beknopte beschrijving van onder meer de aanleiding, trends en ontwikkelingen, de doelgroepen en de doelen van ons beleid.
3. ***Deel 2 – Uitwerking beleid deelfietsen*** – gaat meer gedetailleerd in op ons beleid en hoe wij dat gaan implementeren.
4. Een aantal ***bijlagen*** waarin het beleid verder is onderbouwd of uitgewerkt met onder andere kaartbeelden en cijfermateriaal.



Samenvatting

In deze samenvatting leest u in het kort de uitgangspunten en uitwerking van het Amsterdamse deelfietsbeleid. Uitgangspunt bij het maken van dit beleid is dat deelfietsgebruik ook kansen biedt voor onze stad.
Met dit beleid willen we het gebruik van de deelfiets onder de Amsterdammers en regelmatige bezoekers van de stad stimuleren en tegelijkertijd beheersbaar maken voor de gemeente.

Kader

"Fietsen die onderweg zijn, dragen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Stilstaande fietsen kosten geld. We streven daarom naar meer fietsritten met minder fietsen. Als fietsen vaker worden gedeeld, kan de noodzaak van een eigen of extra fiets, waarvoor een fietsparkeerplek nodig is, verminderen. Daarom maken we werk van deelfietsen. *Uit Het Meerjarenprogramma fiets 2017 - 2022 (2017)*

In deze nota gaat het om een deelfietsensysteem dat fietsen in de openbare ruimte aanbiedt. Voor dit systeem wordt een beperkt aantal vergunningen uitgegeven. Het deelfietsaanbod is gevarieerd: er komen "gewone" fietsen en bakfietsen en ook deelbromfietsen kunnen via het systeem worden aangeboden. In deze nota gaat het niet om verhuur van deelfietsen vanuit particuliere ruimten, zoals bijvoorbeeld de OV-fiets, huurfietsen voor met name toeristen en de huurfietsen van hotels. De OV-fiets is een mooi voorbeeld van een succesvolle deelfiets, waarbij de verhuur plaatsvindt vanuit privaat terrein.

De kansen van de deelfiets

In Amsterdam staan eigenlijk (te) veel fietsen stil. Stilstaande fietsen in de openbare ruimte kosten geld. Er is een parkeerplek nodig en ook het bereikbaar houden van de openbare ruimte vraagt extra inzet van de gemeente. In Amsterdam willen we fietsparkeerplekken zo efficiënt mogelijk gebruiken. Vandaag de dag is 15% van de geparkeerde fietsen niet in gebruik: het is een wrak of een weesfiets, een fiets die niet meer gebruikt wordt. Dat betekent dat de fietsparkeercapaciteit niet efficiënt wordt gebruikt. Het gebruik van deelfietsen kan er voor zorgen dat er fietsen minder vaak stil blijven staan, omdat nu meerdere mensen van één fiets gebruik maken. Minder stilstaande fietsen betekent ook minder geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

De deelfiets is ook interessant voor de regelmatige bezoekers aan de stad en de Amsterdamse forens. De reis van deur-deur in combinatie met het OV (openbaar vervoer) en bij P+R's (Park and Rides) kan goed worden ingevuld met een deelfiets en de eigen (stations)fiets op termijn vervangen. Ook willen we het fietsgebruik onder Amsterdammers zelf stimuleren. Vooral in de gebieden waar de fietsparkeerdruk hoog is en de ruimte beperkt kan de deelfiets zorgen voor meer ruimte. Tot slot vormen deelfietsen onderdeel van een zich vernieuwend mobiliteitsaanbod in de stad en worden zij onderdeel van een breder Mobility as a service (MaaS) aanbod.

Gebruiksvriendelijk deelfietssysteem voor gebruikers

Voor een deelfietssysteem is gebruiksgemak voor gebruikers cruciaal. Alleen wanneer deelfietsen interessanter zijn dan andere vervoermiddelen, gaat het gebruik per fiets omhoog. Dat stelt eisen aan de vormgeving van het deelfietssysteem. Daarbij werken we vanuit het oogpunt van de gebruiker aan vier niveaus van informatievoorziening. De aanbieders zelf zullen hier ook een belangrijke rol in spelen:

1. ***Intuïtief:*** voor gebruiker is het zaak dat zij op een logische en eenduidige manier gebruik kunnen maken van deelfietsen.
2. ***Zichtbaarheid:*** gebruikers gaan uit van wat fysiek zichtbaar is. Dat betekent dat deelfietsen en deelfietszones duidelijk fysiek herkenbaar dienen te zijn.
3. ***Digitaal:*** gebruikers gaan na intuïtie en zichtbaarheid af op online informatie. Dat betekent dat via de smartphone snel te vinden is waar een deelfiets voor handen is, waar uitgecheckt kan worden en welke regels daarbij gelden.
4. ***Fietsslot:*** het laatste informatieniveau is het vergrendelen en ontgrendelen van het slot van een deelfiets. De gebruiker wil dan niet meer voor verrassingen komen te staan.

Het deelfietssysteem

Dan het deelfietssysteem zelf. Voorwaarden voor een goed systeem zijn een fijnmazig stedelijk deelfietssysteem en een maximum aan het gebruik per deelfiets. Oftewel; we willen dat er altijd fietsen beschikbaar zijn en tegelijkertijd dat de fietsen niet te lang stilstaan.
In principe geldt voor de gebruikers dat zij de fiets overal in de stad kunnen parkeren volgens de geldende parkeerregels. In de drukste gebieden van de stad (zie kaart) pakken we het anders aan. Daar leidt het volgen van de reguliere parkeerregels tot een te grote druk op de openbare ruimte. Deelfietsen mogen daar alleen worden geparkeerd op de daarvoor aangewezen plekken. Daarbuiten geldt een parkeerverbod voor deelfietsen. Waar mogelijk worden de deelfietsen geparkeerd in een publieke inpandige stalling (Fietspunt). Mocht er op straat te weinig ruimte zijn voor aparte deelfietsparkeerplekken dan worden andere mogelijkheden onderzocht. Hierbij is het nadrukkelijk de optie autoparkeerplekken om te vormen tot locaties waar deelfietsen worden aangeboden. Met het omvormen van twee autoparkeerplekken komt er ruimte voor ongeveer 20 deelfietsen.

Gebieden met deelfietsparkeerplekken

1. Stadsdeel Centrum
2. OV-locaties (trein- en metrostations, drukbezochte tram- en bushaltes) en P+R-locaties
3. Buurten met hoge fietsparkeerdruk
4. Drukbezochte locaties, stadspleinen en alle stadsparken en grotere recreatiegroengebieden

Vergunning van 2 jaar, met tussentijdse evaluatie

Ook marktpartijen zien kansen voor de deelfiets in Amsterdam. Niet voor niets kwamen zij in de zomer van 2017 in groten getale naar de stad. Om dat goed te reguleren kunnen aanbieders een vergunning van maximaal 2 jaar aanvragen.

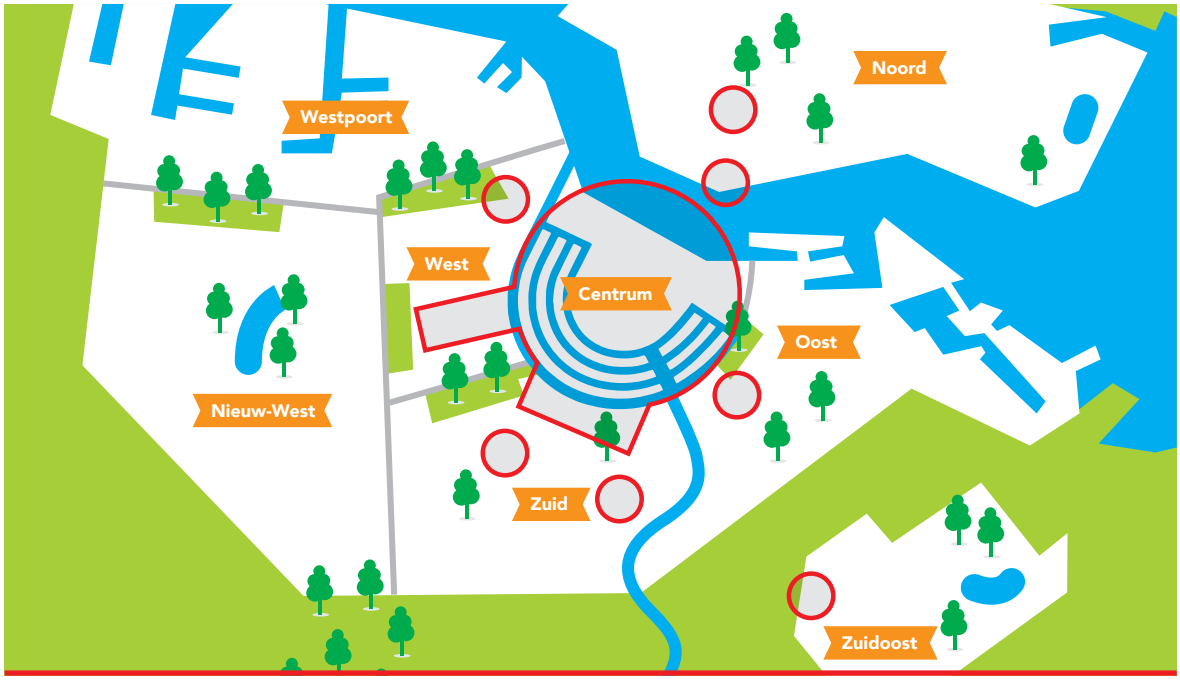
De gemeente kiest er voor om aan maximaal 3 marktpartijen een vergunning te verlenen. Met drie marktpartijen is er onderlinge concurrentie mogelijk, kunnen er per marktpartij voldoende fietsen worden ingezet en is een deelfietssysteem ook qua ruimtebeslag voor deelfietsparkeerplekken ruimtelijk in te passen.

- Deze vergunning geldt voor een periode van twee jaar met een optie voor de gemeente van een verlenging met één jaar.

- Evaluatie volgt na één jaar, op de volgende punten:
  1. Bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen
  2. Negatieve effecten (gemeten drukte, klachten, overtredingen)
  3. Samenwerking met deelfietsaanbieders

- De vergunning betreft een ontheffing op het algehele verbod om deelfietsen vanuit de openbare ruimte aan te bieden. De vergunningen worden verstrekt op basis van een APV artikel. Vergunningshouders dienen zich te houden aan voorschriften die voortvloeien uit onderstaande aspecten:
  1. Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en

Figuur 1: Schematische weergave gebieden met gereguleerd deelfietsparkeren



aanspreekbaar is.
2. Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn fietsen real-time traceerbaar.
3. Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.
4. Data: een marktpartij deelt (anonieme) data over o.a. gebruik per deelgebied aantal kilometers (totaal en per fiets), type gebruiker (bewoner, bezoeker, forens of anders) en de locatie van fietsen.
5. Handhaving en rapportages: een marktpartij neemt verantwoordelijkheid voor toezicht op hun eigen deelfietsen en stelt de gemeente alle gevraagde rapportages beschikbaar om het functioneren op deze aspecten te monitoren.

➔ De gemeente verstrekt schaarse vergunningen op basis van een vergelijkende toets van kwalitatieve criteria. Hier kan de gemeente bedrijven scoren op o.a.:
1. Effectieve oplossingen bij het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en het herverdelen van fietsen over de stad.
2. Effectieve oplossingen voor het vergroten van het gemiddelde gebruik per fiets.
3. Effectieve maatregelen voor het onderhoud van de deelfietsen.
4. De kwaliteit van de aangeboden fietsen.
5. Interoperabiliteit: de wijze waarop aanbieders de mogelijkheid bieden mee te doen aan slimme oplossingen rond Mobility as a Service.

➔ Een vergunninghouder mag in de proefperiode maximaal 3.000 deelfietsen aanbieden. Zij moeten zorgen voor een minimaal gebruik van de fietsen van vier maal per dag. Ze zullen daarom naar verwachting starten met tussen de 1.000 en 1.500 fietsen. Bij een minimaal gemiddeld gebruik per deelfiets van vier maal per dag mogen vergunninghouders het aantal deelfietsen stapsgewijs uitbreiden tot het maximum van 3.000.

Proef met deelbromfietsen en deelbakfietsen

➔ Deelbromfietsen en deelbakfietsen zijn nicheproducten waarmee de gemeente in beperkte vorm wil experimenteren. Voor deelbromfietsen wil de gemeente voor de periode van 2 jaar aan een maximum van twee aanbieders met elke 250 zero emissie deelbromfietsen een vergunning verlenen. Voor deelbakfietsen geldt een maximum van twee aanbieders met elk maximaal 25 deelbakfietsen.

➔ De elektrische deelbromfiets is een aantrekkelijk alternatief voor het verminderen van het aantal autoverplaatsingen binnen de stad over grotere afstanden. De deelbromfietsen rijden voor de veiligheid en overlast op de rijbaan met bijbehorende helmplicht. De deelbakfiets is aantrekkelijk voor Amsterdamse gezinnen, maar ook voor het MKB en kan ook een bijdrage leveren aan schone stedelijke distributie.

Handhaving

➔ De gemeente is verantwoordelijk voor de handhaving op algemene fietsparkeerregels en specifiek op de deelfietsparkeerplekken. Deelfietsbedrijven zijn verantwoordelijk voor de handhaving van het deelfietsparkeerverbod in die betreffende gebieden. De gemeente ziet daarop toe.


2020209655
Gemeente Amsterdam
14020
www.amsterdam.nl/fiets
VERWIJDERING
2020209655



Deel 1

Amsterdam geeft ruimte aan deelfietsen

h1 Deelfietsen een kans voor de stad



Dit hoofdstuk gaat in op het gemeentelijke beleid dat ten grondslag ligt aan het deelfietsbeleid. We gaan in op belangrijke trends en ontwikkelingen en maatschappelijke en technologische ontwikkelingen waarop we inspelen. Daarna geven we aan welke kansen we voor de stad zien met deelfietsen en geven we aan voor welke doelgroepen deelfietsen in Amsterdam meerwaarde hebben.

1.1 Gemeentelijk fietsbeleid: meer fietsritten met minder fietsen

Deze beleidsnota deelfietsen sluit aan op ons bredere mobiliteitsbeleid (Amsterdam Aantrekkelijk en Bereikbaar (2013)), vormt een specifieke uitwerking van het Meerjarenplan Fiets 2017 - 2022 (2017), sluit aan bij het Kader Fietsparkeren, het Actieplan Deeleconomie (2016) en het autodeelbeleid. Dit is in onderstaande figuur verbeeld. De beleidsnota Deelfietsen vormt de basis voor samenwerking met marktpartijen, handhaving en communicatie. Met deze beleidsnota Deelfietsen sluiten we aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 en de Visie Openbare ruimte (2016).

In het Meerjarenprogramma fiets 2017 - 2022 (2017) stelt de gemeente: "Fietsen die onderweg zijn, dragen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Stilstaande fietsen kosten geld. We streven daarom naar meer fietsritten met minder fietsen. Als fietsen vaker worden gedeeld, kan de noodzaak van een eigen of extra fiets, waarvoor een fietsparkeerplek nodig is, verminderen. Daarom maken we werk van deelfietsen. Kansrijk zijn OV en P+R-locaties. Ook als publieke parkeerplekken korter worden gebruikt, ontstaat meer capaciteit."

Figuur 2: Relatie deelfietsbeleid met bestaande beleid



1.2 Trends en ontwikkelingen

In deze paragraaf beschrijven wij vijf trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het beleid voor deelfietsen.

Forse groei van de stad

Amsterdam telt begin 2017 845.000 inwoners. Tot 2025 groeit Amsterdam door naar 910.000 inwoners. En tot 2035 naar 960.000 inwoners. Het aantal inwoners groeit momenteel met circa tienduizend per jaar. Er worden met Koers 2025 ca. 50.000 extra woningen bijgebouwd. In het centrum zorgt dat al voor een groei van het fietsverkeer met ongeveer 10%. Ook bezoekers en bedrijven uit binnen- en buitenland weten Amsterdam te vinden. Dat is het meest zichtbaar in centrumgebieden, stadsstraten, parken en pleinen waar het op gezette tijden zichtbaar drukker is geworden. Opgave is om ervoor te zorgen dat dit groeiend aantal inwoners zich op efficiënte wijze kan verplaatsen met behoud van de kwaliteiten van onze openbare ruimte.

Amsterdammers pakken vaak de fiets, maar niet overal even vaak

Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief gegroeid, van 445.000 naar 665.000. Binnen de ring A10 is de fiets veruit het meest gebruikte vervoermiddel, uiteenlopend van 50% in stadsdeel Oost tot 62% in stadsdeel Centrum (zie figuur 5). De meeste verplaatsingen met de fiets reiken tussen 1 en 5 kilometer en duren 5 tot 35 minuten. Vanaf 5 kilometer kiezen Amsterdammers gemiddeld vaker voor de auto en het openbaar vervoer. In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost pakken Amsterdammers veel minder vaak de fiets. Daar ligt het fietsgebruik op respectievelijk 32% in Nieuw-West en Zuidoost en 38% in Noord. Opgave is om de groei van het fietsgebruik te faciliteren en het fietsgebruik te stimuleren waar nog niet zo veel gefietst wordt.

Toenemende druk op openbare ruimte, met name in de centralere buurten

Amsterdam is een levendige stad. De ruimte in de stad is schaars. Het aantal bezoekers en de stromen van voetgangers, fietsers en OV in de stad groeien. De druk op de openbare ruimte is op veel binnenstedelijke bestemmingen groot. Vooral in het stadscentrum, de drukke stadsstraten, pleinen en parken wordt drukte ervaren. Amsterdam zet de openbare ruimte graag zo in dat deze rustig en logisch aanvoelt, iedereen zich er goed doorheen kan bewegen en drukte minder snel tot ergernissen leidt. Het is zaak om onze nieuwe én bestaande openbare ruimte slim in te richten en te beheren, zodat divers en intensief gebruik mogelijk is. De opgave is om de openbare ruimte toegankelijk te houden.

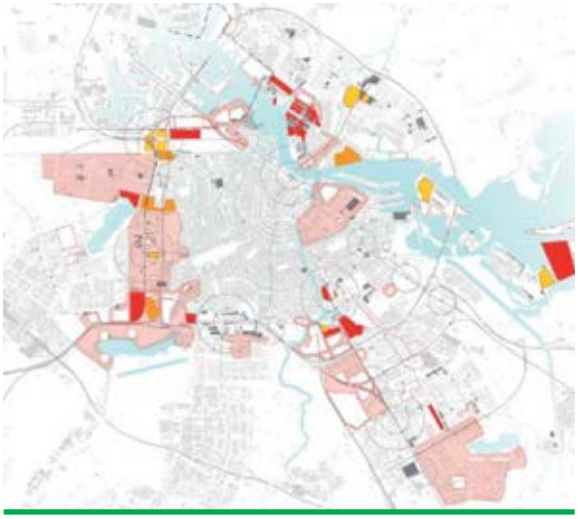
Om de drukte te reguleren gelden in delen van de stad fietsparkeerregels, waarbij de parkeerduur is gemaximeerd op 2 of 6 weken (figuur 7).

Geparkeerde fietsen verhogen druk op de openbare ruimte

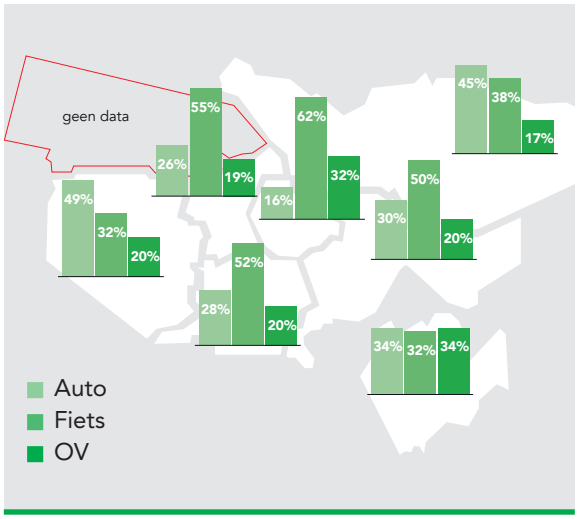
De sterke groei van het fietsgebruik leidt ook tot een steeds grotere vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Meer dan de helft (57%) van de Amsterdammers ervaart (te) weinig ruimte voor fietsparkeren. In verschillende gebieden is de parkeerdruk en bezettingsgraad bijzonder hoog (zie figuur 8 en 9). Bijplaatsen van extra fietsparkeerrekken is vanwege de druk op de openbare ruimte niet overal een optie. Daarnaast zijn gebouwde voorzieningen bijzonder kostbaar.

Van de Amsterdammers parkeert 43% zijn of haar fiets in de openbare ruimte. Dat gaat binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ al bijna om 350.000 fietsen. Een geparkeerde fiets neemt gemiddeld zo'n één vierkante meter ruimte in (55 cm x 180 cm). Stilstaande fietsen maken gebruik van onze kostbare openbare ruimte: van de 100 geparkeerde fietsen staan er gemiddeld 12 langer dan de maximale 2 of 6 weken stil, zijn er twee verwaarloosd en is er één een fietswrak. Opgave is om fietsparkeergelegenheden beter te benutten.

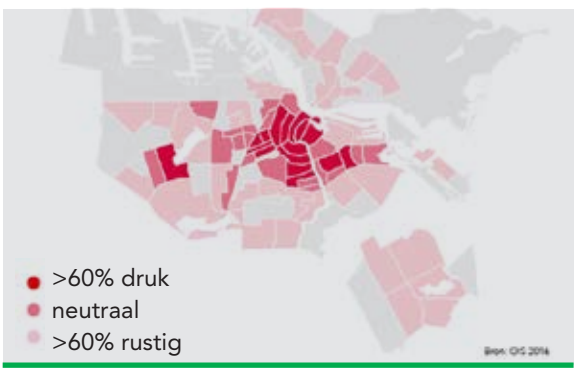
Figuur 4: Koers 2025



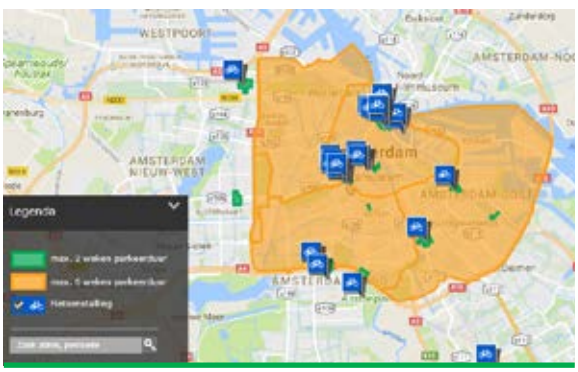
Figuur 5: Modal split per stadsdeel 2015,
% van alle verplaatsingen op werkdag van bewoners



Figuur 6: subjectief, Hoe zou u de buurt waar u woont beschrijven



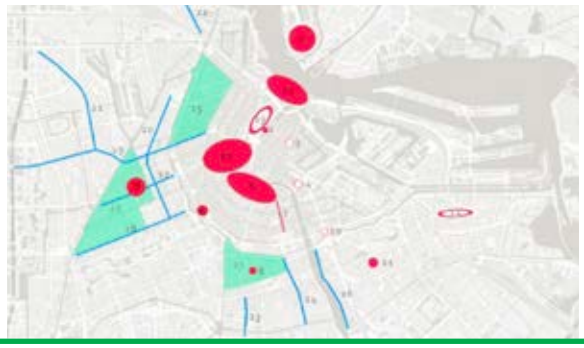
Figuur 7: Algemene fietsparkeerregels



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

Figuur 8 en 9: Buurten met hoge fietsparkeerdruk en hot spots fietsparkeren (Bron: MJP Fiets 2017 – 2022)





De technologie zit dan in het fietsstation.
De nieuwste deelfietssystemen maken gebruik van slimme fietsen en zijn via GPS te traceren en via een app online te boeken. Ook is met deze technologie te reguleren waar de fietsen wel en niet op slot gezet kunnen worden door middel van geofencing of beacons.

Mede daardoor is de kostprijs van deelfietsen sterk gedaald. Daardoor zien marktpartijen kansen om ook in Amsterdam deelfietsen aan te bieden. In het MJP Fiets gaven we al aan dat Amsterdam wil gaan experimenteren met technologische innovaties, waaronder fietsdelen. Opgave is om deze nieuwste generatie deelfietsen op een passende manier te faciliteren.



1.3 Inspelen op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen

Allerlei ontwikkelingen beïnvloeden ons vervoerssysteem. De grote populariteit van onze stad heeft gevolgen voor de ruimtelijke inrichting. Om de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen te faciliteren hebben we belang bij een goede bereikbaarheid en een goede openbare ruimte.
In de economie zien we de opkomst van de deeleconomie, met een verschuiving van bezit naar gebruik. Deze ontwikkeling biedt kansen voor innovatieve ontwikkelingen die de afhankelijkheid van eigen vervoersmiddelen vermindert. Een verschuiving van bezit naar gebruik, van product naar dienst en van modaliteit naar mobiliteit. Ketenmobiliteit sluit naadloos aan op deze ontwikkeling.

Nieuwe innovatieve deelproducten (deelfiets, deelauto), elektronische kluizen en geïntegreerde informatie-, boeking- en betaalsystemen bieden ook mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding waarmee de reiziger wordt gestimuleerd op een gewenste manier te reizen. In ons Actieprogramma 2016 – 2018 Smart Mobility (2016) geven we aan dat we gaan anticiperen op de technologische innovaties om doelstellingen voor de stad te behalen.

Deze grotere mogelijkheden van informatietechnologie bieden kansen voor ketenmobiliteit. Reizen van deur tot deur gebeurt steeds meer met een combinatie van vervoerwijzen. OV, auto en (deel)fiets. Deze vullen elkaar daarbij zo goed

mogelijk aan. De mobiliteit ontwikkelt zich zo naar één integraal mobiliteitssysteem. De modaliteiten (vervoerwijzen) openbaar vervoer, (deel-)auto, (deel-) fiets en voetganger concurreren daarbij niet zoals nu, maar vullen elkaar aan.

De uitdaging voor Amsterdam en de regio daarbij is het optimaal benutten van de schaarste aan fysiek beschikbare ruimte. Het draait om de concurrentie en keuzes tussen voldoende infrastructuur om het huidige verkeer in al haar modaliteiten af te wikkelen en tevens zorgen voor een prettige, leefbare openbare ruimte. Dit geldt zowel voor de bestaande gebieden als voor de nieuw te ontwikkelen gebieden in de stad, zoals de uitbreidingen in de stad.

Rollen gemeente, gebruiker en marktpartijen

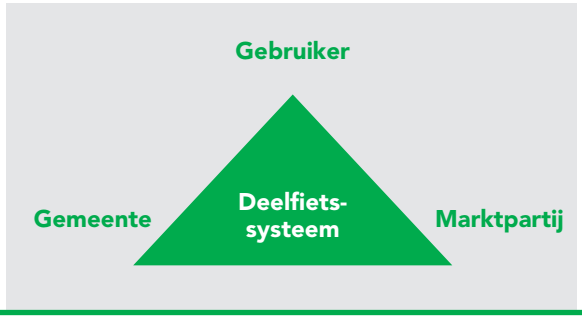
Drie spelers bepalen het succes van een deelfietssysteem: gebruiker, gemeente en marktpartijen.

- De gebruiker maakt voor zijn verplaatsing (van deur tot deur) een mobiliteitskeuze. Met de nieuwste generatie deelfietsen komt er nieuw aanbod beschikbaar. De gebruiker maakt een keuze op basis van het aanbod en de kwaliteit van deelfietsen (= deelfietssysteem). Als het aanbod voor een (gedeelte van een) verplaatsing even goed of beter is dan het bestaande mobiliteitsaanbod, wordt de deelfiets interessant.
- De gemeente kan besluiten om ruimte beschikbaar te stellen aan marktpartijen. Op grond van artikel 2.50 APV mogen deelfietsbedrijven op dit moment geen diensten aanbieden vanuit de openbare ruimte. Afhankelijk van de juridische ruimte die de gemeente biedt voor een deelfietssysteem, kunnen marktpartijen deze aanbieden voor gebruikers in de stad.
- Marktpartijen willen een aanbod aan deelfietsen dat interessant is voor zoveel mogelijk gebruikers. Marktpartijen hebben invloed op de kwaliteit van en toegang tot deelfietsen (= deelfietssysteem), maar zijn daarin afhankelijk van de ruimte die de gemeente juridisch mogelijk maakt.

Figuur 10: SMART Mobility



Figuur 11: Rollen gebruiker, gemeente en marktpartijen



1.4 Kansen voor de deelfiets

Kansen voor de deelfietsen

Deelfietsen kunnen een bijdrage leveren aan:

1. ***Efficiënt ruimtegebruik:*** beter benutten van de openbare ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte door minder fietsparkeerplaatsen. Als deelfietsen voldoende vaak per dag worden gebruikt en we met elkaar meer fietsritten maken met minder fietsen vermindert de fietsparkeerdruk. Amsterdammers kunnen dan afzien van hun eigen 2e of 3e fiets.
2. ***Bereikbaarheid:*** Het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam, door het bieden van een nieuw aanbod in de ketenmobiliteit (first en last mile). Het gaat hier om de rit door frequente bezoekers aan de stad van en naar de belangrijke OV-knooppunten en de P+R locaties. Daar kan de deelfiets de eigen stationsfiets vervangen of het doorrijden tot de eindbestemming. Dit leidt op termijn tot ruimtewinst in fietsenstallingen en voor autoparkeerplekken.

3. ***Innovatie:*** Ook bij innovaties binnen Smart Mobility zoals MaaS (Mobility as a Service) is de deelfiets een cruciaal onderdeel voor de reis.

Onder MaaS verstaan wij: Het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties

Ongecontroleerde uitrol deelfietsen geeft negatieve effecten

Medio 2017 hebben in Amsterdam diverse marktpartijen een paar duizend deelfietsen neergezet in de openbare ruimte. Ook op plekken waar nu al een tekort aan fietsparkeerplekken is. Naast de verschillende deelfietsbedrijven, heeft ook één aanbieder met deelscooters zich gemeld die overwegend free floating elektrische deelsnorfietsen aanbiedt[1]. Een ontwikkeling die in beginsel positief was, leverde kort daarna veel negatieve effecten op voor met name de openbare ruimte. Het ongereguleerd aanbieden van deelfietsen leidt vanwege de omvang ervan (veel partijen en veel fietsen) tot overlast en levert negatieve effecten op voor onze schaarse openbare ruimte:

1. (Te) veel deelfietsbedrijven zetten deelfietsen 'zomaar in de stad' met in verschillende mate interesse in het gebruik ervan, waarbij weinig gebruikte deelfietsen schaarse fietsrekken bezet houden.
2. Deelfietsen worden, soms hinderlijk, in drukke gebieden buiten de rekken achtergelaten, waardoor de fietsparkeerdruk toeneemt en ze bijdragen aan de verrommeling en onveiligheid van de openbare ruimte (de doorgang voor voetgangers, gehandicapten en/of hulpdiensten wordt hierdoor soms belemmerd).
3. Deelfietsen, al dan niet defect, die te lang op incourante plekken blijven staan, zonder dat ze opgehaald worden.
4. De aanbieders zorgen onvoldoende voor herverdeling van deelfietsen, met als gevolg een onevenwichtige spreiding van deelfietsen over de stad. Hierdoor worden bepaalde buurten overspoeld met deelfietsen, terwijl elders er nauwelijks of geen aanbod was.

Vanwege de negatieve effecten wil de gemeente een verbod op het aanbieden van deelfietsen vanuit de openbare ruimte. Hierdoor kunnen marktpartijen geen deelfietsen in de openbare ruimte aanbieden. Daarnaast ontwikkelen we een vergunningensysteem waaronder gereguleerd deelfietsen aangeboden kunnen worden.

Scope: wat nemen we wel en niet mee in deze nota?

In deze nota gaat het om deelfietssystemen die in de openbare ruimte worden aangeboden.

> ***Deelfietssysteem***
> Een deelfietssysteem is vormgegeven vanuit een netwerkfilosofie met, op dagelijkse basis, een optimalisatie van het gebruik. Het gaat daarbij om toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid, locaties, prijszetting en terugbrengmogelijkheden. Met een deelfietssysteem is het voor een gebruiker mogelijk om na eenmalige registratie en eenmalig betalingsmandaat met één identificatiemiddel op verschillende plekken en op verschillende tijdstippen een deelfiets te gebruiken. Er is, anders dan bij de fiets in eigen bezit, geen één-op-één relatie tussen een gebruiker en de deelfiets. In bijlage 2 staat een overzicht van type deelfietssystemen.

We maken met deze nota beleid voor de drie typen deelfietsen:

1. Reguliere deelfietsen
2. Deelbakfietsen
3. Deelbromfietsen

De fietsen kunnen eventueel elektrisch zijn (trapondersteuning), voor de bromfietsen geldt dat deze zero-emissie moeten zijn.

Figuur 12: MaaS



1) Deze aanbieder van nu nog deelsnorfiets sluit parkeren van hun deelscooters uit in een aantal drukke gebieden, zoals Stationseiland, de Wallen, Leidseplein e.o., stadsparken e.d..

In deze nota gaat het dus expliciet niet om andere huurfietsen die we al kennen in de stad:

- OV-fiets
- Commercieel aangeboden huurfietsen vanuit particulier terrein i.c. private verhuurlocatie.
- Fietsen die vanuit hotels worden verhuurd

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.

Verschillende typen deeltweewielers

Een deelfiets is een containerbegrip waaronder een aantal verschillende typen valt:

- Reguliere deelfietsen: volledig op spierkracht voortbewogen fietsen in een netwerk aangeboden (o.a. Flickbike, Dropbyke en Hello-bike).
- Elektrische deelfietsen: fietsen in een netwerk aangeboden voorzien van een elektrische hulpmotor (o.a. Urbee).
- (Elektrische) deelbakfietsen: fietsen met een laadbak in een netwerk aangeboden (o.a. Cargoroo).
- Deelbromfietsen: motorrijtuigen op twee wielen uitgerust met een elektromotor en een elektromotor en een maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h die in een netwerk worden aangeboden (o.a. Felyx, nu deelsnorfietsen).

Verschillende deeltweewielers



1.5 Deelfietsen voor de Amsterdammer en voor frequente bezoekers van de stad

We richten ons op twee doelgroepen: Amsterdammers en frequente bezoekers van onze stad. Deze doelgroepen maken op een werkdag in Amsterdam nu al gezamenlijk zo'n 750.000 verplaatsingen per dag en kennen onze stad goed.

Doelgroep 1: Amsterdammers met geparkeerde fietsen in de openbare ruimte en Amsterdammers die nog niet fietsen

Doelgroep 1 zijn Amsterdammers met geparkeerde fietsen in de openbare ruimte die laagfrequent worden gebruikt. Voor deze doelgroep kan de deelfiets bij een voldoende fijnmazig deelfietsnetwerk een interessant aanbod zijn, waardoor zij de eigen fiets niet meer nodig hebben. Ook voor andere Amsterdammers kan de deelfiets interessant zijn bij een lage prijs en een gegarandeerde fietsparkeerplek in drukke fietsparkeergebieden, zoals trein- en metrostations en populaire publiekstrekkers.

Bij Amsterdammers die nog niet fietsen gaat het voornamelijk om inwoners in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost zonder eigen fiets. Voor deze doelgroep is de deelfiets bij een acceptabele prijs en een voldoende fijnmazig deelfietsnetwerk interessant, zodat ze een extra optie krijgen naast de bestaande modaliteiten, zoals auto en OV.

Doelgroep 2: Frequente bezoekers

Doelgroep 2 zijn frequente bezoekers van Amsterdam. Dat gaat alleen al om 271.000 forenzen die frequent naar Amsterdam komen. Tussen 2006 en 2014 is dat aantal fors (10%) gegroeid. Veel

forenzen zijn afkomstig uit Almere en Zaanstad (beide 20.000), Amstelveen (15.000), Haarlem en Purmerend (beide 14.000) en Haarlemmermeer en Utrecht (beide 12.000) Frequente bezoekers kennen de stad en kunnen zich makkelijk op de deelfiets binnen Amsterdam verplaatsen. Het gaat in deze doelgroep om bezoekers die per OV komen, een eigen stationsfiets hebben of met de auto naar de stad komen.

Toeristen vormen geen doelgroep voor deelfietsen

De 34.000 toeristen die op een werkdag in Amsterdam zijn[2] maken op een werkdag samen 0,1 miljoen van alle verplaatsingen in Amsterdam. Lopen is de meest gebruikte vervoerwijze. Slechts 1 op de 10 toeristen pakt de fiets. Aangezien er al een royaal aanbod aan huurfietsen is in Amsterdam onderscheiden we toeristen niet als doelgroep voor deelfietsen. Ervaringen met stedelijke deelfietssystemen elders, zoals in Antwerpen, wijzen uit dat deze met name gebruikt worden door bewoners en bezoekers en dat toeristen hier nauwelijks gebruik van maken. In bijlage 4 gaan we uitgebreider in op de doelgroepen.

Deelfietsen en deelfietssystemen zijn er in veel soorten en maten. Er zijn drie systemen:

back 2 one



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

back 2 many



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

free floating



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

In de Amsterdamse context zijn twee systemen denkbaar die bijdragen aan het gemeentelijke doel ***"meer fietsenritten met minder fietsen"***: Back-2-many en Free Floating. De bedrijven die in de zomer van 2017 deelfietsen in Amsterdam neerzetten, werkten volgens het principe van free floating. In bijlagen 2 en 3 staan overzichten van deelfietssystemen en de voor- en nadelen van deze beide systemen.

2) bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2016. Volgens bureau Amsterdam Marketing is dit in 2016 gestegen naar bijna 38.000 per dag.

h2 Met deelfietsen gemeentelijke beleids-doelen realiseren

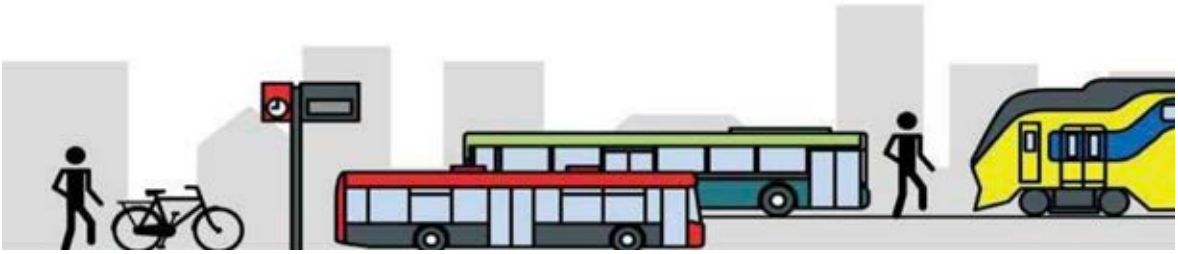


Fietsen past bij een gezonde levensstijl in onze bewegende stad. Fietsen is goed voor de eigen gezondheid en voor schonere lucht. Amsterdam zet met het Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022 in op meer ruimte voor fietsers. Zo faciliteert Amsterdam de groei van het fietsgebruik. Om onze levendige stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden zijn deelfietsen wenselijk, maar niet overal. Met de Beleidsnota deelfietsen zetten we daarom in op acht doelstellingen.

2.1 Aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte

We willen een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte. Binnen de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit. We zijn terughoudend met statische functies in de openbare ruimte. Dat doen we zodat de groep ouderen, maar ook mensen met beperkingen kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Ondergrondse en inpandige fietsenstallingen dragen bij aan een aantrekkelijkere openbare ruimte in drukke verblijfsgebieden. Fietsparkeervoorzieningen op straat blijven nodig voor kort parkerende bezoekers. Zo nodigt de inrichting van de openbare ruimte uit tot beweging.
Wij stellen strikte eisen aan het ruimtebeslag van deelfietsen. In gebieden met een hoge druk op de openbare ruimte, gaan wij het aanbieden van deelfietsen vanuit de openbare ruimte meer reguleren dan elders.

Indicator
Met deelfietsen streven we een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte na. Dat monitoren we met de volgende indicator:
- Percentage foutgeparkeerde deelfietsen, op plekken waar dat niet is toegestaan en voor hinderlijke situaties zorgen.
- Aantallen klachten over deelfietsen en de afhandeling daarvan door de aanbieders.



Figuur 13: ketenmobiliteit (bron: vervoerregio Amsterdam)

2.2 Deelfietsen versterken de keten (first en last mile)

Bij ketenvervoer maakt de reiziger gebruik van meerdere vervoersmiddelen om van A naar B te komen en daarin kan de deelfiets een rol spelen voor de Amsterdammer en voor de frequente bezoekers van de stad. Voor de reiziger biedt de keten kansen doordat het meer reismogelijkheden oplevert. Door verschillende vervoersmiddelen te combineren kan voor elk deel van de reis het beste vervoersmiddel worden gekozen. Zo is de fiets erg geschikt voor het eerste of laatste stuk van de reis terwijl het openbaar vervoer en de auto geschikter zijn voor de langere afstanden tussen steden en dorpen. Voorwaarde is de kwaliteit van de overstapknopen en dat op deze plekken de beschikbaarheid van deelfietsen, parkeerplekken en een hoge capaciteit en frequentie van het openbaar vervoer een zekerheid is. Samen met de Vervoerregio Amsterdam werken wij aan de verbetering van deze knopen, in Amsterdam.

Hiernaast zien we ontwikkelingen die ketenreizen voor de reiziger aantrekkelijker kunnen maken zoals de opkomst van deelproducten (deel-fietsen en -auto's) en van informatietechnologieën. Denk bijvoorbeeld aan reisplanners waarmee de gehele ketenreis kan worden gepland en waarmee gelijk een deelfiets of fietskluis kan worden gereserveerd. Hierdoor wordt mobiliteit steeds meer een dienst en zo ontwikkelen we 'Mobility as a Service' (MaaS).

Ketenvervoer biedt ook kansen voor de samenleving. Zo kan er allereerst efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare (financiële) middelen en ruimte voor verkeer en vervoer door verschillende vervoermiddelen effectief in te zetten. Ketenvervoer biedt een duurzaam reisalternatief waarmee autogebruik en de fietsparkeerdruk vermindert.

We streven met de deelfiets naar het versterken van de first and last mile: het eerste en laatste stukje van de voordeur naar het OV. Een deelfiets voor de last-mile vergroot de bereikbaarheid van onze woon-, werk-, en winkelgebieden. Voor frequente bezoekers wordt het interessanter om met het openbaar vervoer naar de stad te komen. Voor Amsterdammers is de deelfiets interessant voor de first mile naar OV-knooppunten. Vanaf en naar stations en haltes kan de deelfiets interessant zijn om de first en last mile te overbruggen. Met de deelfiets ontstaat er een nieuwe optie voor verplaatsingen binnen de stad, naast de bestaande tram, bus en metro. Voor bezoekers met de auto loont het eerder om de auto bij een P+R achter te laten om daar met de deelfiets de stad in te gaan. De deelfiets houdt zich niet per se aan de gemeentegrenzen. Gemeenten als Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Haarlemmermeer behoren tot het 'daily urban system' van Amsterdam. Amsterdam gaat in samenspraak met de VRA, de MRA en de omliggende gemeenten het gesprek aan hoe het deelfietsensysteem ook op regionaal niveau een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid.

Indicator
Deelfietsen dragen bij aan de bereikbaarheid van woon-, werk- en winkelgebieden. Dat monitoren we met de volgende indicator:
- aandeel van deelfietsen in voor- en natransport in combinatie met het OV en P+R.

2.3 Minder stationsfietsen

We streven met de deelfiets naar minder stationsfietsen: zo kunnen we de kostbare ruimte efficiënter benutten. Stationsfietsen zijn fietsen van frequente bezoekers die 's nachts over het algemeen bij OV-knooppunten geparkeerd staan. Sinds het Kader Fietsparkeren verschuift de focus naar het beter benutten van bestaande fietsparkeerplekken. Handhavingsacties dragen daar aan bij. Vanuit dat oogpunt is de deelfiets interessant. Een deelfiets kan door meer mensen worden gebruikt. Als er voor fietsers een betaalbare deelfiets voor handen is, vermindert dat ook de noodzaak van een eigen stationsfiets voor de last mile. Deelfietsen hebben zo de potentie om de fietsparkeerdruk bij trein- en metrostations te verlagen.

Indicator
Deelfietsen dragen bij aan het verminderen van het aantal stationsfietsen. Dat monitoren we met de volgende indicator:
- Aantal frequente bezoekers dat zijn stationsfiets inwisselt voor een deelfiets(abonnement).

2.4 Naar deur-tot-deur mobiliteitsaanbod

We streven ernaar om de deelfiets onderdeel te maken van het mobiliteitsaanbod van deur- tot-deur voor alle reizigers. De huidige apps van marktpartijen die actief zijn op het gebied van deelfietsen richten zich primair op deelfietsgebruikers. We willen toe naar applicaties waarop het real-time integraal mobiliteitsaanbod inclusief deelfiets zichtbaar wordt. Daarbij is het zaak dat reizigers voor hun reis van deur-tot-deur één identificatie- en betalingsbewijs kunnen gebruiken.

Indicator
Deelfietsen kunnen onderdeel worden van intelligente Mobility as a Service (MaaS) oplossingen.
- Mate waarin deelfietsen via een MaaS -systeem in de stad zijn te huren.

2.5 Stimuleren fietsgebruik

We streven ernaar om meer Amsterdammers op de fiets te krijgen: zo zetten we in op een groter aandeel fietsverplaatsingen in de stadsdelen met een lager dan gemiddeld fietsgebruik. Dat gaat om de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Voor Amsterdammers die geen eigen fiets hebben is het interessant om vrijblijvend kennis te maken met fietsen. Er zijn geen aanschafkosten en de kosten per fietsrit zijn relatief beperkt. We zoeken daarbij naar combinaties met bestaande initiatieven om het fietsgebruik te stimuleren.

Indicator
Deelfietsen dragen bij aan een groter aandeel fietsverplaatsingen in de stadsdelen met een lager dan gemiddeld fietsgebruik. Dat monitoren we met de volgende indicator:

- Aandeel deelfietsverplaatsingen in vervoerwijzekeuze in de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost

2.6 Efficiënt gebruik openbare ruimte: meer fietsritten per fiets

We streven met de deelfiets naar meer fietsritten per fiets: zo kunnen we de kostbare openbare ruimte efficiënter benutten. Sinds het Kader Fietsparkeren verschuift de focus naar het beter benutten van bestaande fietsparkeerplekken. Handhavingsacties dragen daar aan bij. Vanuit dat oogpunt is de deelfiets interessant. Een deelfiets kan door veel meer mensen worden gebruikt. Als er voor fietsers een betaalbare deelfiets voor handen is, vermindert dat ook de noodzaak van een eigen of extra fiets die extensief wordt gebruikt. In andere steden met deelfietssystemen vervangen inwoners hun eigen fiets voor een abonnement op een deelfiets. Deelfietsen hebben zo de potentie om de fietsparkeerdruk (in de openbare ruimte en bij stations) te verlagen. Dat is bijzonder waardevol voor een aantrekkelijke leefomgeving in gebieden met een grote druk op de openbare ruimte, zoals in het stadscentrum, de drukke stadsstraten, pleinen en parken.

Indicator
Deelfietsen dragen bij aan meer fietsritten per fiets. Dat monitoren we met de volgende indicator:

- Aandeel deelfietsritten per deelfiets per dag
- Aantal Amsterdammers dat 1e, 2e of 3e fiets inwisselt voor deelfiets.

2.7 Eerlijke prijs voor het gebruik van kostbare openbare ruimte

Deelfietsen vragen niet alleen investeringen van de aanbieders maar ook bij de gemeente omdat deelfietsen een beslag leggen op de schaarse en kostbare openbare ruimte. Het betreft kosten voor het realiseren en onderhouden van fietsparkeergelegenheden voor deelfietsen, de handhaving en de monitoring en evaluatie van het gebruik.

Ons beleid is dat we dergelijke kosten voor gebruik van de openbare ruimte verhalen op de ondernemers. Daartoe onderzoeken wij meerdere mogelijkheden, waaronder precariobelasting en een gebruikersheffing. De gemeente rekent bovendien kosten voor de aanvraag van vergunningen (leges) en het gebruik van gemeentelijke fietsenstallingen.

2.8 Innoveren en leren

We willen leren wat de nieuwste generatie deelfietsen kan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Van daaruit zetten we in op verder innoveren. Technologische ontwikkelingen gaan bijzonder snel, maar tonen nog niet het daadwerkelijke potentieel van de techniek. We starten daarom met een gecontroleerde proef, omdat deelfietsen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. De resultaten op de doelstellingen zijn bepalend voor de ruimte die deelfietsen in Amsterdam krijgen na deze proeftermijn.




bk zo

Deel 2

Uitwerking beleid deelfietsen

h3 Deelfiets-systeem



Dit hoofdstuk zet de eigenschappen voor een Amsterdams deelfietssysteem uiteen. Deze keuzes zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat deelfietsen een kans bieden voor de mobiliteit van Amsterdam, bijdragen aan innovatieconcepten en kunnen bijdragen aan een lagere druk op de openbare ruimte. Het ongereguleerd aanbieden van deelfietsen veroorzaakt overlast in de openbare ruimte en een onevenwichtig gebruik daarvan. Om de overlast tegen te gaan en een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte te bevorderen, kiest Amsterdam voor een gereguleerd systeem van deelfietsen. Hierbij maakt Amsterdam de volgende zeven beleidskeuzes:

1. Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam: deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.
2. Deelfietsen mogen overal staan, behalve in aangewezen gebieden: daar kiest Amsterdam ervoor deelfietsen alleen te laten parkeren in speciaal aangelegde deelfietsvakken (of in bestaande inpandige stallingen).
3. Amsterdam kiest ervoor drie aanbieders van reguliere deelfietsen, twee aanbieders van deelbromfietsen en twee aanbieders van deelbakfietsen een vergunning te geven.
4. Amsterdam stelt een minimum en een maximum aan het aantal deelfietsen in de stad.
5. Amsterdam stuurt op zoveel mogelijk gebruik van deelfietsen.
6. Vergunningen worden verleend aan de aanbieders die aan de eisen voldoen én die het hoogste scoren bij een vergelijkende toets.
7. Amsterdam wil dat de aanbieders een eerlijke prijs betalen voor gebruik van de Amsterdamse openbare ruimte.

Hierna leggen we deze keuzes verder uit.

1 Beleidskeuze 1: Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam: deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

De openbare ruimte in Amsterdam is schaars. Binnen de ring A10 concurreren functies met elkaar om de beperkte ruimte. De verschillende gebruikers zijn hier met elkaar in concurrentie om de ruimte: auto's, fietsers, voetgangers, OV en verblijfsfuncties hebben allemaal ruimte nodig om de stad te laten functioneren. Fietsparkeren is hierbij een zegen en een vloek: de fiets is een ruimte-efficiënte modaliteit, maar de grote hoeveelheid fietsen zorgt voor een grote druk op de openbare ruimte in dit gebied. Ook andere locaties, waar veel vervoersvraag is, kennen deze problemen (zoals metro- en treinstations). Deelfietsen kunnen in potentie de druk op de openbare ruimte en op de beschikbare fietsparkeerplekken verminderen. Daarvoor is het wel nodig dat de deelfietsen netjes en op de juiste plek worden achtergelaten, goed worden verspreid in drukke gebieden en daadwerkelijk worden gebruikt door de doelgroepen die deze druk veroorzaken (vooral bewoners en forensen). Bij deze doelgroepen moet het draagvlak aanwezig zijn om de deelfiets te gebruiken. De 'vrije' introductie van de deelfietsen in Amsterdam heeft laten zien dat dit draagvlak snel verdwijnt als er geen rekening wordt gehouden met de bestaande problematiek in de openbare ruimte en met de behoeften van deze doelgroepen.

Amsterdam heeft te maken met een hoge fietsparkeerdruk

Amsterdam heeft daarbij al te maken met een hoge fietsparkeerdruk en bezettingsgraad (zie de figuren 8 en 9). Er zijn gebieden waar geen ruimte is om extra fietsen of fietsparkeerplekken toe te voegen in de openbare ruimte. De ongereguleerde plaatsing van de deelfietsen liet ook zien dat de aanbieders hier niet of nauwelijks rekening mee hielden: deelfietsen werden neergezet zonder dat naar de specifieke omstandigheden werd gekeken. Van de in totaal 5.000 tot 7.000 geplaatste fietsen zijn er 750 door de gemeente verwijderd die op plekken stonden waar het niet is toegestaan fietsen te parkeren, deze te lang of hinderlijk in de weg stonden. Dat is circa 14% van het totaal. De gemeente heeft daarnaast in twee maanden tijd ca. 200 klachten gekregen over de deelfietsen die vier aanbieders medio 2017 deelfietsen in de openbare ruimte hebben neergezet.

Bovendien staat de toegankelijkheid van de openbare ruimte onder druk. Met het Kader Fietsparkeren en het MJP Fiets zet de gemeente in op het beter benutten van bestaande fietsparkeervoorzieningen. De toevoeging van vele duizenden fietsen ineens betekent dat de bezetting van deze fietsparkeervoorzieningen direct hoger wordt. Dit is alleen acceptabel als deelfietsen de potentie waarmaken van meerdere ritten met één fiets per dag waardoor fietsparkeerdruk afneemt.

Grote interesse onder marktpartijen om deelfietsen aan te bieden

Medio 2017 hebben vier aanbieders deelfietsen in totaal 5.000 tot 7.000 deelfietsen neergezet in de openbare ruimte in Amsterdam. Er is daarnaast door verschillende partijen bij de gemeente Amsterdam aangegeven dat ze interesse hebben om te starten met een deelfietssysteem in Amsterdam. Aan de marktconsulatie hebben 19 partijen meegedaan. Alle partijen hebben uitgesproken interesse te hebben in het aanbieden van een deelconcept in Amsterdam. In bijlage 7 staat de uitkomst van deze marktconsultatie.

Deelfietsen hebben de potentie om bij te dragen aan gemeentelijk beleid

De gemeente Amsterdam wil met het MJP Fiets 2017 – 2022 fietsers meer ruimte geven om gemakkelijk van A naar B te komen. Deelfietsen hebben de potentie om bij te dragen aan de doelstellingen van de gemeente, onder meer om fietsparkeervoorzieningen beter te benutten, vaker de fiets te pakken en te streven naar meer fietsritten met minder fietsen.

Een systeem met een vergunningensysteem toont welke bijdrage dit kan zijn

Gegeven de grote interesse van (nog meer) marktpartijen om deelfietsen aan te bieden, zal de druk op de openbare ruimte zonder een kader van afdwingbare regels alleen maar groter worden. De gemeente wil daarom deelfietsen toestaan, maar daarbij wel de belangen van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte en het beperken van overlast in beeld houden. Geconstateerd is dat dit het beste gedaan kan worden door publiekrechtelijke voorwaarden en voorschriften op te stellen en deze te reguleren via

een vergunningensysteem. Zonder vergunning is het niet toegestaan deelfietsen aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.

Er zijn vijf verschijningsvormen van deelfietssystemen te onderscheiden (zie afbeelding 14). In bijlage 2 staat een toelichting bij deze deelfietssystemen.

De gemeente Amsterdam biedt ruimte voor een open stedelijk deelfietssysteem in de openbare ruimte. Dat wil zeggen dat aanbieders van deelfietsen deze fietsen daar mogen aanbieden. Daarnaast staat het marktpartijen (o.a. OV-fiets, reguliere fietsverhuurders, hotelfietsen e.a.) vrij om deelfietsen buiten de openbare ruimte vanaf privaat terrein aan te bieden. Deze fietsen kunnen net als elke andere particuliere fiets ook in de openbare ruimte parkeren. Het verschil is dat ze op dat moment niet aangeboden mogen worden.

> ***Juridisch kader in de huidige APV:***
> - Verbod op het zonder vergunning aanbieden van deelfietsen vanuit de openbare ruimte.
>
> ***Op te nemen juridisch kader in de APV:***
> - De mogelijkheid voor het college om nadere regels te stellen over het aantal vergunningen, aantal fietsen, gebied, etc.

De vergunningen worden verleend voor een proefperiode van twee jaar

Het college wil de vergunning voor een open stedelijk deelfietssysteem verlenen voor een proefperiode van 2 jaar met de mogelijkheid om de geldigheid van de vergunning één jaar te verlengen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- Marktpartijen geven in de marktconsultatie aan dat voor een proef tot één jaar nodig is om effecten van een deelfietssysteem goed te kunnen zien. Er is tijd nodig om een deelfietssysteem te implementeren. Daarbij komt dat een aanloopperiode nodig is om gebruikers aan een deelfiets te laten wennen. Ook geldt dat hoe langer een experiment duurt, hoe beter de effecten zichtbaar zijn.
- Een vergunning voor het aanbieden van deelfietsen vanuit de openbare ruimte is een schaars goed. Daarvoor geldt dat een vergunning voor een schaars goed niet voor onbepaalde tijd mag worden verleend.
- Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe deelfietsen precies gaan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen.
- De gemeente wil de proef na één jaar tussentijds evalueren. Voor deze evaluatie is tijd nodig. De gemeente wil marktpartijen na de evaluatie tijd geven om waar nodig bij te sturen. Na de proefperiode is bovendien tijd nodig om eventuele wijzigingen door te voeren in de regulering van een deelfietssysteem. Afhankelijk van de complexiteit is daarvoor een optie van één jaar.
- Voor het opstarten van een deelfietssysteem zijn investeringen nodig door marktpartijen en de gemeente. Een proef vergt een aanzienlijke operationele en financiële inspanning. Daarbij geven marktpartijen aan dat een afdoende proefperiode nodig is om de investeringen die worden gedaan (deels) terug te verdienen via de exploitatie.

Figuur 14: deelfietssystemen

	Corporate	Closed Park & Bike	Traditionele verhuur	Open OV-systemen, incl. P&B	Open stedelijk systeem
Toegangkelijkheid	Privaat	Privaat	Privaat	Publiek	Publiek
Registratie	Via bedrijf	Eenmalig / per gebruik	Per gebruik	Eenmalig	Eenmalig
Terugbreng mogelijkheden	B21 (evt. B2M)	B21	B21	B21 (evt. B2M)	B2M / FF
Netwerk	Kleinschalig	Kleinschalig	1 locatie	Grootschalig / verspreid	Grootschalig / hoge dichtheid
Locaties	Bedrijf / OV	Transferium / knooppunt	Stedelijk	Mobiliteits-knooppunt	Stedelijk

2 Beleidskeuze 2: Deelfietsen mogen overal staan, behalve in aangewezen gebieden: daar kiest Amsterdam ervoor het parkeren van deelfietsen alleen toe te staan in speciaal daarvoor aangelegde deelfietsvakken (of in bestaande inpandige stallingen).

Doelgroepen optimaal te bedienen met stedelijk deelfietssysteem

Een open stedelijk deelfietssysteem sluit naar verwachting optimaal aan bij de doelgroepen die de gemeente met een deelfietssysteem wil bereiken: bewoners en frequente bezoekers van Amsterdam.

Het is door de combinatie van bewoners en frequente bezoekers mogelijk om een intensief deelgebruik van deelfietsen mogelijk te maken. Zo kan een bewoner uit stadsdeel Centrum bijvoorbeeld 's ochtends een deelfiets pakken voor zijn ritje naar het station. Een forens kan diezelfde deelfiets een paar minuten later al weer gebruiken voor het ritje van station naar werk. En op die locatie kan diezelfde deelfiets weer gebruikt worden door een bewoner voor een boodschap op de markt, etc.

Zo heeft het deelfietsensysteem de potentie[3)] om bij te dragen aan meer ritten per fiets per dag en het beter benutten van fietsparkeervoorzieningen.

Deelfietsen overal parkeren of alleen in speciale vakken?

Bij een deelfietssysteem moet tevens een keuze worden gemaakt waar de fietsen mogen parkeren en worden aangeboden. Mag dat overal in de stad waar particuliere fietsen ook staan (free-floating) of worden er specifieke plekken aangewezen waar de deelfietsen mogen staan (back-to-many, B2M)? Amsterdam kiest voor een combinatie van beide systemen:

- Uitgangspunt is dat fietsen overal mogen parkeren volgens de geldende fietsparkeerregels (artikel 4.27 APV, zie afbeelding 7) en daar ook mogen worden aangeboden.
- In drukke gebieden, in stadsparken, bij grote OV-overstaplocaties en bij grote publiekstrekkers geldt een parkeerverbod voor deelfietsen. Hier legt de gemeente speciale deelfietsvakken aan, waar de deelfietsen kunnen worden aangeboden. Waar mogelijk worden deelfietsen gestald in inpandige stallingen, om zo de druk op de openbare ruimte te verkleinen.

Fietsen kunnen overal worden teruggebracht waar dat toegestaan is

Alle deelfietsen zijn volledig uitwisselbaar tussen deze gebieden en de deelfietsvakken: fietsen kunnen overal worden opgehaald en overal (waar toegestaan) weer worden teruggeplaatst. In bijlage 1 zijn de kenmerken van de verschillende vormen van terugbrengmogelijkheden opgenomen.

De gemeente wil de verschillende typen deelfietsparkeren onder meer mogelijk maken om zicht te krijgen op de werking ervan. Uitgangspunt is dat de regels voor deelfietsparkeren zowel voor gebruikers, marktpartijen als gemeente begrijpelijk en uitvoerbaar zijn. Dat vraagt om een balans tussen uniformiteit en maatwerk. Het college krijgt de bevoegdheid de gebieden aan te wijzen waar deelfietsparkeerverboden gelden en waar deelfietsen in vakken moeten parkeren (of in stallingen). Uitgangspunt hierbij is dat als een gebruiker de deelfiets op slot zet, de fiets direct opnieuw aangeboden wordt. Voor de gebruiker geldt dus dat deze in de gebieden met een deelfietsparkeerverbod de fiets altijd moet terugzetten in een specifiek deelfietsparkeervak. De fiets daarbuiten op slot zetten, is verboden en moet technisch ook niet mogelijk zijn.

Het college wijst gebieden met een deelfietsparkeerverbod met gereguleerd deelfietsparkeren om verschillende redenen aan:

- Op hotspots met een grote druk op de openbare ruimte is geen of zeer beperkt ruimte beschikbaar voor extra (deel)fietsparkeren. Om een veilige en toegankelijke openbare ruimte te waarborgen zijn hier extra regels nodig. De openbare ruimte dient

3) Aan het station Antwerpen-Centraal zorgt het deelfietsensysteem Velo op een gemiddelde dag voor meer dan 3.400 fietsbewegingen en dit met 123 fietsplekken in 4 deelfietsstations. Enkel om deze verplaatsingen op te vangen (dus zonder rekening te houden met weesfietsen en 'deeltijds' gebruik van een fiets) met private fietsen zouden 1.600 extra stallingsplaatsen voorzien moeten worden. Factor 10-15 reductie kan dus gehaald worden.

namelijk toegankelijk te zijn voor iedereen. Het aantal foutgeparkeerde fietsen in de periode dat deelfietsbedrijven actief waren toont dit aan.

- In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is het parkeren van fietsen steeds lastiger. Het aanwijzen van locaties waar specifiek deelfietsen geparkeerd mogen worden, maakt dat de zekerheid om de deelfiets te kunnen parkeren groter wordt. Daarmee wordt voorkomen dat gebruikers de fiets in drukke gebieden achterlaten op plaatsen waar dat niet is toegestaan en waar de fiets hinder veroorzaakt. Dat er dan een klein stukje gelopen moet worden, is een beperkt ongemak.
- In drukke gebieden zijn de maatschappelijke kosten van fietsparkeervoorzieningen per stallingsplek bijzonder hoog. Juist daar komt het aan op het beter benutten van bestaande voorzieningen.
- Deelfietsparkeervakken vergemakkelijken de handhaving. Door het aanbieden van deelfietsen te beperken tot specifieke locaties is het voor marktpartijen en gemeente gemakkelijker om te handhaven en om -waar nodig- fietsen te herverdelen.
- GPS maakt het bovendien mogelijk om af te dwingen dat gebruikers goed deelfietsparkeren in de vakken.
- Zonder vakken is het niet vanzelfsprekend dat een gebruiker de deelfiets kan parkeren in een gebied met een grote druk op de openbare ruimte en dat de gebruiker de fiets na gebruik goed achterlaat. Met vakken ontstaat er een exclusief parkeerrecht voor deelfietsers, dat bijdraagt aan het gebruik van deelfietsen.
- Met vakken grijpt een gebruiker zelden mis naar een deelfiets. Verwacht wordt dat de gebruiker eerder voor een deelfiets zal kiezen boven een eigen fiets.
- Deelfietsparkeervakken maken een meer flexibel gebruik van de openbare ruimte mogelijk. Bij evenementen kunnen deelfietsparkeervakken tijdelijk buiten werking worden gesteld en / of er kan tijdelijk extra ruimte worden gecreëerd.

We constateren wel dat ook deelfietsparkeervakken zorgen voor een verdere druk op de openbare ruimte in die gebieden waar al nauwelijks ruimte is. Waar mogelijk is daarom de regel dat deelfietsen inpandig worden gestald in bestaande stallingen. Als dat niet mogelijk is, wordt gekeken naar andere opties. Hierbij is het nadrukkelijk de optie autoparkeerplekken om te vormen tot locaties waar deelfietsen worden aangeboden. Met het omvormen van twee autoparkeerplekken wordt er ruimte gecreëerd voor ongeveer 20 tot 24 deelfietsen.

In veel gebieden wel ruimte voor meer fietsen

De fietsparkeerknelpunten manifesteren zich in Amsterdam voornamelijk op hotspots (zie figuur 9). Er zijn in Amsterdam tegelijk gebieden waar meer fietsen in de openbare ruimte onder voorwaarden niet direct leidt tot nieuwe knelpunten of hinder. Uit een analyse van het aantal geparkeerde fietsen per 100m^2 op de stoep binnen de Ring ten zuiden van het IJ blijkt dat in grote delen van Amsterdam het ruimtebeslag van geparkeerde fietsen beperkt is. Daar is wel degelijk ruimte voor meer geparkeerde (deel)fietsen.

Aanwijsgebieden – gebieden waar deelfietsen alleen mogen parkeren in speciaal aangewezen locaties

We onderscheiden drie type aanwijsgebieden:

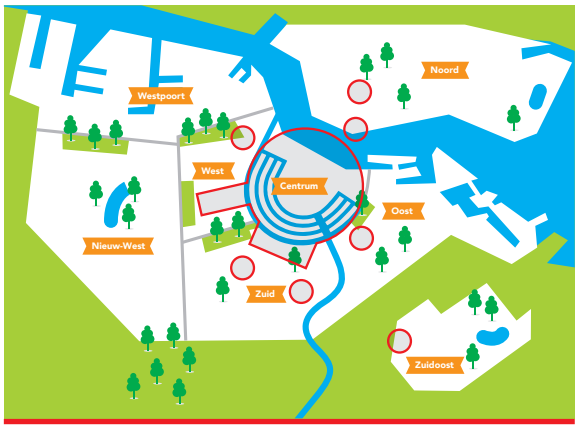
1. In Stadsdeel Centrum

De gehele Amsterdamse binnenstad (binnen de Singelgracht) is aangewezen als beschermd stadsgezicht. In dit gebied bevinden zich bovendien veel buurten met een hoge bezettingsgraad en hoge fietsparkeerdruk. Daarnaast is het een samenhangende geografische eenheid, die ook aan gebruikers van deelfietsen goed is uit te leggen. Dit gebied kenmerkt zich verder door een grote druk op de openbare ruimte. Het voornemen is om in dit gehele gebied gereguleerd deelfietsparkeren toe te passen: alleen in de daartoe aangewezen locaties mogen deelfietsen worden geparkeerd.

2. Bij overstaplocaties

Dit zijn gebieden met grote reizigersstromen. Overstaplocaties zijn de trein- en metrostations,

Figuur 15: Schematische weergave van gebieden met gereguleerd deelfiets-parkeren



P+R's en veelgebruikte tram-, metro- en bushaltes. Er is hier veelal sprake van een hoge bezettingsgraad en hoge fietsparkeerdruk. De beschikbare ruimte binnen bestaande fietsparkeervoorzieningen is veelal beperkt. De gemiddelde zoektijd naar een deelfiets(parkeerplek) neemt hierdoor naar verwachting toe. De kostprijs per stallingsplek is doorgaans hoog. In deze gebieden rendeert een hoge(re) roulatie van (deel) fietsen snel. Bij een hogere roulatie per fiets is er minder noodzaak om nieuwe kostbare stallingen bij te bouwen. Door deelfietsen in deze gebieden in herkenbare zones beschikbaar te stellen, ontstaat een concurrentievoordeel van de deelfiets ten opzichte van de reguliere fiets. Voor gebruikers zijn overstaplocaties heldere, samenhangende gebieden. Om die reden is het voornemen om hier deelfietsparkeren in speciale vakken toe te passen.

3. Overige aanwijsgebieden
Overige aanwijsgebieden zijn gebieden waar maatwerk toegepast kan worden. Dit geldt sowieso voor gebieden met een fietsparkeerverbod en de tweewekenparkeerregel. Aanwijsgebieden zijn veelal belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties in de stad. In het kader van een aantrekkelijke openbare ruimte kan het hier wenselijk zijn om deelfietsparkeren te verbieden (behalve in de aangewezen vakken). Dit gaat bijvoorbeeld om stadsparken, grote publiekstrekkers, pleinen en woonwijken met een hoge fietsparkeerdruk. Cruciaal is dat voor de gebruiker begrijpelijk is dat het een aanwijsgebied betreft.

Afwegingscriteria locaties deelfietsparkeerzones
Bijlage 5: Gebieden met deelfietsparkeerverbod en deelfietsparkeerplekken, geeft een overzicht van locaties die op basis van een eerste inventarisatie voor de hand liggen om aan te wijzen als deelfietsparkeerzones. Daadwerkelijke afweging komt tot stand op grond van onderstaande afwegingscriteria:

- Aansluiting bij bestaande (inpandige) fietsparkeervoorzieningen
- Interesse marktpartijen
- Voldoende ruimte beschikbaar
- Aantrekkelijke openbare ruimte
- Kosten
- Afstemming met de stadsdelen

Optie voor deelfietsparkeervakken in gebieden waar deelfietsparkeren is toegestaan
Het college kan met oog op gebruiksgemak voor deelfietsers en goed deelfietsparkeren ook in gebieden waar deelfietsparkeren is toegestaan deelfietsparkeervakken aanwijzen die exclusief te gebruiken zijn door deelfietsen van vergunninghouders.

> ***Op te nemen juridisch kader in APV:***
> - College kan gebieden aanwijzen waar een verbod geldt op het parkeren van deelfietsen.
> - College kan deelfietsparkeervakken aanwijzen die exclusief beschikbaar zijn voor deelfietsen van vergunninghouders.

> ***Voor gebruikers gebruiksvriendelijk en eenduidig deelfietsparkeren nodig***
> Als we gebieden aanwijzen waar een verbod geldt op het parkeren van deelfietsen dan zijn voor een goed gebruik van het deelfietssysteem eenvoudige regels en gebruiksgemak cruciaal. Alleen wanneer deelfietsen voor de gebruikers laagdrempelig zijn te gebruiken en interessanter zijn dan andere vervoermiddelen, gaat het gebruik per fiets omhoog. Dat stelt eisen aan de vormgeving en zichtbaarheid van het deelfietssysteem. Vanuit het oogpunt van de gebruiker zijn vier niveaus van informatievoorziening nodig:
>
> 1) Intuïtief: voor gebruiker is het zaak dat zij op een logische en eenduidige manier gebruik kunnen maken van deelfietsen. Logische regelgeving is daarin cruciaal. Dat betekent dat gebruikers op hun intuïtie kunnen afgaan bij het vinden, inchecken en uitchecken van een deelfiets voor gebruik. Dit is een belangrijk aspect bij het aanwijzen van deelfietsparkeervakken door de gemeente.
> 2) Zichtbaarheid: gebruikers gaan uit van wat fysiek zichtbaar is. Dat betekent dat deelfietsen en deelfietsvakken bij voorkeur duidelijk fysiek zichtbaar en herkenbaar zijn. Dit vraagt bijvoorbeeld om een herkenbare signaalkleur en icoon bij deelfietsparkeervakken.
> 3) Digitaal: gebruikers gaan na intuïtie en zichtbaarheid af op online informatie. Dat betekent dat via de smartphone snel te vinden is waar een deelfiets voor handen is, waar uitgecheckt kan worden en welke regels daarbij gelden. Dit vraagt om een goede app van marktpartijen voor gebruikers.
> 4) Fietsslot: het laatste 'informatieniveau' is het vergrendelen en ontgrendelen van het slot van een deelfiets. Het is technisch mogelijk om het vergrendelen van de fiets onmogelijk te maken in bepaalde gebieden zodat de gebruiker zijn fiets niet kan achterlaten in 'verboden' gebieden. De gebruiker kan dan niet meer voor verrassingen komen te staan. Dit vraagt om een betrouwbare werking van de techniek van marktpartijen.

3 Beleidskeuze 3: Amsterdam kiest ervoor drie aanbieders van reguliere deelfietsen, twee aanbieders van deelbromfietsen en twee aanbieders van deelbakfietsen een vergunning te geven.

De gemeente wil aan maximaal drie marktpartijen de mogelijkheid bieden via een vergunning voor een proefperiode van twee jaar vanuit de openbare ruimte reguliere deelfietsen aan te bieden. Eenzelfde mogelijkheid wil de gemeente bieden aan twee aanbieders van nichedeelfietsen: deelbromfietsen en deelbakfietsen.

Reguliere en nichedeelfietsen

Reguliere deelfietsen
Reguliere deelfietsen: volledig op spierkracht voortbewogen fietsen in een netwerk aangeboden. Deze fietsen kunnen elektrisch zijn. Dat zijn fietsen met trapondersteuning die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor.

Nichedeelfietsen
Binnen de nichedeelfietsen zijn (elektrische) bakfietsen en zero-emissie deelbromfietsen te onderscheiden. Deze nichedeelfietsen kennen een groter ruimtebeslag in m^2. Daarnaast is de doelgroep voor nichedeelfietsen kleiner en is de kostprijs per nichedeelfiets aanzienlijk hoger. Dat betekent dat nichedeelfietsen naar verwachting in een minder fijnmazig netwerk kunnen worden aangeboden. Dat geldt in het bijzonder voor deelbakfietsen. Een kleinere doelgroep in combinatie met een grofmaziger netwerk betekent naar verwachting dat het gemiddeld gebruik van nichedeelfietsen per dag lager ligt. In Amsterdam is het daarbij toegestaan om zowel bakfietsen als deelbromfietsen vanaf privaat terrein aan te bieden aan gebruikers. Gelet op het grotere ruimtebeslag ten opzichte van een gewone deelfiets zien we daar in beginsel beperkt ruimte voor nichedeelfietsen in de openbare ruimte.

Nichedeelfietsdoelgroep 1: deelbromfietsen als alternatief voor autoritten
De deelbromfiets richt zich voornamelijk op de Amsterdammer en de forens. De elektrische deelbromfiets biedt mogelijk kansen voor de grotere afstanden in de gebieden buiten het centrum, maar het is aan de aanbieders daar een propositie voor te bedenken. Op dit punt onderscheidt de deelbromfiets zich van deelfietsen. In die zin lijkt de deelscooter meer op een autodeelconcept dan op een deelfietsconcept. Dit zit ook in de waarde van de deelbromfiets: deze is hoger dan de deelfiets en heeft daarom als 'asset' een hogere waarde voor de aanbieder.

Nichedeelfietsdoelgroep 2: deelbakfietsen als alternatief voor bestelbusjes
De (elektrische) deelbakfiets richt zich op Amsterdamse ondernemers en gezinnen met kinderen. De elektrische deelbakfiets draagt naar verwachting bij aan het verminderen van het aantal goederenverplaatsingen per auto of bestelbus. Dit is een onderscheidend punt ten opzichte van een gewone deelfietsen.

Aandachtspunt is dat het parkeren van deelbromfietsen en deelbakfietsen (eveneens) een belasting vormt voor de openbare ruimte en dat deze nichedeelfietsen lastig in te passen zijn in inpandige stallingen. Tegelijk is het ruimtebeslag van een geparkeerde deelbromfiets of deelbakfiets kleiner dan van een geparkeerde auto. Aan deelbromfietsen stellen we sowieso de eis dat dergelijke concepten zich richten op bromfietsen (gele kentekenplaat, helmplicht en niet toegestaan op fietspaden), vanwege de drukte en veiligheid op fietspaden in de stad en dat deze zero-emissie is.

Ruimte voor reguliere deelfietsen en niche producten

- Het college wil gedurende een proefperiode om een aantal redenen een vergunning bieden voor een open stedelijk deelfietssysteem van reguliere deelfietsen aan drie marktpartijen:
  - Er is in Amsterdam beperkte ruimte voor meer fietsen. Als 10 van de meer dan 20 geïnteresseerde marktpartijen deelfietsen in Amsterdam zouden neerzetten, zorgt dat in korte tijd al gauw voor toevoeging van zo'n 10.000 – 30.000 fietsen. Marktpartijen geven in de marktconsultatie namelijk aan zo'n 1.000 tot 3.000 fietsen nodig te hebben om een goede pilot te kunnen doen. Zeker op hotspots levert dit direct knelpunten op qua druk op de openbare ruimte en toegankelijkheid. Marktpartijen zien daarbij op termijn ruimte voor doorgroei naar grofweg zo'n 10.000 deelfietsen voor heel Amsterdam.
  - Marktpartijen hebben elk hun eigen aanbod dat zich onder meer onderscheidt op prijs

en kwaliteit. Concurrentie is nodig om van te leren over wat voor gebruikers van belang is. Daarnaast biedt het keuzevrijheid voor gebruikers.
- Optimalisatie van gebruik per fiets is moeizaam met veel partijen. Amsterdam streeft naar het beter benutten van fietsparkeervoorzieningen en meer fietsritten per fiets per dag. Door meer aanbieders in de stad te hebben, is het aantal fietsen dat nodig is voor een dekkend systeem groter. Dit heeft effect op de openbare ruimte. Met één aanbieder zijn er 7.500 deelfietsen nodig voor een dekkend deelfietssysteem; met drie aanbieders zijn dit er al 9.000.
- Grote deelfietsparkeervakken zijn ruimtelijk moeilijk inpasbaar. Per deelfietsparkeervak geven marktpartijen vanuit de marktconsultatie aan standaard een vak voor 10 fietsparkeerplekken nodig te hebben. Ze zien mogelijkheden om met meerdere marktpartijen gebruik te maken van eenzelfde zone. Bij het toelaten van meer marktpartijen, zijn grotere vakken nodig. Uitgaande van drie aanbieders zijn dan vakken nodig voor circa 20 fietsen, zodat iedere partij voldoende ruimte heeft om zijn fietsen aan te beiden. Daarbij geven ze aan dat er ruimte nodig is om te kunnen uitbreiden bij meer vraag. Gelet op de benodigde dichtheid aan deelfietsparkeervakken, lijkt dit ruimtelijk maximaal inpasbaar om een fijnmazig netwerk te kunnen realiseren in stadsdeel centrum. Daarbij overweegt de gemeente ook dat een deelfietssysteem slechts kan werken als alle deelfietsaanbieders in de hele stad actief zijn, inclusief de aangewezen deelfietsvakken. Alleen door een fijnmazig, geheel dekkend systeem aan te bieden zullen deelfietssystemen bijdragen aan vermindering van de druk op de openbare ruimte.
- Handhaving en zelfregulering is beter mogelijk met een beperkt aantal partijen. Voor een efficiënte handhaving door de gemeente is het beter om met een beperkt aantal partijen te werken.

Proef met deelbromfietsen en deelbakfietsen

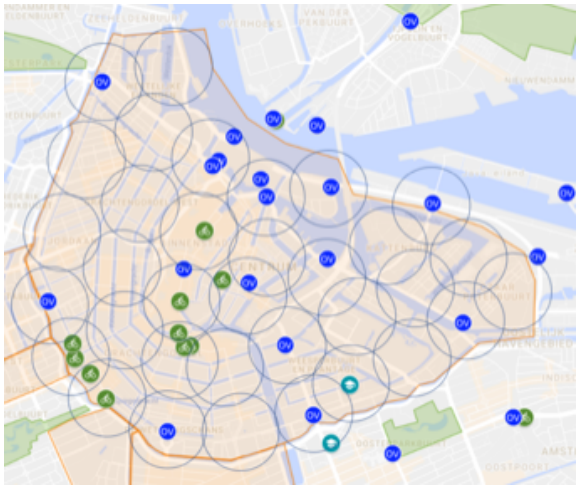
Binnen de proefperiode voor deelfietsen maken we ruimte voor een proef met aanbieders van elektrische deelbromfietsen. Hierbij sluiten we aan bij de indeling die we voor het deelfietsparkeren van reguliere deelfietsen hanteren. Om eventuele nadelige effecten (hinderlijk, gevaarlijk parkeren, drukkere trottoirs) te beperken, geeft de gemeente voorlopig aan maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen en twee aanbieders van deelbakfietsen een vergunning. Deze aanbieders mogen voorlopig respectievelijk maximaal 250 deelbromfietsen en maximaal 25 deelbakfietsen exploiteren. Deze aantallen liggen lager dan de vergunningen voor 'normale' deelfietsen. Dit heeft te maken met de belasting van de openbare ruimte: deelbromfietsen en deelbakfietsen nemen per voertuig meer ruimte in dan standaardfietsen. Meerdere aanbieders leidt daarbij tot een groter ruimtebeslag. Om toch concurrentie mogelijk te maken, maximeert de gemeente het aantal aanbieders tot twee per nicheproduct.

4 Beleidskeuze 4: Amsterdam stelt een minimum en een maximum aan het aantal deelfietsen in de stad.

De gemeente wil marktpartijen ruimte bieden voor een volwaardige start. Daarvoor is het nodig om een fijnmazig deelfietssystem mogelijk te maken met voldoende deelfietsen per marktpartij:

- ***Fijnmazig netwerk draagt bij aan meer ritten per deelfiets per dag.*** Om een frequent gebruik van deelfietsen te realiseren is een fijnmazig netwerk nodig. Alleen op die manier wordt de deelfiets voor veel potentiële gebruikers interessant als alternatief voor de huidige vervoerwijze waardoor de shift van eigen fiets naar deelfiets gemaakt gaat worden. Dat is nodig om de doelstelling van veel ritten per deelfiets te bereiken.
- ***Deelfietsvakken of –stallingen in de buurt.*** Binnen de mobiliteitswereld is consensus dat een wandelafstand van maximum 200 tot 300 meter tot een OV-halte en/of autodeelplek wenselijk is voor een hoge kwaliteitsbeoordeling van de gebruiker. Deze afstand geldt ook bij deelfietsplekken. In gebieden met deelfietsparkeren in vakken zijn met een theoretische maximale loopafstand (afstand tussen stations = x2) van 300 meter tot een deelfietsparkeerzone in stadsdeel Centrum zo'n 35 vakken of stallingen nodig. Een ideaaltypische spreiding is waarschijnlijk niet te realiseren. Dat leidt er in de praktijk toe dat er wat meer vakken of stallingen moeten komen en / of dat in bepaalde delen van het centrum de afstand groter dan 300 m wordt.

Figuur 16: Theoretische verdeling deelfiets-parkeerplekken in stadsdeel Centrum



- In het belang van een fijnmazig deelfietssysteem is de gemeente bereid om overeenkomsten te sluiten met vergunninghouders om onder nader te bepalen condities ook in ***gemeentelijke (semi-) private (inpandige) fietsparkeervoorzieningen beschikbaar te stellen voor deelfietsen.***

Voor een dekkend systeem zijn 7.500 fietsen nodig (9.000 bij drie aanbieders)
Het college wil vanaf de start van de proef ruimte bieden aan maximaal 9.000 deelfietsen.

- Voor het goed functioneren van een deelfietssysteem is ***voldoende dekkingsgraad (fietsen/km² en fietsen/inwoner) vanaf de start*** nodig. Figuur 17 geeft een internationale vergelijking met de gemiddelde dekkingsgraad van deelfietssystemen in een aantal andere Europese steden[4]. Met een maximum van 7.500 fietsen is er een dekkingsgraad mogelijk die vergelijkbaar is met andere Europese steden. Als er meer aanbieders actief zijn, zijn er meer fietsen nodig, omdat niet alle fietsen even efficiënt gebruikt zullen worden. Klanten kunnen immers niet elke fiets meenemen, omdat de meesten slechts staan ingeschreven bij één partij. Bij drie aanbieders is er een 'inefficiëntie-coëfficiënt' van 20%. Dit betekent dat er dan 9.000 deelfietsen nodig zijn voor een volledig dekkend systeem.
- ***Marktpartijen*** geven in de marktconsultatie aan in Amsterdam -mede afhankelijk van de ruimte die de gemeente biedt- te willen starten met zo'n 1.000 tot 3.000 deelfietsen. Bij een maximum van 9.000 deelfietsen komen we op maximaal ***3.000 deelfietsen per partij.***
- Om direct vanaf het begin voldoende fietsen te hebben, moeten aanbieders vanaf het begin ***starten met 1.000 deelfietsen.***
- Op het huidige aantal van 847.000 fietsen in Amsterdam betekent een toevoeging van maximaal 9.000 deelfietsen een ***toename van het aantal fietsen in de stad van ca. 1,1%.***

Figuur 17: internationale vergelijking aantal deelfietsen per deelfietssysteem.[5]

	Fietsen	Oppervlakte (km²)	Fietsen/km²	Amsterdam zelfde dekking	inwoners	Inwoners/ fiets	Amsterdam zelfde dekking
Brussel 2017	5.000	100	50	**5.000**	1.190.000	238	3.550
Antwerpen 2017	3.600	58	63	**6.300**	489.000	136	6.221
Antwerpen 2013	1.600	15	118	**11.800**	188.000	118	7.191
Parijs 2017	23.600	138	171	**17.100**	2.229.621	94	9.065
Amsterdam 2019	**≤9.000**	**110**	**82**	**9.000**	**845.000**	**94**	**9.000**

4) Antwerpen 2013 enkel dense centrumgebied, Antwerpen 2017 uitbreiding naar districten buiten de ring, met minder dens netwerk.
5) In de vergelijking zijn deelfietssystemen opgenomen met deelfietsparkeerstations. Vergelijkende cijfers over de nieuwste generatie deelfietsen zonder noodzaak van deelfietsparkeerstations zijn nog niet voorhanden.

5 Beleidskeuze 5: Amsterdam streeft naar zo veel mogelijk benutting van de deelfietsen.

Fietsen moeten worden gebruikt. Stilstaande fietsen (en dus ook deelfietsen) nemen kostbare ruimte in beslag. En stilstaande fietsen in de openbare ruimte en in stallingen kosten de gemeente geld (van € 15,- tot € 2.510,- per plek per jaar). Daarom wil de gemeente de aanbieders stimuleren de deelfietsen zo veel mogelijk verhuurd te laten worden. De gemeente stelt daarom een inspanningsverplichting op die aanbieders verplicht voldoende maatregelen te nemen dat de fietsen gemiddeld minimaal vier keer per dag verhuurd worden. Dit stimuleert de aanbieders ook goed na te denken over de wijze waarop de fietsen worden aangeboden en hoeveel fietsen direct worden aangeboden.

Amsterdammers bezitten samen 847.000 fietsen waarop zij dagelijks 666.000 ritten maken. Dat betekent dat een fiets gemiddeld voor 0,8 verplaatsingen per dag wordt gebruikt.

Internationale deelfietssystemen (figuur 18) kennen een gebruik per dag uiteenlopend van gemiddeld 0,2 in Brisbane tot 8,8 in Dublin. Qua bevolkingsdichtheid is Amsterdam vergelijkbaar met Dublin en Londen, waar het aantal ritten per deelfiets per dag hoger ligt dan onder eigen fietsbezitter in Amsterdammers.

Bij gebleken succes moet bekeken worden of het aantal fietsen per aanbieder verhoogd kan worden. Hierbij is het van belang dat duidelijk is dat er gekozen wordt voor een minimale en maximale schaalgrootte van de vergunninghouders. Gedurende de proef kunnen er geen extra aanbieders bij komen: het aantal aanbieders is reeds gemaximeerd doordat in aangewezen deelfietsvakken niet meer ruimte is dan voor maximaal drie aanbieders.

Figuur 18: Vergelijking internationale deelfietssystemen

	Fietsdeel-systeem	Inwoners in deelfiets-gebied	bevolkings-dichtheid (per km²)	aantal deelfietsen	aantal verhuringen	aantal inwoners per deelfiets	Gebruik per fiets per dag
Barcelona	Bicing	1.608.746	16.416	6.000	12.264.000	268	5,6
Brisbane	City Cycle Brisbane	2.308.700	145	1.800	131.400	1.283	0,2
Dublin	Dublinbikes	553.165	4.811	550	1.766.600	1.006	8,8
Londen	OYBike	8.673.713	5.518	8.000	7.300.000	1.084	2,5
Lyon	Vélo'v	506.615	11.000	4.000	6.862.000	127	4,7
Melbourne	Melbourne bike share	4.529.500	453	600	65.700	7.549	0,3
Parijs	Vélib'	2.229.621	21.000	20.000	33.594.600	111	3,9
Brussel	Villo	1.190.000	11.900	5.000	1.500.000	238	0,82
Antwerpen 2013	Velo	188.000	12.533	1.600	3.387.200	118	5.80
Antwerpen 2017	Velo	489.000	8.431	3.600	5.256.000	136	4.00
Amsterdam (voorstel)	**3 partijen**	**845.000**	**7.628**	**9.000**	**13.140.000**	**94**	**4.00**

6 Beleidskeuze 6: Vergunningen worden verleend aan de aanbieders die aan de eisen voldoen én die het hoogste scoren bij een vergelijkende toets.

De gemeente wil tijdens een proefperiode effecten op de openbare ruimte van een open stedelijk deelfietssysteem voor Amsterdam beproeven. Daarvoor is monitoring van deze effecten van belang. Het college verleent aan drie marktpartijen een vergunning. Op deze vergunning zijn vergunningvoorschriften van toepassing. Voor de verdeling van deze schaarse vergunningen kiest het college voor een vergelijkende toets. De partijen die aan deze vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder geval voldoen aan de voorwaarden die de gemeente stelt aan de vergunning.

- Het college kiest voor het juridisch instrument vergunningverlening. Een vergunning biedt de gemeente ruimte om voorschriften te stellen en biedt marktpartijen tegelijkertijd ruimte om daarbinnen te ondernemen. Daarnaast biedt vergunningverlening de mogelijkheid om meerdere aanbieders ruimte te bieden. Ook is het traject van vergunningverlening eenvoudiger dan concessieverlening. Bij het aanvragen voor een vergunning worden leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag.
- Vergunningvoorwaarden zijn minimumeisen waaraan een aanvraag dient te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Die hebben betrekking op:
  - Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en aanspreekbaar is.
  - Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn fietsen real-time traceerbaar.
  - Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.
  - Data: een marktpartij deelt (anonieme) data over o.a. gebruik per deelgebied aantal kilometers (totaal en per fiets), type gebruiker (bewoner, bezoeker, forens of anders) en de locatie van fietsen.
  - Handhaving en rapportages: een marktpartij neemt verantwoordelijkheid voor toezicht op hun eigen deelfietsen en stelt de gemeente alle gevraagde rapportages beschikbaar om het functioneren op deze aspecten te monitoren.
- Toepassing van een vergelijkende toets voor de verdeling van de vergunningen geeft aanbieders ruimte om kwalitatief meer te bieden dan op grond van vergunningvoorschriften en vergunningvoorschriften kan worden verlangd. Zo krijgen marktpartijen de ruimte om hun meerwaarde voor de beleidsdoelstellingen van de gemeente kenbaar te maken. De aanbieding die de partijen doen, wordt integraal onderdeel van de vergunningvoorschriften, zodat de gemeente kan handhaven als de aanbieder zich niet houdt aan de aanbieding. Deze kwalitatieve (vergelijkende) toets heeft betrekking op de volgende aspecten:
  - Effectieve oplossingen bij het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en het herverdelen van fietsen over de stad.
  - Effectieve oplossingen voor het vergroten van het gemiddelde gebruik per fiets.
  - Effectieve maatregelen voor het onderhoud van de deelfietsen.
  - De kwaliteit van de aangeboden fietsen.
  - Interoperabiliteit: de wijze waarop aanbieders de mogelijkheid bieden mee te doen aan slimme oplossingen rond Mobility as a Service.
- Een financieel verdelingsinstrument voor de vergunningen ligt minder voor de hand. Dat biedt minder zekerheid over aansluiting bij de gemeentelijke doelstellingen. Bovendien is het de vraag of marktpartijen in een onontgonnen markt voor een beperkte proefperiode in staat zijn om een reële prijs te bepalen.
- Een vergunning kan worden ingetrokken, wanneer een vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningvoorschriften en door de marktpartij beschreven kwalitatieve aspecten.
- Een toets op de bedrijfsvoering in het kader van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob) is onderdeel van het proces.

Bijlage 6 bevat een weergave van de vergunningsvoorschriften en kwalitatieve toetsingscriteria die de gemeente hanteert bij de vergunningverlening. Eén van de uitgangspunten hierbij is om de verantwoordelijkheid voor een goed en juist gebruik van de openbare ruimte zoveel mogelijk bij de marktpartijen te leggen.

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

De openbare ruimte in Amsterdam wordt steeds intensiever gebruikt. De gemeente is van mening dat het gebruik door commerciële partijen is toegestaan, maar dat daar gezien de hoge druk op de openbare ruimte ook een redelijke prijs tegenover mag staan. Het college onderzoekt daarom de mogelijkheden om het aanbieden van deelfietsen te beprijzen. Mogelijkheden hiervoor zijn het heffen van een precariobelasting voor het gebruik van de deelfietsvakken of een gebruiksrecht voor het gebruik van fietsparkeervoorzieningen. De komende tijd onderzoeken we dit verder. Richtlijn voor de kosten daarbij zijn de kosten voor het exploiteren van een terras in Amsterdam. Deze kosten zijn 30 tot 90 euro per vierkante meter per jaar.



h4 Aan de slag



Dit hoofdstuk maakt duidelijk hoe we aan de slag gaan met deze beleidsnota Deelfietsen. Hierbij gaat het om bevoegdheden en taken van de centrale stad, de stadsdelen en de aanbieders van deelfietsen.

4.1 Bevoegdhedenverdeling

De volgende bevoegdhedenverdeling is momenteel van toepassing tussen stad en stadsdelen voor deelfietsen:

Taak	Centrale stad	Stadsdelen
APV-aanpassen en vaststellen	X	
Gebiedsaanwijzingen	Bij NS-stations	Buiten NS-stations
Vergunningverlening	X	
Realiseren van deelfietsparkeervakken	X	
Beheren van deelfietsparkeervakken	Bij NS-stations	Buiten NS stations
Toezicht en handhaving	X	X
Communicatie en afhandeling meldingen	X	

4.2 Aanwijzen gebieden en locaties deelfietsparkeren

De procedure om tot definitieve gebieden met deelfietsparkeerverbod en locaties voor deelfiets-parkeervakken en stallingen te komen is als volgt:

- In overleg met de stadsdelen worden de locaties bepaald waar fietsdeelvakken moeten komen. Ook worden de stadsdelen betrokken bij het definitieve besluit gebieden aan te wijzen (of juist niet aan te wijzen) waar deelfietsen in speciale vakken moeten staan.
- In de APV wordt opgenomen dat het college de bevoegdheid krijgt deze gebieden aan te wijzen.
- Wij betrekken daarbij de inbreng vanuit de aanbieders van deelfietsen en andere insprekers tijdens de inspraak.
- Tot slot betrekken wij daarbij de uitkomst van een 2e marktconsultatie die plaatsvindt nadat het beleid is vastgesteld.

Wij gaan er vanuit dat bij de start van de proefperiode mogelijk nog niet alle plekken zijn gerealiseerd en dat dat gaandeweg vorm krijgt, bijvoorbeeld gekoppeld aan de groei van het gebruik.

4.3 Vergunningverlening, implementatie, toezicht en handhaving

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de vergunningverlening, de implementatie van het deelfietsbeleid, het toezicht en handhaving op de regels voor deelfietsen zoals die vastgelegd worden in de vergunningen en de evaluatie en de monitoring.

4.3.1 Vergunningverlening

Het traject van vergunningverlening start na vaststelling en publicatie van de wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en het vaststellen van de definitieve vergunningsregeling deelfietsen door het college. Beide zijn uitwerkingen van de Beleidsnota Deelfietsen. In de periode tussen het voor inspraak vrijgeven van de Beleidsnota Deelfietsen en het vaststellen van de vergunnings-regeling worden de vergunningseisen en de manier waarop deze getoetst worden verder (juridisch) uitgewerkt. Dit gebeurt op basis van de elementen

die in bijlage 6 zijn opgenomen. Na vaststelling van de vergunningsvoorwaarden start het proces van vergunningverlening. Hieronder staan de verschillende fases en de verwachte doorlooptijd:

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

Ervan uitgaande dat eind juni het deelfietsbeleid wordt vastgesteld door de raad en in juli het uitgewerkte vergunningenstelsel door het college dan verwachten we dat de deelfietsen op zijn vroegst in het 1e kwartaal van 2019 op straat kunnen staan. Dit is wel afhankelijk van het vinden van meerjarig incidentele middelen voor 2019 t/m 2021. Als deze niet worden gevonden, kan nog niet worden gestart met het traject van vergunningverlening.

4.3.2 Implementatie van deelfietsparkeervakken

Onderdeel van het deelfietsbeleid is het aanwijzen en aanleggen van deelfietsparkeervakken. In elk geval in stadsdeel Centrum, West en Zuid en bij OV locaties en drukke bestemmingen. De centrale stad is trekker van onderstaande onderdelen die in nauw overleg met de stadsdelen uitgevoerd worden:

- Nader bepalen van de gebieden met een deelfietsparkeerverbond en het aanwijzen van parkeervakken.
- Schouw van de locaties waar deelfietsvakken kunnen komen. Hierbij kijken we ook naar de mogelijkheden om autoparkeerplekken om te zetten naar deelfietsparkeervakken. Op 1 autoparkeerplek passen ongeveer 10 tot 12 deelfietsen. Dit leidt tot een uitgewerkt voorstel van waar de deelfietsvakken precies komen en met welke capaciteit.
- Zo nodig vergunningen aanvragen om deelfietsparkeervakken te kunnen realiseren
- Beheer en onderhoud van de deelfietsparkeervakken beleggen
- Herkenbare gemeentelijke deelfietsparkeervakken ontwerpen

4.3.3 Toezicht en handhaving

Voor toezicht en handhaving hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- We streven ernaar de handhaving zo kosten-efficiënt mogelijk te doen. En kijken daarbij ook naar wat de marktpartijen zelf kunnen doen.
- De handhavingsbevoegdheid volgt in de regel de bevoegdheid om de vergunningen te verlenen. Handhaving van artikel 2.50, eerste lid APV is een bevoegdheid van de stadsdelen. Als er een nieuw artikel in de APV wordt opgenomen, dient ook de bevoegdhedenverdeling te worden beoordeeld. Mogelijk wordt naar aanleiding van de verdere uitwerking van de vergunningsregeling de taak en bevoegdhedenverdeling net iets anders dan hier beschreven. Dit wordt dan aangepast in de definitieve Beleidsnota Deelfietsen.
- Handhaving is duur. Daarom onderzoekt de gemeente de mogelijheid deze kosten bij de aanbieders neer te leggen.
- Bij het opstellen van de vergunningsvoorwaarden en de (formulering van de) regeling in de APV kijken we naar de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het verbod, de voorwaarden en eisen.
- Voor de uitvoering van de handhaving wordt een separate uitwerkingsnotitie opgesteld.

Vijf handhavingsopgaven

Deelfietsbeleid is iets nieuws. Op dit moment weten we nog niet precies hoe het gaat werken. We weten niet hoe de Amsterdammer reageert en we weten niet hoe de aanbieders met de Amsterdamse gebruiken omgaan. Daarom houden we er rekening mee dat we moeten handhaven. Hierbij zien we verschillende soorten handhaving:

1. Handhaven van het algemeen verbod op aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte, met uitzondering van de vergunninghouders. De verwachting is dat dit nauwelijks aan de orde is, omdat de gemeente goed zicht heeft op de aanbieders en aanbieden van deelfietsen pas interessant wordt bij een grote dekkingsgraad.
2. Handhaving op particuliere fietsen in de deelfietsvakken: het is (zeker in het begin) heel voorstelbaar dat Amsterdammers hun eigen fiets in de deelfietsvakken zetten. Dat willen we voorkomen, omdat de deelfietsgebruikers zekerheid moeten hebben dat ze hun fiets kunnen parkeren. Daarom reserveren we hier capaciteit en middelen voor.
3. Handhaving op de reguliere fietsparkeerregels: in Amsterdam gelden gebieden met een maximale parkeerduur van 2 of 6 weken en gebieden waar fietsen helemaal niet mogen staan. Ook mogen fietsen niet hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd worden. Er komen in totaal 7.500 fietsen bij. Het is uiteraard de taak van de klant en uiteindelijk de aanbieder om fietsen netjes terug te zetten, maar in de praktijk zullen er situaties zijn waarin de gemeente moet optreden. Dit vergt extra inspanning van de handhaving en daarom reserveren we ook hier middelen voor.
4. Handhaving rond deelfietsvakken: elk deelfietsparkeervak mag een maximumaantal deelfietsen per aanbieder bevatten. Dit wordt per deelfietsparkeervak bepaald. Te veel fietsen leidt tot verrommeling. De meeste aanbieders geven aan bij een te hoge concentratie fietsen zelf de fietsen te verplaatsen, dan wel hun prijsbeleid hierop aan te passen (o.a. het gebruiken van een fiets in een vol vak goedkoper te maken). Het is niet uit te sluiten dat er rond populaire locaties van deelfietsen al snel te veel fietsen komen te staan. Alhoewel ook hier klant en aanbieder de partij zijn die zich aan de regels moeten houden, zullen er situaties zijn, waarin de gemeente moet handhaven. Hier reserveren we ook middelen voor.
5. Dossieropbouw per aanbieder: we hopen uiteraard bij de start van het beleid drie welwillende partijen op straat te hebben, die oog hebben voor de belangen van de bewoners van Amsterdam. Desondanks moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat er een situatie ontstaat waar de belangen van één of meer aanbieders en de gemeente niet overeenkomen. Dan zal de gemeente op basis van handhavingsinformatie dossiers opbouwen van die aanbieders, zodat er gehandhaafd kan worden. Dit kan in het uiterste geval betekenen dat er een vergunning wordt ingetrokken.

Een mogelijkheid die we nog verkennen is het instellen van een dedicated team handhavers voor het deelfietsbeleid. Dit team moet ook beschikken over een auto waarmee fietsen eventueel weggehaald kunnen worden. Deze mogelijkheid wordt nog verder uitgewerkt. Figuur 19 geeft de rolverdeling weer tussen centrale stad, stadsdelen en marktpartijen voor de verschillende onderdelen van de handhaving.

Figuur 19: Rolverdeling toezicht en handhaving

Handhavingsonderdeel	Centrale stad	Stadsdelen	Marktpartijen
1. Handhaving algemeen verbod (m.u.v. vergunninghouders)		x (toezicht en handhaving)	
2. Vrijhouden van deelfietsparkeervakken van particuliere fietsen	x Centraal aansturen van deelfiets handhavingsteam dat feitelijk handhaaft	x signaleren	x signaleringsfunctie
3. Deelfietsen voldoen aan reguliere fietsparkeerregels	x Handhaving vergunningvoorschriften (stappenplan)	x Reguliere toezicht en handhaving fietsparkeren	x uitvoering en verantwoording
4. Handhaven van deelfietsen in en rond de parkeervakken	x handhaving vergunningvoorschriften (stappenplan)	x signaleren en melden toezicht en handhaving	x primair verantwoordelijk
5. Handhaven op voorwaarden en voorschriften vergunning	x handhaving vergunningvoorschriften (stappenplan)		x periodieke rapportages

4.4 Evaluatie en monitoring

De gemeente bepaalt vanuit het algemeen belang bij het beheer en een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte de doelstellingen en stelt eisen waaraan de marktpartijen minimaal moeten voldoen. Er is er ruimte om aan maximaal 3 deelfietsaanbieders een vergunning te verlenen om deelfietsen aan te bieden in de openbare ruimte. Zij krijgen door middel van een vergunning toestemming om gedurende twee jaar deelfietsen aan te bieden met de mogelijkheid tot een jaar verlenging. Als de deelfietsen eenmaal in de stad staan, willen we leren van de effecten. Waar worden ze het meest gebruikt? Wie gebruikt ze? En zijn er locaties waar ze meer of juist minder worden gebruikt? Dat soort vragen willen we gaan meten met data: dit kunnen data van de aanbieders zijn of onze eigen data, bijvoorbeeld verkregen door tellingen of enquêtes. Daarbij wordt ook gekeken naar de overlast van deelfietsen in de openbare ruimte en de bijdrage van deelfietsen op de eerder genoemde doelstellingen. Op basis hiervan wordt het beleid en /of de vergunningsvoorwaarden waar nodig bijgesteld.

4.5 Communicatie

De gemeente vindt het belangrijk om bij de implementatie van het deelfietsbeleid te communiceren over de doelstellingen van de gemeente met deelfietsen, de randvoorwaarden voor de ondernemers en de regels voor de gebruikers. Daarom wordt er over alle stappen van het proces gecommuniceerd.
Via de website van de gemeente, diverse media en met geprint informatiemateriaal wordt uitgelegd waarom de gemeente het gebruik van deelfietsen als een kans ziet. Daarnaast wordt helder uiteengezet wat de randvoorwaarden voor de deelfietsaanbieders zijn en op welke manier zij een vergunning kunnen aanvragen. Tot slot ontwikkelt de gemeente informatiemateriaal waarin helder wordt uitgelegd hoe het deelfietssysteem werkt en op welke manieren er gebruik van gemaakt kan worden.

Als de vergunningen zijn verleend wordt in overleg met de aanbieders een stadsbrede campagne voorbereid over het gebruik van deelfietsen. Daarvoor wordt ook een herkenbaar deelfietsymbool ontwikkeld dat onder andere gebruikt kan worden op straat en in stallingen voor het aanwijzen van parkeerplekken voor de deelfietsen.

4.6 Financiën

Kostenposten uitvoering deelfietsbeleid

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

Onderdeel	Geschatte Kosten	Toelichting
1. Vergunning-verlening	€ 96.000 (eenmalig in 2018)	De hoogte van de legeskosten van de vergunning is afhankelijk van het aantal aanvragen. Op dit moment is de inschatting dat er ongeveer 10-15 vergunningen aangevraagd gaan worden. Een vergunning zal daarmee tussen de € 6.700 en € 10.000 kosten. Wijzigingen als gevolg van de inspraak en nieuwe inzichten kunnen effect hebben op deze inschatting.
2. Implementatie	€ 445.000 (Eenmalige kosten in 2018 en 2019)	De gemeente legt deelfietsvakken aan, wijst gebieden aan waar deelfietsen niet vrij mogen parkeren en zorgen we ervoor dat iedereen goed op de hoogte is van het nieuwe beleid.
3. Beheer en onderhoud	Jaarlijks € 100.000 (2019 t/m 2021)	Aanleggen van deelfietsvakken betekent dat ze ook onderhouden moeten worden. Scheve stenen, weggezakte borden of vervuiling. Hiervoor is jaarlijks bijna € 100.000 nodig.
4. Monitoring	Jaarlijks € 150.000 (2019 t/m 2021)	Uitzetten van onderzoek (tellingen en enquêtes) en analyseren van data verkregen data van aanbieders zijn of eigen data
5. Handhaving	Jaarlijks € 570.000 (2019 t/m 2021)	Inschatting van de kosten om de 5 eerder genoemde handhavingstaken te kunnen uitvoeren.
6. Communicatie	Jaarlijks € 60.000 (2018 t/m 2021)	

Totaal: eenmalig bijna € 500.00 en meerjarig incidenteel € 870.000

Totaal betekent dit dat de gemeente eenmalig voor implementatiekosten in 2018 bijna € 500.000 nodig heeft. De drie jaren na 2018 is er meerjarig incidenteel € 870.000 nodig. Voor 2018 is dekking gevonden in bestaande budgetten. Voor 2019 tot en met 2021 is er nog geen dekking. Vanwege de verkiezingen en de coalitievorming daarna is het nog onzeker of deze dekking er (volledig) komt. In november 2018 zal dit bij de begroting duidelijk zijn. Van belang is dat de vergunningverlening het point-of-no-return is. Op het moment dat het college de mogelijkheden biedt vergunningen te verlenen, is het niet meer mogelijk het traject stop te zetten. Het college kan hiertoe dus pas besluiten op het moment dat er middelen zijn voor 2019 t/m 2021. Daarnaast bestaat het risico dat de gemeente investeringen doet voor zaken (zoals de aanleg van deelfietsvakken) die uiteindelijk in 2019 nog niet worden gebruikt.

Overwegingen bij de kostenraming

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

Mogelijke co-financiering Vervoerregio Amsterdam

Daarnaast is de gemeente nog op zoek naar andere dekkingsbronnen. Met de Vervoerregio Amsterdam zijn gesprekken gaande over mogelijke (mede) financiering van onderdelen van het beleid, omdat de deelfiets ook in de regionale bereikbaarheid een rol kan spelen.

Beprijzen van de openbare ruimte
De gemeente stelt daarnaast als voorwaarde dat deelfietsbedrijven meebetalen aan de kosten van het beleid. We verkennen nog welke mogelijkheden hiervoor zijn. Dit kan bijvoorbeeld via precarioheffing of via een gebruiksheffing.

Doorberekenen van volledige kosten bij afhandeling deelfietsen in fietsdepot
Elke fiets die de gemeente weghaalt en naar het fietsdepot brengt, kost de gemeente € 70. Op dit moment berekenen we de kosten niet volledig door aan de eigenaar van de fiets. Overwogen kan worden dit wel te doen bij deelfietsen. Hiervoor verkennen we de juridische haalbaarheid.

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


Fietsensta
Zieseniskad

Bijlagen

1 Bijlage 1: Achtergrondinformatie deelfietsen

50 jaar deelfietsen

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

1. Witte fietsenplan: in de jaren '60 waren er verschillende initiatieven met gratis fietsen, waaronder het zogeheten Witte fietsenplan in Amsterdam. Dit concept bestond uit het verspreiden van een hoeveelheid gratis fietsen, die te allen tijde door iedereen gratis gebruik konden worden. In de praktijk bleken de fietsen binnen 'no time' te zijn toegeëigend en verdwenen. Dit betekende het einde van het initiatief.

2. Coin access: In de jaren '70 werden deelfietsen geïntroduceerd waar door middel van coin access gebruik van kon worden gemaakt. Het principe werkt net als bij een winkelwagen. Door een muntje in de fiets te steken kon deze van het slot worden gehaald en gebruikt worden. Het grootste systeem van deelfietsen met coin-acces vond je in Kopenhagen, maar dit project werd stopgezet in 2012.

3. Slimme stations: rond het jaar 2000 werden systemen met slimme stations geïntroduceerd. Gebruikers melden zich ter plekke aan bij dit station om gebruik te maken van een fiets en brengen deze weer terug naar een station. Bij latere ontwikkelingen binnen deze generatie komt er ook real time info over de beschikbare fietsen beschikbaar, ook kun je je ter plekke registreren. Registratie werkt via het station of via apps.

4. Slimme fietsen: vanaf ongeveer 2010 is een overgang zichtbaar van slimme stations naar slimme fietsen. De slimme techniek is daarbij geïntegreerd in de fiets en niet langer in de stations. Dit zorgt ervoor dat de deelfietstoepassingen veel flexibeler opgezet kunnen worden: zowel naar snelheid van uitrol en optimalisatie, als ook naar de mogelijke locaties in de stad en naar type fietsen. Registratie en toegang verschuift ook langzaamaan van terminals naar smartphones.

5. Interoperabiliteit: de vijfde generatie deelfietsen is op dit moment in ontwikkeling. Belangrijkste verandering zit hem niet in de hardware, maar in de software en het interoperabel zijn van de systemen. De gebruiker kan gebruik maken van verschillende aanbieders van systemen met behulp van één identificatiemiddel. Momenteel wordt hard gewerkt aan het interoperabel maken van deelfietsen. Dit is een eerste stap richting mobility-as-a-service, waarin het volledige, real-time vervoersaanbod van deur-tot-deur bij elkaar komt.

Onderscheidende eigenschappen deelsystemen

Er zijn verschillende type deelsystemen. Deze onderscheiden zich op de volgende eigenschappen:
1. de toegankelijkheid van het systeem,
2. de wijze van registreren,
3. de terugbrengmogelijkheden,
4. het aantal locaties van het netwerk
5. en het type locaties in het netwerk.

1. Toegankelijkheid van het systeem

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

2. Wijze van registeren

Qua wijze van registeren kunnen we onderscheid maken in:
- Registratie per gebruik, waarbij de gebruiker zich per periode moet registreren en legitimeren.
- Eenmalige registratie, waarna meermalig gebruik over een langere periode mogelijk is met behulp van één identificatiemiddel.

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

3. Terugbrengmogelijkheden

Qua terugbrengmogelijkheden zijn er drie mogelijkheden:



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



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



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

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

4. Aantal locaties

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

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

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

5. Type locaties

Er verschillende type locaties:

- Woongebieden
- Werkgebieden
- Publiekstrekkers (pleinen, winkelgebieden, musea, etc.)
- OV-knooppunten openbaar vervoer (trein, tram, metro)
- Haltes openbaar vervoer
- P+R's

Binnen een netwerk kunnen meerdere typen locaties voorkomen. De locatiekeuze hangt in sterke mate samen met de potentiële doelgroepen die je ermee bereikt.

Voor deze Beleidsnota Deelfietsen hanteren we de volgende juridische definities:

- Reguliere deelfietsen: volledig op spierkracht voortbewogen publiek toegankelijke fietsen die in een netwerk worden aangeboden.
- Elektrische deelfietsen: fietsen met trapondersteuning die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, die in een netwerk worden aangeboden.
- (Elektrische) deelbakfietsen: fietsen voorzien van een laadbak die in een netwerk wordt aangeboden die door spierkracht wordt voortbewogen en daarbij ondersteund kan worden met elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW.
- Elektrische deelbromfietsen: motorrijtuigen op twee wielen die in een netwerk worden aangeboden, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW.

2 Bijlage 2: Type deelfietssystemen

Vanuit deze vijf eigenschappen zijn 5 typen deelfietssysteem te onderscheiden

Figuur 20: verschillen tussen vijf deelfietssystemen

	Corporate	Closed Park & Bike	Traditionele verhuur	Open OV-systemen, incl. P&B	Open stedelijk systeem
Toegangkelijkheid	Privaat	Privaat	Privaat	Publiek	Publiek
Registratie	Via bedrijf	Eenmalig / per gebruik	Per gebruik	Eenmalig	Eenmalig
Terugbreng mogelijkheden	B21 (evt. B2M)	B21	B21	B21 (evt. B2M)	B2M / FF
Netwerk	Kleinschalig	Kleinschalig	1 locatie	Grootschalig / verspreid	Grootschalig / hoge dichtheid
Locaties	Bedrijf / OV	Transferium / knooppunt	Stedelijk	Mobiliteits-knooppunt	Stedelijk

- Corporate of bedrijfszone gebonden systemen: een gesloten systeem dat zich richt op een specifieke groep gebruikers vanaf privaat terrein. Doorgaans is sprake van eenmalige registratie en van een systeem met een of enkele locaties (back-to-many of back-2-one)

- Toeristische systemen: een systeem dat zich kenmerkt als traditionele verhuur. Verhuur vindt plaats op één of meer locaties. Registratie vindt plaats per gebruik en de fiets moet doorgaans op dezelfde locatie worden teruggebracht. Fietsen worden gehuurd per dag(deel), er is maar beperkt sprake van fietsdelen.

- Park&Bike systemen (open en closed): een systeem bij transferia dat zich richt op gebruikers die de auto aan de rand van de stad parkeren en hun weg per fiets vervolgen. Het gaat daarbij zowel om openbare systemen als om gesloten systemen. Voorbeeld van het laatste type is een systeem van een bedrijf of bedrijventerrein. In de meeste gevallen is er sprak van back-to-one systemen.

- Openbaar vervoer (halte en knooppunt) gerelateerde systemen: een aan het openbaar vervoer gelinkt systeem met locaties bij OV-stations/haltes, dat zich richt op de OV-gebruiker. De fiets dient op dezelfde locatie of een andere OV-locatie teruggebracht te worden (back-to-one of back-to-many). Het gebruik van de fietst betreft veelal de 'last mile' naar de bestemming vanaf de halte. Er is doorgaans sprake van eenmalige registratie en een hoog gebruiksgemak. OV-fiets is hiervan het bekendste voorbeeld.

- Stedelijke of wijk/regio-gebonden systemen: een openbaar toegankelijke systemen met veel locaties binnen het stedelijk netwerk die zich richten op verschillende doelgroepen. Het systeem kenmerkt zich door een eenmalige registratie en een hoog gebruiksgemak.

3 Bijlage 3: Voor- en nadelen parkeersystemen deelfietsen

De omgang met deelfietsen in de publieke ruimte is een grote en niet te onderschatten uitdaging voor de lokale besturen. De uitdaging is vooral om de verschillende factoren met elkaar te verzoenen; investeringskost drukken, flexibiliteit bieden, minimaal ruimtebeslag realiseren en de handhaving tot een minimum beperken.

Door de aanbieders worden dikwijls twee systemen voorgesteld; back-2-many deelfietsen met stations en freefloating deelfietsen. Tussen deze 2 type deelfietssystemen zit echter een scala aan mogelijkheden van ruimtelijke inbedding met elk zijn uniek voordeel of compromis. We zien vier grote type oplossingen op vlak van deelfietsparkeren:

1. Vrij parkeren: de deelfiets mag overal achter gelaten worden op publiek domein, mits wettelijk toegelaten.
2. Fietsvakken: In de openbare ruimte zijn visuele ruimtes afgebakend waarbinnen de deelfietsen mogen achtergelaten worden.
3. Fietsrekken: Er zijn aparte fietsrekken voorzien specifiek voor het stallen van de deelfietsen van verschillende aanbieders. Deelfietsen mogen enkel in deze rekken achtergelaten worden.
4. Fietsparkeerstations: Hetzelfde systeem zoals met fietsrekken, met het verschil dat deze stations enkel toelaten om specifieke deelfietsen te stallen van dat systeem.

De typen 1 en 2 willen wij in Amsterdam toepassen. De typen 3 en 4 zijn voor Amsterdam niet interessant, met name vanwege de impact op de openbare ruimte en het risico dat andere fietsen in de rekken en de stations worden gestald. Verder is de technologie inmiddels zo ver ontwikkeld (de slimme fiets) dat deelfietsen geen slimme stations nodig hebben.

Voor- en nadelen van parkeersystemen

Elk systeem heeft zijn voordelen en beperkingen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voor- en nadelen van de verschillende parkeersystemen per stakeholder

Figuur 21: Voor- en nadelen parkeersystemen

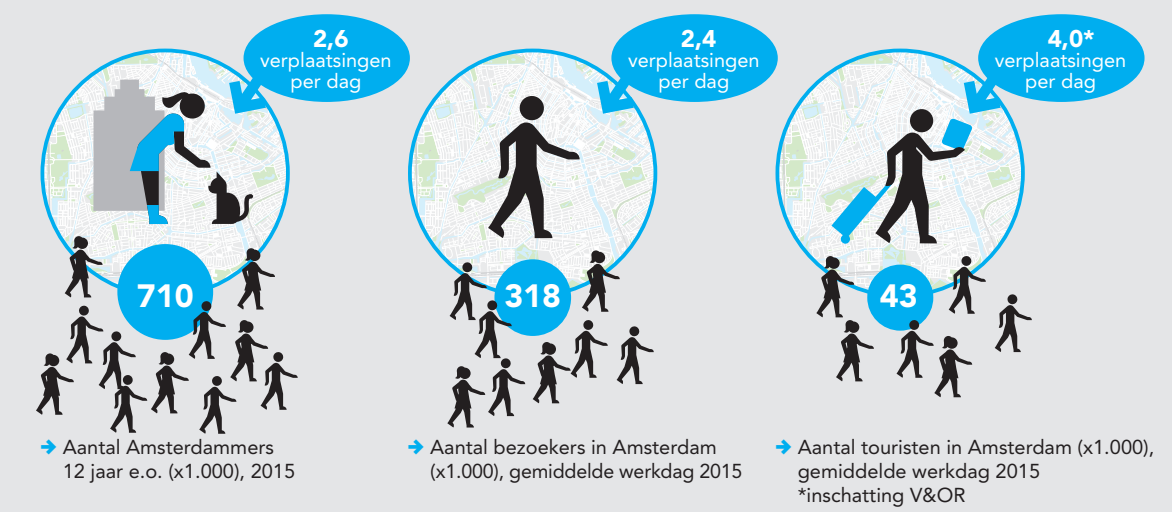
	Vrij parkeren – Free Floating (FF)	Fietsvakken	Fietsrekken	Fietsstations
Gebruiker	+ Fiets overal achterlaten	+ Fiets vinden + Mobiliteitsgarantie	+ Fiets vinden + Mobiliteitsgarantie	+ Fiets vinden + Mobiliteitsgarantie + Geen smartphone nodig
	- Fiets vinden - Mobiliteits-garantie			- 'Zware' fietsen
Operator	+ Lage investering	+ Lage investering + Logistiek eenvoudiger + Minder fietsen nodig	+ Lage investering + Logistiek eenvoudiger + Minder fietsen nodig + Fietsen staan fysiek vast	+ Voorkomt fout gebruik + Logistiek eenvoudiger + Minder fietsen nodig + Minste diefstal
	- Complexe logistiek - Diefstal	- Diefstal		- Hoge investering
Lokale overheid	+ Meest flexibel + Lage investering + Geen ruimtelijke inrichting	+ Beperkte investering + Makkelijkere handhaving dan FF + Flexibel + Minder fietsen nodig	+ Makkelijkere handhaving dan FF + Ordelijk in openbare ruimte	+ Voorkomt fout gebruik + Makkelijke handhaving + Ordelijk in openbare ruimte
	- Moeilijke handhaving - Wanorde	- Grote vakken wanordelijk - Fietsen kunnen omvallen - Mogelijks gewone fietsen in het vak - Ruimte voorzien	- Fietsrekken inrichten - Kosten fietsrek - Mogelijks gewone fietsen in het rek - Ruimte voorzien	- Hoogste kosten: subsidies - Stations inrichten - Niet flexibel - Ruimte voorzien

4 Bijlage 4: Doelgroepen

Deze bijlage beschrijft meer uitgebreid de doelgroepen waarvoor de deelfiets interessant is. Dat doen wij moet oog op de doelstellingen uit hoofdstuk 3.

Verplaatsingen in beeld

Figuur 22: Omvang groepen en aantal verplaatsingen



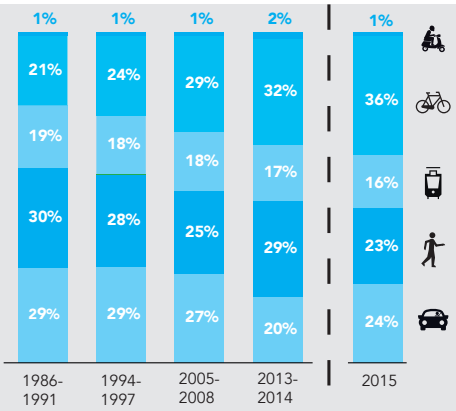
Amsterdammers maken 2/3e van totaal aantal verplaatsingen

In het straatbeeld van Amsterdam verplaatsen zich drie groepen: bewoners, Nederlandse bezoekers en buitenlandse toeristen. Dat gaat gemiddeld op een werkdag om 710.000 Amsterdammers (van 12 jaar en ouder), 318.000 Nederlandse bezoekers en 34.000 toeristen. Zij maken respectievelijk 2,6, 2,4 en 4,0 verplaatsingen per dag. Gezamenlijk maken zij zo'n 2.8 miljoen verplaatsingen per dag. 1,9 miljoen door bewoners (68%), 0,8 door Nederlandse bezoekers (29%) en 0,1 miljoen door toeristen (4%).[6)]

Verplaatsingen bewoners

Amsterdammers gebruiken de fiets het meest Van de 1,9 miljoen verplaatsingen door bewoners, zijn er 666.000 per fiets (36%), 440.000 per auto (24%), 433.000 lopend (23%) en 301.000 met het OV (16%). Daarnaast zijn er 24.000 verplaatsingen per brom/snorfiets (1%). De meeste Amsterdammers zijn gewend om regelmatig te fietsen en kennen de voordelen ervan.

Figuur 23: Modal split verplaatsingen bewoners



Vervoermiddelkeuze verplaatsingen van/naar/ binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015
Brom-/snorfiets	17	18	23	46	24
Fiets	447	566	573	609	666
OV	403	420	352	319	301
Lopen	640	649	478	547	433
Auto	622	669	521	385	440

Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 2015

Aantallen verplaatsingen (x1.000) Van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

6) Door afrondingsverschillen komt het totaal uit op 101%.

Gemiddelde fiets van Amsterdammer wordt minder dan 1 keer per dag gebruikt

Alle Amsterdammers bij elkaar hebben 847.000 fietsen. Van de fietsen staat er 364.000 (43%) in de openbare ruimte gestald. Dat betekent dat een fiets gemiddeld voor 0,8 verplaatsingen per dag wordt gebruikt. Deze fietsen staan dus voor een groot gedeelte van de dag stil. Dit terwijl Amsterdam minder statische functies -zoals parkeren- in de openbare ruimte wil. Ook nemen deze fietsen kostbare ruimte in beslag. Figuur 5.3 laat per locatie zien wat zo'n geparkeerde fiets in de openbare de gemeente per jaar kost. Dat loopt uiteen van € 15,- voor een fietsparkeervak op straat tot € 2.520,- voor een plek in een kleine, inpandige ondergrondse stalling. Hoe duurder de locatie van een geparkeerde fiets, hoe interessanter het is wanneer deze fietsparkeerplekken per fiets korter worden gebruikt. Deelfietsen worden internationaal gemiddeld zo'n 3 - 5 keer per dag door verschillende fietsers gebruikt.

Figuur 24: Kosten van een fietsparkeerplek naar locatie per jaar

Locatie	Verschijningsvorm	Afschrijvingskosten 1)	Onderhoudskosten 2)	Exploitatiekosten 3)	Kosten ruimtegebrek 4)	Huurkosten 5)	Totaal
Op straat, ongebouwd	Vakken*	5	0	-	10	-	**15**
Op straat, ongebouwd	Rek/nietje	25	15	-	15	-	**55**
Op straat, ongebouwd	Omzetten autoparkeerplaats**	35	20	-	15	-	**70**
Op straat, gebouwd	Groot fietsplatform (2000 fpp)	65	40	110	15	-	**230**
Op water, gebouwd	Groot drijvend ponton (2000 fpp)	170	100	110	15	-	**395**
Inpandig, bovengronds	Groot, in bestaand gebouw (2000 fpp)	30	15	110	-	300	**455**
Op water, gebouwd	Fietsflat gefundeerd (2000 fpp)	250	150	110	15	-	**525**
Inpandig, ondergronds	Groot, onder openbaar gebied (2000 fpp)	470	380	110	-	-	**960**
Op straat, gebouwd	Klein fietsplatform (200 fpp)	85	50	1.100	15	-	**1.250**
Op water, gebouwd	Klein drijvend ponton (200 fpp)	210	130	1.100	15		
Inpandig, bovengronds	Klein, in bestaand gebouw (200 fpp)	35	20	1.100	-	300	**1.455**
Inpandig, ondergronds	Klein, onder openbaar gebied (200 fpp)	780	630	1.100	-*	-	**2.510**

Doelgroep 1: Amsterdammers met geparkeerde fietsen in de openbare ruimte

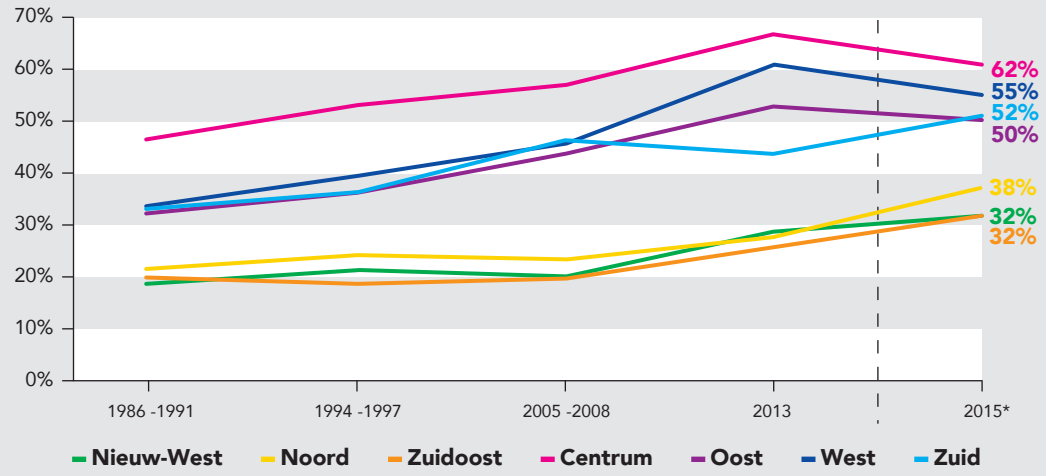
Doelgroep 1 zijn Amsterdammers met geparkeerde fietsen in de openbare ruimte die laagfrequent worden gebruikt. Ongeveer 15% van de bestaande fietsparkeercapaciteit op straat wordt niet actief gebruikt, omdat deze bezet zijn door ongebruikte fietsen (12%), verwaarloosde fietsen (2%) en wrakken (1%). Dat gaat om een geschat ruimtebeslag van totaal zo'n 100.000 m^2. Voor deze doelgroep is de deelfiets bij een voldoende fijnmazig deelfietsnetwerk een interessant aanbod, zodat ze geen eigen fiets meer nodig hebben. Ook voor andere Amsterdammers kan de deelfiets interessant zijn bij een lage prijs en een gegarandeerde fietsparkeerplek in drukke fietsparkeergebieden, zoals trein- en metrostations en populaire publiekstrekkers.

Typen niet actief gebruikte fietsen in de openbare ruimte:

- Ongebruikte fietsen. Dit zijn fietsen die langer dan 2 of 6 aaneengesloten weken niet zijn gebruikt. Deze fietsen kunnen worden verwijderd op basis van APV art. 4.27 lid 2a.
- Verwaarloosde fietsen. Dit zijn fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud zijn en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren (bijvoorbeeld het ontbreken van het stuur of ketting). Deze kunnen worden verwijderd op basis van APV art. 4.27 lid 2b.
- Wrakken. Dit zijn verwaarloosde fietsen, waarbij het in economische zin niet meer de moeite is om de fiets nog te repareren. Deze kunnen worden verwijderd op basis van de Afvalstoffenverordening en het Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening.

Aandeel fiets in stadsdelen buiten de Ring lager
Het fietsgebruik ligt in de stadsdelen Noord (38%) en Nieuw-West en Zuidoost (beide 32%), lager dan binnen de Ring A10. In deze stadsdelen is de laatste jaar wel een groei van de fiets in de modal split waarneembaar. Vanuit het oogpunt van gezondheid en luchtkwaliteit loont het als meer inwoners de fiets pakken.

Figuur 25: Aandeel fietsverplaatsingen van totaal per stadsdeel



→ % fiets in modal split 2015 per stadsdeel, % van alle auto-, OV- en fietsverplaatsingen op werkdagen van inwoners (ongeacht herkomst/bestemming verplaatsingen)

Doelgroep 2: Amsterdammers die nog niet fietsen

Doelgroep 2 zijn Amsterdammers die nog niet fietsen. Dat gaat vooral om Amsterdammers zonder eigen fiets. Voor deze doelgroep is de deelfiets bij een acceptabele prijs en een voldoende fijnmazig deelfietsnetwerk interessant, zodat ze een extra optie krijgen naast de bestaande modaliteiten, zoals auto en OV.

Verplaatsingen Nederlandse bezoekers

Nederlandse bezoekers reizen veel met de auto en het OV in Amsterdam

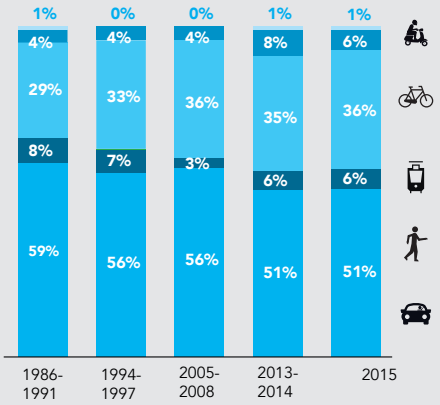
Van de 0,8 miljoen verplaatsingen door Nederlandse bezoekers, zijn er 385.000 per auto (51%), 272.000 per OV (36%), 44.000 per fiets (6%) en 43.000 lopend (6%). Daarnaast zijn er 7.000 verplaatsingen per brom/snorfiets (1%). De langjarige groei van het OV-gebruik vlakt daarbij af (zie figuur 24).

Doelgroep 3: Frequente bezoekers

Doelgroep 3 zijn frequente bezoekers van Amsterdam. Dat gaat alleen al om 271.000 forenzen die frequent naar Amsterdam komen (zie figuur 25). Tussen 2006 en 2014 is dat aantal fors (10%) gegroeid. Veel forenzen zijn afkomstig uit Almere en Zaanstad (beide 20.000), Amstelveen (15.000), Haarlem en Purmerend (beide 14.000) en Haarlemmermeer en Utrecht (beide 12.000). Frequente bezoekers kennen de stad en kunnen zich makkelijk op de deelfiets binnen Amsterdam verplaatsen. Daarin zijn drie subgroepen te onderscheiden:

- Frequente bezoekers met OV: Voor deze groep OV-reizigers is de deelfiets een aanvulling op de huidige last-mile-oplossingen als bus, tram, metro en lopen. Dit gaat om zo'n 272.000 reizigers die gebruik maken van het OV per werkdag (exclusief toeristen). Voor deze doelgroep is de deelfiets interessant als er altijd een deelfiets beschikbaar is bij de verschillende OV-knooppunten (trein-

Figuur 26: Modal split verplaatsingen van Nederlandse bezoekers



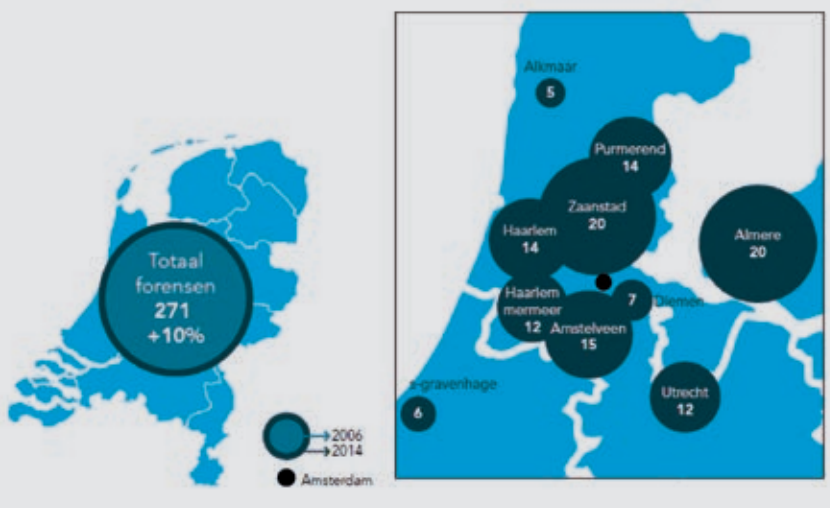
Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. touristen) per werkdag

Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015
Brom-/snorfiets	4	3	4	5	24
Fiets	23	28	31	61	44
OV	187	219	262	271	272
Lopen	53	47	22	46	43
Auto	385	376	412	400	385

Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 2015

Aantallen verplaatsingen (x1.000) van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. touristen) per werkdag

Figuur 27: Dagelijkse forensen van buiten de stad



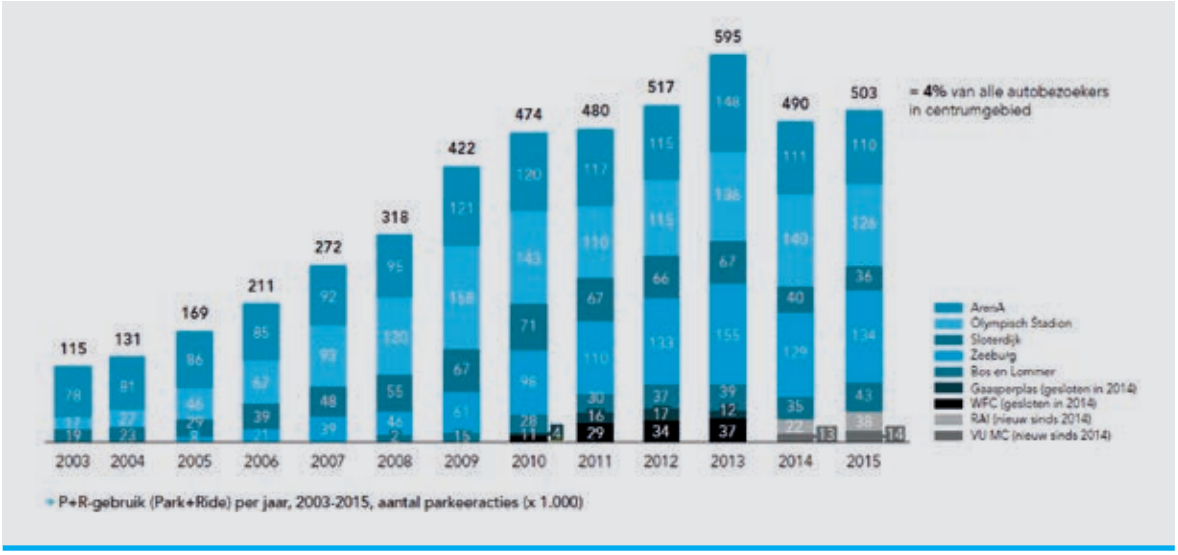
Totaal forensen van buiten de stad (x1.000) en groei aantal 2014 ten opzichte van 2006

Dagelijks aantal forensen (x 1.000) in top 10 forensensteden van Amsterdam, 2014

en metrostations) en als zij de deelfiets nabij werklocaties achter kunnen laten.

- Frequente bezoekers met eigen stationsfiets: Binnen de groep OV-reizigers is er een subgroep die Amsterdam zo frequent bezoekt, dat zij een eigen fiets bij een OV-knooppunt hebben staan. Voor deze doelgroep is het belangrijk dat een deelfiets qua prijs aantrekkelijk is ten opzichte van de eigen fiets. Als zij hun stationsfiets inruilen voor een deelfiets(abonnement), kan deze subdoelgroep ook bijdragen aan het verlagen van het aantal geparkeerde fietsen in de stad.
- Frequente bezoekers met de auto: Voor automobilisten is de deelfiets een interessant optie vanaf de P+R's naast het huidige OV-aanbod van bus, tram en metro. Er zijn in Amsterdam momenteel 4.400 P+R-plekken, gelegen nabij de ring A10. Met 503.000 P+R bezoekers per jaar gaat dat om zo'n 1.380 P+R-gebruikers per dag (zie figuur 26). Voor een deel van de automobilisten wordt het daarmee interessanter om de auto op P+R's achter de laten voor de combinatie Park & Bike. We willen daarvoor de centrumcheck – die nu al voor OV geldt- naar deelfietssystemen mogelijk maken.

Figuur 28: P+R-gebruik in Amsterdam

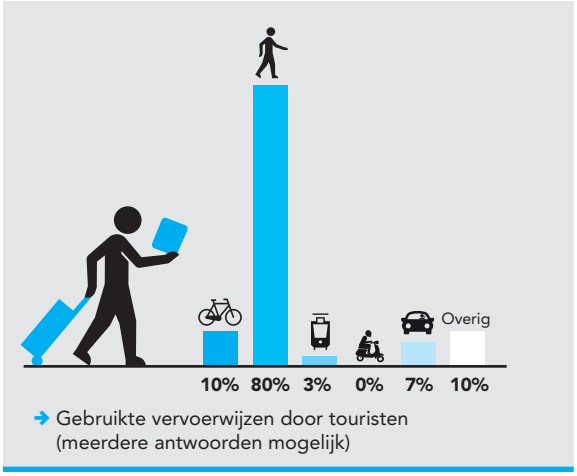


Verplaatsingen toeristen

Meeste toeristen gaan lopend

De 34.000 toeristen die op een werkdag in Amsterdam zijn maken op een werkdag samen 0,1 miljoen van alle verplaatsingen in Amsterdam. Lopen is de meest gebruikte vervoerwijze (zie figuur 27). Slechts 1 op de 10 toeristen pak de fiets. Aangezien er al een royaal aanbod aan huurfietsen is in Amsterdam en deelfietsen voor toeristen ook vanaf privaat terrein aangeboden kunnen worden, onderscheiden we toeristen niet als doelgroep.

Figuur 29: Vervoerwijzen van toeristen



5 Bijlage 5: Gebieden met deelfietsparkeerverbod en deelfietsparkeerplekken

Deelfietsparkeerverbod in buurten en stadsparken
Wij overwegen een deelfietsparkeerverbod in de volgende gebieden. Dat betreft stadsdelen en buurten, alle stadsparken en de grotere recreatiegebieden. Het betreft de volgende gebieden. Alle typen locaties zijn geordend in de volgorde van de volgende stadsdelen:

1. Westpoort
2. Nieuw-West
3. West
4. Zuid
5. Noord
6. Centrum
7. Oost
8. Zuidoost

Parkeerverbod buurten	Parkeerverbod parken
Centrum	Oosterpark
Da Costabuurt	Vondelpark
Kinkerbuurt	Flevopark
Van Lennepbuurt	Martin Luther Kingpark
Oude Pijp	Frankendael
Zuidas	Amstelpark
Museumplein	Rembrandtpark
	Beatrixpark
	Noorderpark
	Westerpark
	Erasmuspark
	Sloterpark
	W.H. Vliegenbos
	De Oeverlanden
	Nelson Mandelapark
	Gaasperpark
	Rietsland
	Schellingwouderbreekpark
	Oeverpark Schellingwoude
	Oeverpark Schellingwoude
	Buikslotermeerpark
	Kadoelerscheg/ Buiksloterbreepark
	Wilmkebreekpolder
	Noorder-IJplas
	De Bretten/Geuzenbos
	Lutkemeerpark
	Diemerpark
	Bijlmerweide
	Diemerbos
	Gaasperzoom/De Hoge Dijk
	't Kleine Loopveld
	Gijsbrecht van Aemstelpark

Figuur 30: gebieden met deelfietsparkeerverbod



Aangewezen deelfietsparkeerzones

In deze stadsdelen en buurten, maar ook daarbuiten wijzen wij vakken en/of stallingen aan waar deelfietsen geparkeerd mogen worden.
Dat is in ieder geval op de belangrijkere OV-locaties, bij alle P+R-locaties, in gemeentelijke stallingen en bij vestigingen van ziekenhuizen en hoger onderwijs. In een gebied van 200 meter rond een aangewezen vak of stalling voor deelfietsen is parkeren van deelfietsen niet toegestaan.

Stallingen gemeente	OV locaties (ABC)	OV locaties (DE)
Fietsenstalling Paradiso	Fietsplatform (CS)	3. Amsterdam Plein '40 - '45
Fietsenstalling Amsterdam Muiderpoort	Fietsflat (CS)	4. Burg. de Vlugtlaan
Fietsenstalling Leidseplein	Fietsplatform Noordzijde CS	5. Jan van Galenstraat
Fietsenstalling Leidsegracht	Diemen	6. Bos en Lommerplein
Amstel	Amsterdam Centraal Oost (CS)	9. Isolatorweg
Fietsenstalling Pathé de Munt	7. Amsterdam Sloterdijk	10. Postjesweg
Fietsenstalling Vijzelstraat	11. Amsterdam Lelylaan	12. Heemstedestraat
Rokin	23. Amstelveenseweg	13. Henk Sneevlietweg
Fietsponton Singel	27a. Boelelaan/VU	20. Surinameplein
Beursplein	27b. Amsterdam RAI	21. Haarlemmermeerstation
Waalse kerk	27c. Fietsenstalling Mahlerplein	22. Stadionplein
Fietsenstalling Amsterdam Sloterdijk	27d. Fietsenstalling Zuidplein	28. Europaplein
Fietsenstalling Raamplein	40. Pontsteiger Buiksloterweg	29. De Pijp
Fietsenstalling Tolhuisplein	41. Pontsteiger IJplein	34. Stenendokweg
Fietsenstalling Amsterdam Bijlmer ArenA	42a. Metrostation Noord	35. NDSM
Fietsenstalling Station Rai	55. Amsterdam Muiderpoort	42. Noorderpark
	57. Amsterdam Amstel	46a. Bob Haarmslaan
	60. Amsterdam Science Park (universiteit)	56. Wibautstraat
	63. Duivendrecht	58. Spaklerweg
	65. Diemen Zuid	59. Overamstel
	72. Holendrecht	62. Van der Madeweg
	74. Amsterdam Bijlmer Arena	64. Venserpolder
	82. Weesperplein	66. Verrijn Stuartweg
	83. Prins Hendrikkade	67. Ganzenhoef
	84. Prins Hendrikkade/CS	68. Kraaiennest
	Parnassusweg	69. Gaasperplas
		70. Gein
		71. Reigersbos
		73. Bullewijk
		75. Strandvliet
		77. Nieuwmarkt
		78. Vijzelgracht
		79. Rokin
		80. Waterlooplein
		81. Busstation Elandsgracht
		Meer en Vaart
		Molenwijk

OV locaties (F)		P+R
Oosterburgergracht/Czaar Peterstraat	46. Zuiderzeeweg (plus P+R)	P+R Zeeburg (plus Zuiderzeeweg)
Haarlemmerplein	47. Steigerland	P+R ArenA
1. Aalbersestraat	48. Vennepluimstraat	P+R RAI
2. Amsterdam Lambertus Zijlplein	49. Diemerparklaan	Weekend P+R VUmc
8. Basisweg	50. Lumierstraat	P+R Olympisch Stadion
14. Louweshoek/Johan Huizingalaan	51. IJburg	P+R Bos en Lommer
15. Anderlechtlaan	53. Diemerknoop	P+R Sloterdijk
16. Oudenaardeplantsoen	54. Rietlandpark	
17. Dijkgraafplein	54a. Kattenburgerstraat (Piet Heinkade)	
18. Mattenhorn	54b. Azartplein	
19. Mercatorplein	56a. Beukenweg (OLVG-oost)	
24. Van Neijerodeweg/ Amstelveenseweg	61. Brinkstraat	
25. Kalfjeslaan	76. IJtunnel/Prins Hendrikkade	
26. Van Boshuizenstraat	Victorieplein	
30. Roelof Hartplein	Hugo de Vrieslaan	
31. Van Halstraat	Flevopark	
32. Oostzaanstraat	Baden Powellweg	
33. Keerkringpark	Oderweg	
36. Vorticellaweg	Hornhaven	
37. Oosterlengte	Ruigoord Dorp	
38. Floraweg	Westpoortweg	
39. Mosplein	Diemen, Sniep	
43. Beemsterstraat	Diemen, Arent Krijtsstraat	
44. Volendammerweg	Diemen, Vinkenbrug	
45. Liergouw		

Ziekenhuizen en winkelcentra	Hoger onderwijs
Academisch Medisch Centrum	Vrije Universiteit Amsterdam
OLVG, locatie oost	UvA
VU medisch centrum	UvA/Science Park
OLVG, locatie west	HvA
Slotervaartziekenhuis	HvA
Erasmusgracht	InHolland Diemen
BovenIJ ziekenhuis	
Osdorpplein	
Groot Gelderlandplein	

Hieronder geven wij op kaartbeelden deze potentiële vakken en stallingen aan voor de verschillende delen van de stad. Deze locaties zijn indicatief.

Met deze plekken hebben we nog geen dekkende spreiding in Stadsdeel Centrum en in de buurten met deelfietsparkeerverbod. Daar worden voor de duur van de proef aanvullend een aantal extra parkeervakken gerealiseerd die ten koste kunnen gaan van autoparkeerplekken. Twee autoparkeerplekken geeft ruimte voor 20 tot 24 deelfietsen. Dat is voldoende voor een gemiddeld deelfietsparkeervak. Wij bepalen deze plekken in overleg met de stadsdelen en de marktpartijen die in de stad aan de slag willen.

Wij hanteren rond de aangewezen vakken en stallingen een zone van 200 meter waar deelfietsen niet vrij geparkeerd mogen worden. Dit geldt uiteraard alleen voor de gebieden waar geen algemeen deelfietsparkeerverbod geldt.

De procedure om tot definitieve gebieden met deelfietsparkeerverbod en locaties voor deelfietsparkeervakken en stallingen te komen is als volgt:

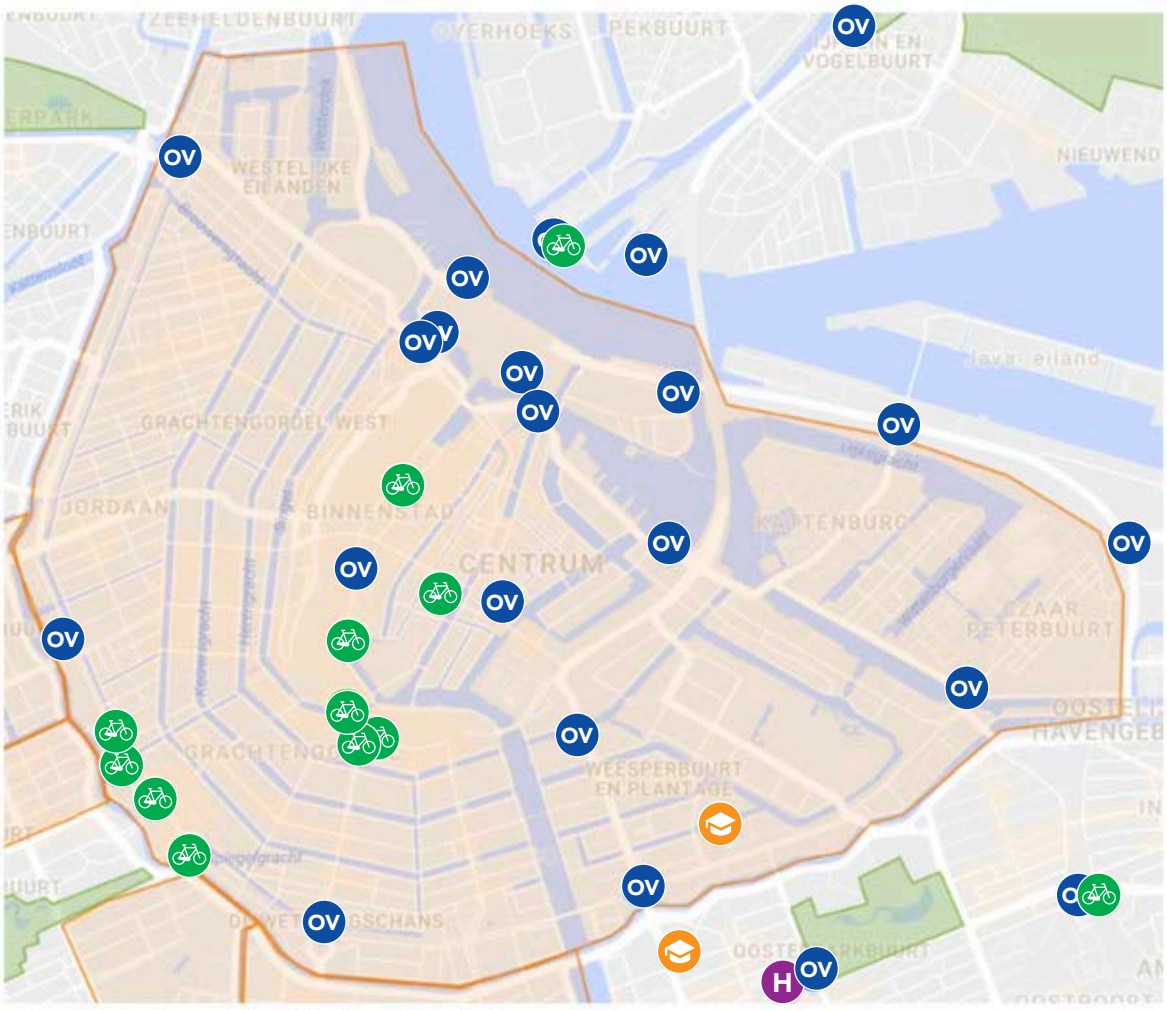
1. In overleg met de stadsdelen worden de locaties bepaald waar fietsdeelvakken moeten komen. Ook worden de stadsdelen betrokken bij het definitieve besluit gebieden aan te wijzen (of juist niet aan te wijzen) waar deelfietsen in speciale vakken moeten staan. In de APV wordt opgenomen dat het college de bevoegdheid krijgt deze gebieden aan te wijzen.
2. Wij betrekken daarbij de inbreng vanuit de aanbieders van deelfietsen en andere insprekers tijdens de inspraak.
3. Tot slot betrekken wij daarbij de uitkomst van een 2e marktconsultatie die plaatsvindt nadat het beleid is vastgesteld.

Wij gaan er vanuit dat bij de start van de proefperiode mogelijk nog niet alle plekken zijn gerealiseerd en dat gaandeweg vorm krijgt, bijvoorbeeld gekoppeld aan de groei van het gebruik.

Kaartbeelden

Stadsdeel Centrum

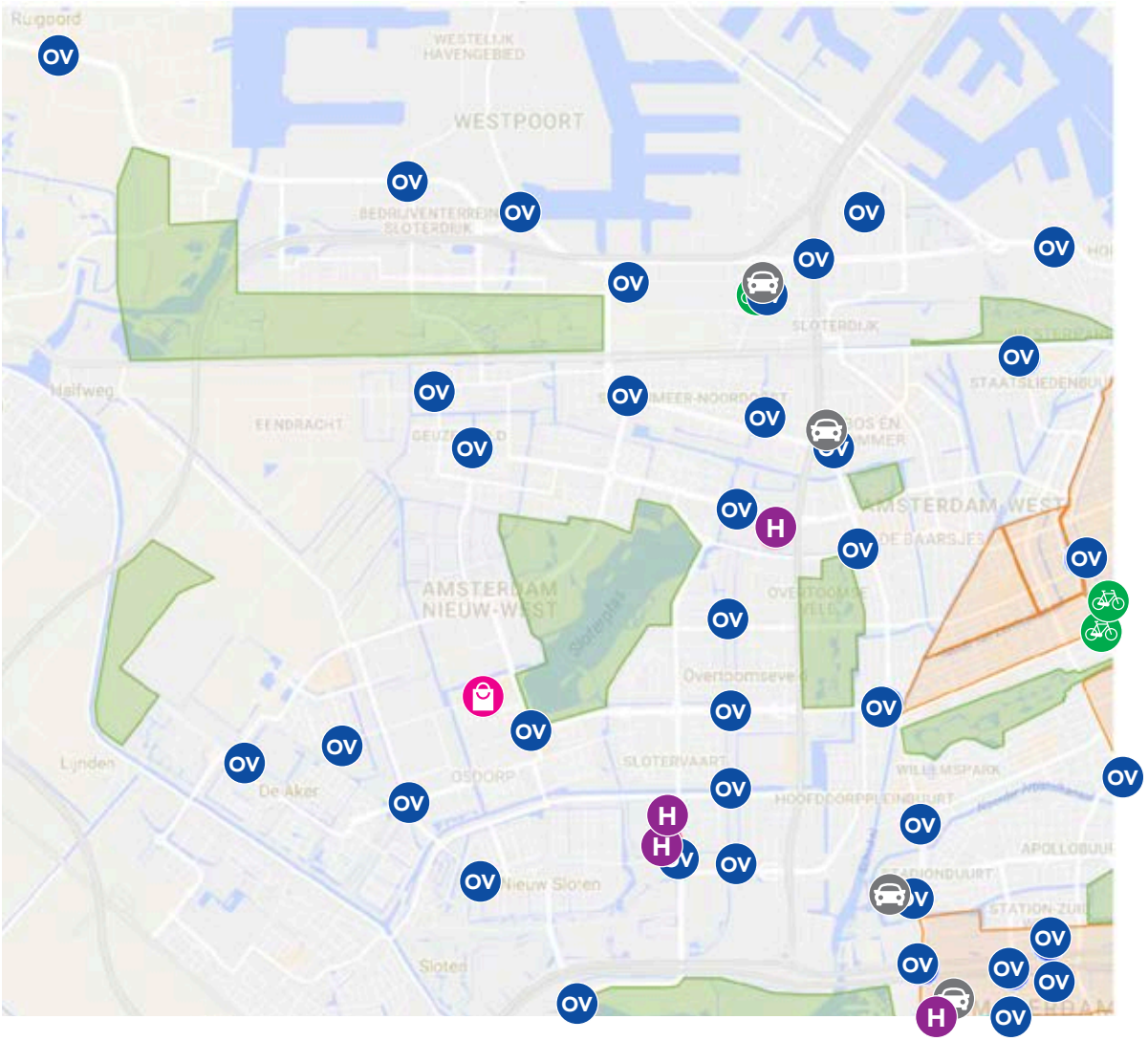
Figuur 31: locaties gereguleerd deelfietsparkeren in Centrum



- Gemeentelijke fietsenstalling
- OV-locatie
- P+R-locaties
- Ziekenhuis
- Instelling hoger onderwijs
- Winkelcentrum

Stadsdelen West en Nieuw-West en Westpoort

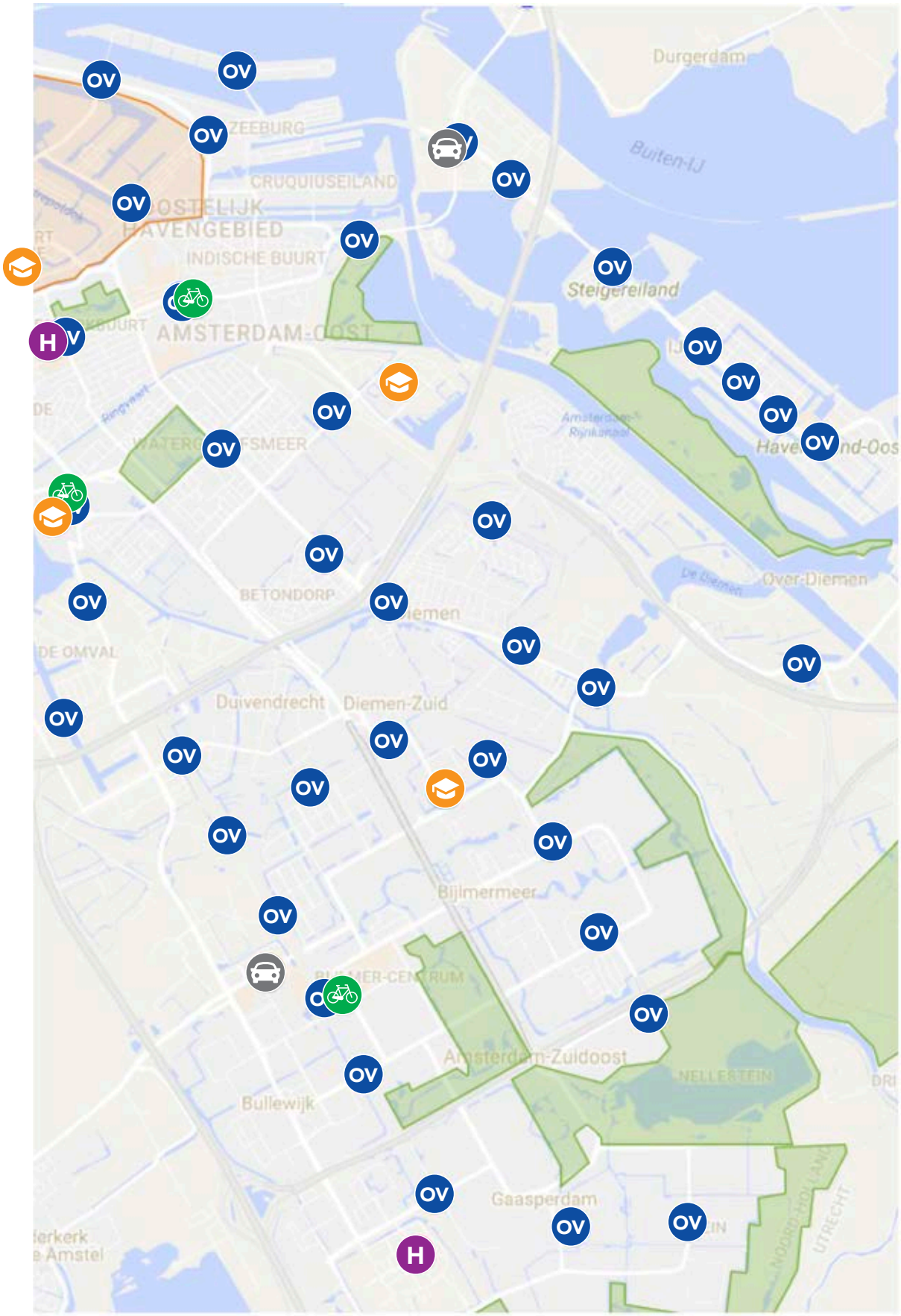
Figuur 32: locaties en gebieden gereguleerd deelfietsparkeren in West, Nieuw-West en Westpoort



- Gemeentelijke fietsenstalling
- OV-locatie
- P+R-locaties
- Ziekenhuis
- Instelling hoger onderwijs
- Winkelcentrum

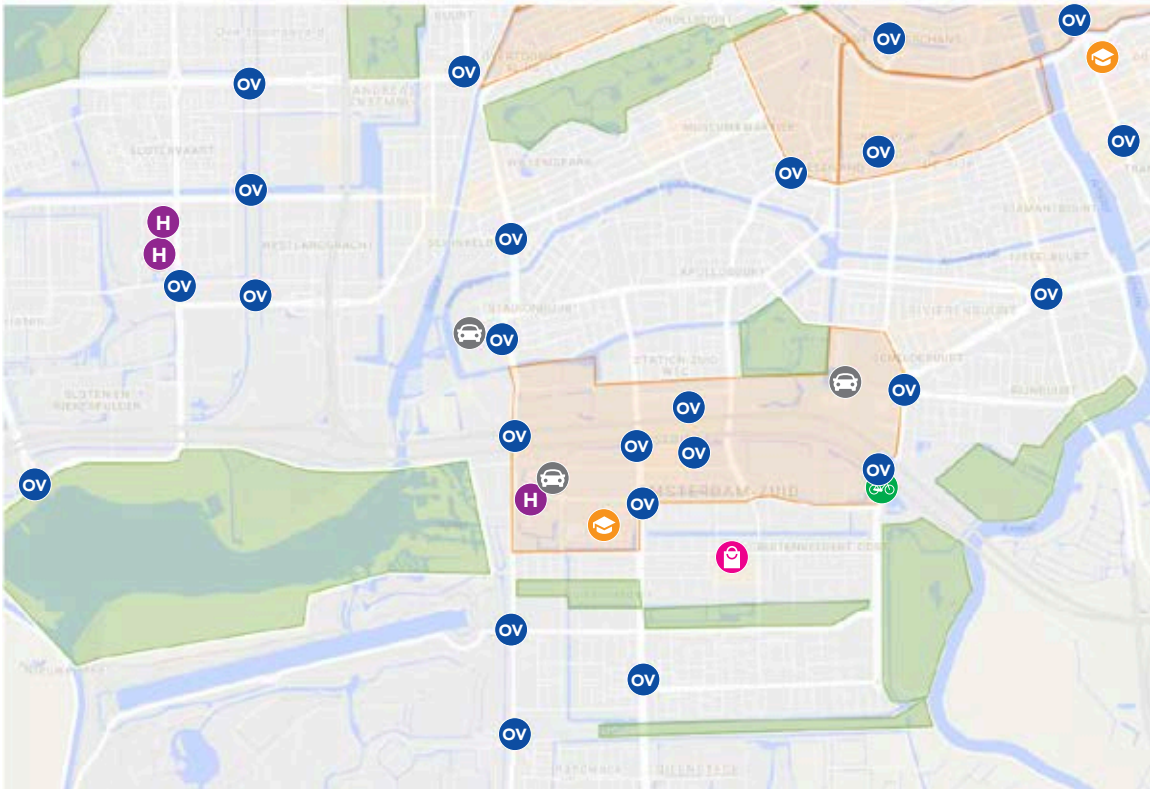
Stadsdelen Oost en Zuidoost

Figuur 33: locaties en gebieden gereguleerd deelfietsparkeren in Oost en Zuidoost



Stadsdeel Zuid

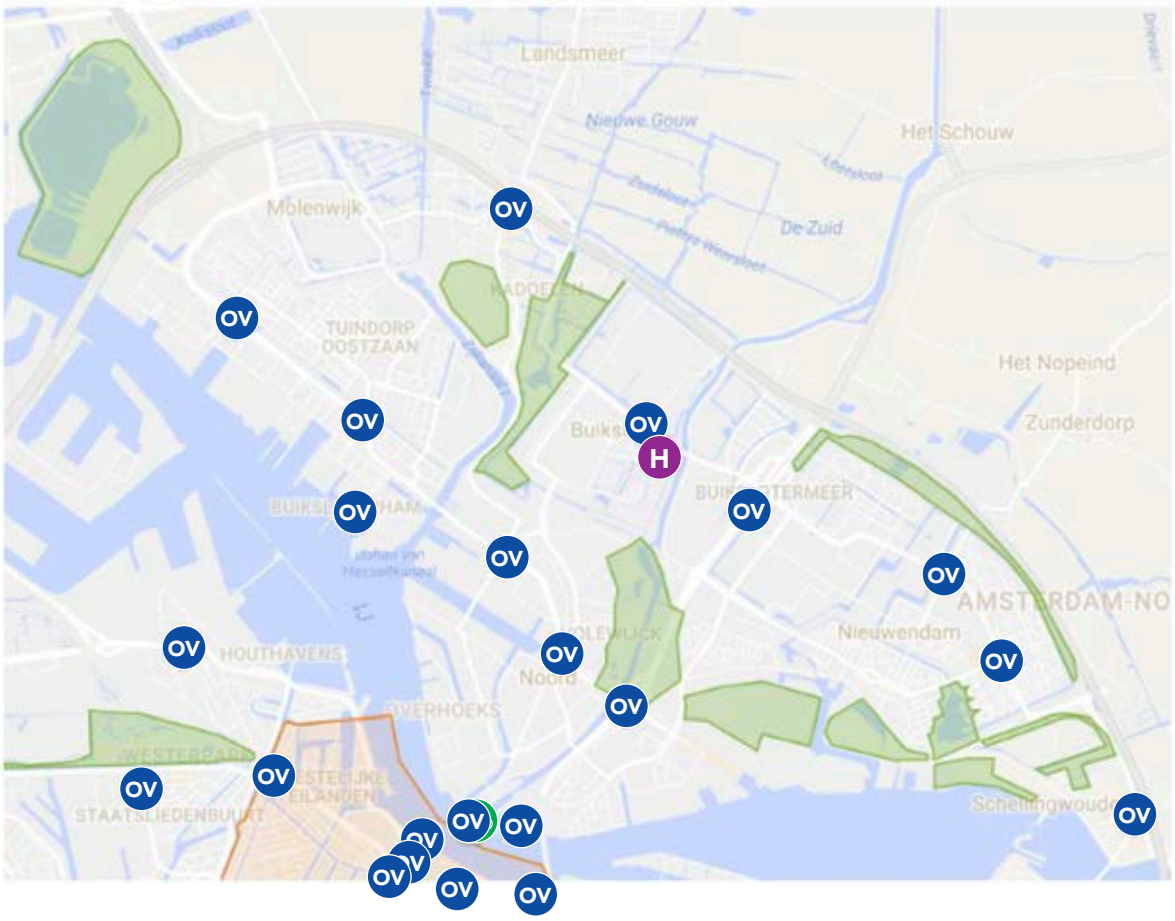
Figuur 34: locaties en gebieden gereguleerd deelfietsparkeren in Zuid



- Gemeentelijke fietsenstalling
- OV-locatie
- P+R-locaties
- Ziekenhuis
- Instelling hoger onderwijs
- Winkelcentrum

Stadsdeel Noord

Figuur 35: locaties en gebieden gereguleerd deelfietsparkeren in Noord



6 Bijlage 6 Voorwaarden en voorschriften

In deze bijlage zijn de voorwaarden voor een vergunning en de voorschriften (hierna: eisen) waaraan moet worden voldaan meer in detail beschreven. Het betreft hier nog niet de volledig uitgewerkte eisen die in de regeling komen te staan. Omdat er nog inspraak plaatsvindt, is ervoor gekozen op dit moment een inhoudelijke beschrijving te geven van de eisen en nog geen exacte (juridische) formulering te gebruiken.

Bij het formuleren van de eisen maken we onderscheid in:

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

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

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

De eisen die de gemeente stelt moeten op grond van de Europese Dienstenrichtlijn proportioneel zijn en gebaseerd zijn op dwingende redenen van algemeen belang. In het geval van de deelfietsen is deze dwingende reden in ieder geval een juist en evenwichtig gebruik van de openbare ruimte.

In onderstaande overzichten is opgenomen welke eisen de gemeente wil stellen en onder welk onderdeel (voorwaarde, voorschrift of vergelijkende toets) deze valt.

1. Eisen aan de aanbieder

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

Eisen (aanbieder)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
d. Borgstelling: de deelfietsaanbieder betaalt een borg van 70 euro per geplaatste deelfiets.	De borg wordt gesteld voor de kosten die de gemeente zou moeten maken om de fietsen uit de openbare ruimte te verwijderen als de deelfietsaanbieder failliet zou gaan.	X		
e. De deelfietsaanbieder heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt (telefonisch en per e-mail) voor de gemeente, dat voor de gemeente te allen tijde bereikbaar is en in staat is om terstond te reageren.	Belangrijk voor snel contact bij klachten en het beoordelen van de prestatie van de deelfietsaanbieder. Bij excessen moet de aanbieder snel door de gemeente op de hoogte kunnen worden gesteld en overgaan tot actie.	X	X	

2. Eisen aan de kwaliteit

Eisen (kwaliteit)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Deelfietsen moeten voldoen aan de eisen van de Wegenverkeerswet.	Als de deelfietsen niet voldoen aan de eisen waar alle deelfietsen op basis van de Wegenverkeerswet aan moeten voldoen leidt dat tot meer ongebruikte deelfietsen in de openbare ruimte.	X	X	
b. Aanbieders leveren een kwaliteitsbeschrijving van de deelfiets.	Nadere eisen rijcomfort, versnellingen, hoogte van de deelfiets, trapgemak, kwaliteit van de deelfiets. De gemeente werkt met een testpanel om het comfort en de kwaliteit van de deelfietsen te testen.		X	X
c. Kapotte deelfietsen (bijvoorbeeld bel, ketting, trappers, remmen, verlichting, wielen, lekke banden) worden binnen 48 uur van straat gehaald.	Kapotte deelfietsen worden niet gebruikt, nemen schaarse ruimte in en dragen bij aan een rommelige uitstraling van de openbare ruimte. In de praktijk is gebleken dat de meeste aanbieders geen eigen incentive hadden om kapotte deelfietsen van straat te halen.		X	
	De ondernemer kan bij de vergelijkende toets punten scoren als hij aangeeft dat (en hoe) hij maatregelen neemt om deelfietsen sneller van straat te krijgen en/of te voorkomen dat deelfietsen snel kapot gaan.			X
d. Reclame-uitingen mogen het functionele gebruik van de deelfiets niet beperken of belemmeren.	De reclame moet geen overheersende activiteit worden, als het gebruik van de deelfietsen daardoor wordt beperkt of belemmerd.	X	X	
e. Reclame moet zo min mogelijk aanwezig zijn op de deelfiets.	Een veelheid aan reclame-uitingen kan het aanzien van de stad verstoren. In de vergelijkende toets kunnen aanbieders meer punten scoren als reclame minder aanwezig (of geheel afwezig) is.			X

Eisen (kwaliteit)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
f. Klachtenopvolging klachten derden (niet-klanten). De aanbieder wordt gevraagd om een ***klachtenplan*** op te stellen, waarin omschreven wordt: ■ Hoe snel klachten worden opgevolgd. ■ Welke actie wordt ondernomen. ■ Hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd. ■ Hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling.	Klachten van derden (niet zijnde gebruikers) kunnen signalen zijn dat deelfietsen op plekken staan waar ze niet mogen staan of dat de deelfiets op een andere manier overlast veroorzaakt. Voor een juist gebruik van de openbare ruimte is het daarom van belang dat de aanbieder snel en adequaat op de klachten reageert. Ook leidt dit tot minder klachten en handhaving bij de gemeente.		X	X
g. De deelfietsen moeten real time traceerbaar zijn met uniek nummer.	Aanbieders kunnen alleen sturen op hun vloot als ze op de hoogte zijn van de precieze locaties van de deelfietsen. Om deze reden moeten zij elke deelfiets real time kunnen volgen. Als ze dit niet kunnen, kunnen zij niet direct ingrijpen bij excessen in de openbare ruimte.	X	X	
	Aanbieders kunnen punten scoren door aan te tonen dat de traceerbaarheid van deelfietsen zeer nauwkeurig is. Dit is o.a. van belang bij het juist plaatsen van deelfietsen in deelfietsvakken. Hierbij is het niet toegestaan te werken met sensoren die in de openbare ruimte moeten worden geplaatst.			X
h. De deelfietsen moeten goed onderhouden worden. Aanbieders moeten daarom een onderhoudsplan indienen, waarin in ieder geval staat: ■ Hoe vaak deelfietsen minimaal onderhouden worden. ■ Hoe de vloot geïnspecteerd wordt op gebreken. ■ Hoe snel kapotte deelfietsen van straat gehaald worden (vgl. ook onderdeel c)	Het onderhouden van de deelfiets is belangrijk om het gebruik van de deelfietsen te stimuleren. Slecht onderhouden deelfietsen zorgen voor een lager gebruik van de deelfiets.			X
i. De deelfietsaanbieder zorgt voor herverdeling van de deelfietsen. De aanbieder is verplicht een herverdelingsplan in te dienen, met daarin in ieder geval: ■ Maatregelen die genomen worden om gebruikers te stimuleren deelfietsen in gewenste gebieden te parkeren. ■ Maatregelen die de aanbieder neemt om in te grijpen bij excessen (te veel deelfietsen in een bepaald gebied). ■ Overige maatregelen die de aanbieder neemt om te voorkomen dat deelfietsen te veel clusteren en/of dat er te weinig deelfietsen in bepaalde gebieden zijn.	In het belang van een gebalanceerd gebruik van de openbare ruimte is het nodig dat er geen te grote clustering van deelfietsen plaatsvindt in de stad. In deelfietsvakken mogen niet meer deelfietsen staan dan er in passen, in de openbare ruimte mogen niet meer deelfietsen staan dan het voor elk gebied vastgesteld 'laadvermogen'. Ook moet verrommeling (slordig geparkeerde deelfietsen) zo snel mogelijk worden aangepakt.	X	X	X
j. Deelfietsen in de openbare ruimte worden geacht te huur aangeboden te worden.	Alle deelfietsen van een aanbieder die in de openbare ruimte staan, worden door de gemeente gezien als deelfietsen die door de aanbieder worden aangeboden. Deelfietsen die om wat voor reden dan ook niet voldoen aan de voorschriften van het te huur aanbieden, moeten door de aanbieder weggehaald worden en/of hersteld worden.		X	
k. Deelfietsaanbieders zorgen voor interoperabilteit	Deelfietsaanbieders die mee kunnen doen aan één of meer platforms die mobility as a service ondersteunen, zorgen voor verdere integratie van de mobiliteitsketen			X

3. Ruimtegebrek

Eisen (ruimtegebruik)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Minimum en maximumaantal deelfietsen per B2M-locatie per aanbieder	Een te groot aantal deelfietsen per locatie zorgt voor een te hoge druk. Een te beperkt aantal deelfietsen zorgt voor een onvoldoende fijnmazig netwerk en daarmee voor minder gebruik van de deelfietsen.		X	
b. Deelfietsen nemen in een parkeervak maximaal 1 m^2 (ca,. 55 cm x 180 cm) ruimte in en moeten passen in conventionele fietsrekken	We gaan uit van normaal ruimtegebruik van deelfietsen. Bij te grote voertuigen wordt het beslag op de openbare ruimte te groot. Ook mandjes en andere elementen die het plaatsen van de deelfiets bemoeilijken worden niet toegestaan op deelfietsen.	X	X	
c. De aanbieder houdt zich aan de zonering van de gemeente, die uitgaat van aangewezen gebieden waarbinnen deelfietsen niet mogen worden geparkeerd en aangeboden, behalve in speciaal daarvoor aangewezen vakken (en private of gemeentelijke fietsenstallingen).	Plaatsen buiten de toegestane locaties zorgt voor verrommeling. De aanbieder is hiervoor verantwoordelijk		X	
d. De aanbieder houdt zich aan de geldende fietsparkeerregels	Buiten de gebieden waar deelfietsparkeerverboden gelden, gelden de normale fietsparkeerregels (APV 4.27).		X	
e. Fietsen mogen in aangewezen locaties waar een deelfietsparkeerverbod geldt niet op slot gezet kunnen worden (behalve in de aangewezen deelfietsvakken)	In locaties waar een deelfietsparkeerverbod geldt, mogen de deelfietsen niet buiten de B2M-vakken worden gestald. Aan de aanbieders wordt daarom opgelegd dat dit technisch niet mogelijk is.	X	X	
f. De aanbieders spannen zich in om het gebruik van de deelfietsen zo hoog mogelijk te laten zijn (gemiddeld 4 verhuuracties per deelfiets per dag, gemeten over een kwartaal). Hiervoor stelt de aanbieder een benuttingsplan op. In dit benuttingsplan staat welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelfietsen te vergroten en wordt in ieder geval ingegaan op: ■ Communicatie en marketing ■ Effectieve maatregelen om gebruik van de deelfietsen te vergroten	Bij te weinig gebruik ontstaat er te veel druk op de beperkte plaatsingsruimte. Een goede marktpositie kan worden verworven door meer deelfietsen in de openbare ruimte te plaatsen, maar ook door minder deelfietsen vaker te verhuren. Amsterdam wil vanwege de druk op de openbare ruimte dat een deelfiets zo vaak mogelijk wordt gebruikt.	X		X
g. Het aantal deelfietsen per deelfietsaanbieder is minimaal 1.000 en maximaal 3.000.	Om de deelfietsen goed te benutten, is een minimum aantal per aanbieder nodig. Een te laag aantal deelfietsen zorgt voor onvoldoende dekking voor de verschillende delen van de stad. Klanten zullen daardoor minder snel geneigd zijn de deelfietsen te gebruiken. Te veel deelfietsen zorgt voor een te hoge druk op de openbare ruimte. Zie ook hoofdstuk 3.	X	X	X

4. Data

Eisen (data)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. De deelfietsaanbieder is verplicht op eerste verzoek terstond de volgende data te leveren aan de gemeente: ■ gemiddeld gebruik per deelfiets per dag ■ gebruik per OIS-buurtcombinatie ■ gemiddeld aantal kilometers per rit ■ gebruik door de tijd heen (pieken en dalen in gebruik) ■ locatie van stilstaande deelfietsen op verschillende momenten van de dag (spits, dal, nacht) ■ type gebruiker (bewoner, bezoekers, forens)	De gemeente heeft deze data nodig om het beleid te monitoren. Zonder deze data kan niet bepaald worden wat het effect van het beleid is op de openbare ruimte. Daarnaast zijn real time data nodig om direct handhavend in te kunnen grijpen bij excessen.	X	X	

5. Rapportage

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

5. Specifieke eisen voor nicheproducten

Eisen (rapportage)	Reden	Voorwaarden	Voorschriften	Vergelijkende toets
a. Aanbieders van bromfietsen mogen deze alleen aanbieden als ze zero-emissie zijn.	In Amsterdam geldt een milieuzone voor brom- en snorfietsen. Hiermee wil de stad de lucht schoner krijgen. Een vergunning verlenen aan de exploitant van niet zero-emissie voertuigen past hier niet in.	X	X	
b. Aanbieders van bromfietsen en deelbakfietsen mogen maximaal respectievelijk 250 voertuigen en 25 voertuigen in de openbare ruimte plaatsen.	Bromfietsen en deelfbakfietsen nemen meer ruimte in dan conventionele fietsen. Daarbij zijn deelbakfietsen erg lokaal georienteerd op bijvoorbeeld MKB-vestigingen of specifieke bewoners in een wijk.	X	X	
c. Voor nicheproducten gelden alle overige eisen overeenkomstig, met dien verstande dat 3a, 3b, 3f en 3g niet gelden.				

7 Bijlage 7: Marktconsultatie deelfietsen Amsterdam

De gemeente Amsterdam is momenteel beleid aan het opstellen om deelfietsen (fietsen die te huur worden aangeboden in de openbare ruimte en ontsloten worden middels een app) gereguleerd toe te kunnen staan. Momenteel is dat verboden op grond van artikel 2.50 van de APV. Aanleiding voor het maken van beleid is de grote interesse van ondernemers die in Amsterdam deelfietsen willen aanbieden. Daarnaast ziet de gemeente Amsterdam kansen in deelfietsen voor de stad. Om deze reden is Amsterdam bezig met het maken van beleid gericht op deelfietsen om deelfietsen gereguleerd toe te kunnen staan in Amsterdam.

Beleid maken kost tijd. De verwachting is dat er in december een concept beleidsvoorstel ligt. Hierna volgt er een inspraakperiode. Waarna het beleid waarschijnlijk net voor of na de zomerperiode kan worden vastgesteld. Na het vaststellen van het beleid volgt er een volgende ronde met het verlenen van vergunningen. De eerste deelfietsen kunnen naar verwachting in het vierde kwartaal van 2018 op straat rondrijden.

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

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

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

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

Ruimtelijk concept gemeente Amsterdam

- De meeste partijen kunnen zich vinden in het voorgestelde ruimtelijk concept. Enkele aandachtspunten hierbij zijn:
  - Verschillende partijen adviseren ook in het centrum van Amsterdam het free floating concept toe te passen omdat dit beter aansluit op de behoefte van de gebruiker en de eigen fiets het meest benadert.
  - Meerdere partijen geven aan buiten de ring liever met specifieke locaties te werken dan free floating. Het gebied buiten de ring is omvangrijk wat het lastig maakt om bij free floating een goede beschikbaarheid te krijgen.
  - De focus voor het inzetten van deelfietsen in Amsterdam onder de aanbieders verschilt, o.a. first en last mile, rondom OV voorzieningen en parkeergarages, in specifieke stadsdelen.
  - Een spreiding van 200 tot 300 meter tussen deelfietslocaties is wenselijk in zowel het free floating als back to many concept.

- Fietsenstallingen:
  - Nadeel van ondergrondse stallingen is het slechte GPS bereik.
  - Verschillende aanbieders geven aan graag gebruik te willen maken van de treinstations stallingen. Deze zijn van ProRail, het Rijk en de gemeente, er is duidelijk beleid vanuit deze partijen nodig over het gebruik van de fietsenstallingen bij stations door deelfietsen.

- Deelfietsparkeervakken:
  - De meeste partijen hebben de voorkeur voor deelfietsparkeervakken. Niet iedereen heeft hier ervaring mee.
  - Voor de herkenbaarheid worden verschillende opties genoemd, fysieke markers, een deelfietslogo van de gemeente Amsterdam en verschillende kleuren indien er meerdere aanbieders komen.
  - Er is weinig ervaring met het gebruik van deelfietsparkeervakken door meerdere aanbieders. Partijen staan hier wel voor open. Enkele partijen geven wel aan liefst de enige aanbieder van deelfietsen in Amsterdam te willen zijn.
  - In geval van het gebruik van deelfietsparkeervakken door meerdere aanbieders is het nodig om data te delen om als aanbieder toezicht te kunnen houden op het aanbod en de stallingscapaciteit van de deelfietsvakken. Het delen van data is niet voor iedere partij een optie.
  - Handhaving is van belang om de deelfietsen ook daadwerkelijk in de deelfietsvakken te krijgen. De partijen geven aan zelf te kunnen stimuleren dat deelfietsen in de vakken geparkeerd worden door onder andere: het parkeren van deelfietsen en/of het afmelden van de rit buiten de vakken onmogelijk te maken, het belonen van parkeren

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

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

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

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

De deelfietsen

- De benodigde capaciteit verschilt per aanbieder, te beginnen met 200 fietsen met gefaseerde uitbreiding tot 3000-5000. Waarbij sommige aangeven dit gefaseerd te willen doen afhankelijk van de vraag en het aanbod. De meeste aanbieders geven aan met 1000 fietsen te willen starten voor een succesvolle pilot.

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

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

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

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

Aandachtspunten voor het beleid

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

- Communicatie over het nieuwe beleid is een belangrijk aandachtspunt voor de slagingskans van het gebruik van deelfietsen in de gemeente Amsterdam. Hiervoor zijn verschillende suggesties geopperd:
  - Campagnes in de stad om beleid kenbaar te maken.
  - Regels moeten duidelijk zijn voor iedereen.
  - Verplichte instructie die doorlopen moet worden op je telefoon, voordat je een deelfiets kan gebruiken.

- Zorg voor duidelijke afspraken en formuleer KPI's met deelfietsaanbieders, waarbij de aanbieder verantwoordelijk is voor het rapporteren aan de gemeente en waarop de gemeente kan handhaven.
- Partijen gaan verschillend om met fietsen die niet op de juiste plaats worden geparkeerd. O.a. door het niet kunnen afmelden in de app, de fiets niet op slot kunnen zetten, het geven van boetes.

Overige

- De doelgroep voor het gebruik van deelfietsen verschilt per aanbieder: Amsterdammer, jongeren, studenten, forenzen, de OV reiziger en toeristen. De juiste doelgroep probeert men op verschillende manieren te bereiken, door de juiste functionaliteiten aan te bieden of drempels te creëren voor doelgroepen die men niet wil bereiken.

- Naast deelfiets aanbieders zijn er ook deelbakfiets- en elektrische scooteraanbieders geïnteresseerd om hun deelproduct in Amsterdam aan te bieden.
  - Momenteel loopt er al een besloten pilot met elektrische deelscooters.

- Verschillende aanbieders hebben een wereldwijd platform, wat het mogelijk maakt om in meerdere steden in de wereld gebruik te maken van het betreffende deelfietssysteem.


GEEN PANIEK!