Nummer BD2017-016383
Directie directie sb
Dienst rve verkeer en or

Gemeente Amsterdam
Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer, Openbare Ruimte en Groen, Duurzaamheid en ICT

ID

Ter kennisneming voor de commissievergadering

van 31 januari 2018

Portefeuille **35**
Agendapunt **TKN 9**
Datum besluit B&W **19 december 2017**

Onderwerp

Vrijgeven voor inspraak en consultatie van het deelfietsbeleid

De commissie wordt gevraagd kennis te nemen van

Het besluit van het college van b&w van 19 december:

A. In te stemmen met het vrijgeven voor inspraak en consultatie van de stadsdelen van het beleidsvoornemen ‘Deelfietsen in Amsterdam’ nog zonder dekking van de voorziene meerjarig incidentele lasten, met als belangrijkste punten:

1. Deelfietsen kunnen bijdragen aan een vermindering van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met openbaar vervoer en auto (P+R) en stimulering van het fietsgebruik.
2. Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen in heel Amsterdam om de druk in de openbare ruimte te beheersen en te voorkomen dat de deelfietsen overlast en extra druk in de openbare ruimte veroorzaken, met als belangrijkste aspecten:
   a. Deelfietsen aanbieden is verboden, tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.
   b. De vergunning geldt voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar.
   c. Binnen een jaar na start van de proefperiode start de gemeente een evaluatie. Deze kan leiden tot verlenging, aanpassing of stopzetting van de gekozen situatie.
   d. De gemeente Amsterdam wil vergunningen alleen verlenen aan integere partijen. Een integriteitstoets is daarom onderdeel van het vergunningverleningsproces.
3. Amsterdam kiest voor een fijnmazig stedelijk deelfietssysteem dat inzet op maximering van het gebruik per deelfiets, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:
   a. Aanbieden en parkeren van fietsen is overal conform de geldende fietsparkeerregels toegestaan, behalve in gebieden die door het college zijn aangewezen
   b. In deze specifiek aangewezen gebieden mogen deelfietsen uitsluitend in de aangewezen deelfietsvakken parkeren, waar mogelijk inpandig. Buiten deze deelfietsvakken geldt een deelfietsparkeerverbod , vanwege de druk op de openbare ruimte en het belang van een goede inrichting en toegankelijkheid van de openbare ruimte.
   c. Het gaat hierbij in ieder geval om:
      i. Stadsdeel Centrum (= binnen de S100),
      ii. Gebieden met een hoge fietsparkeerdruk, zoals de Kinkerbuurt, Da Costabuurt, Van Lennepbuurt, Noordpijp, Museumplein e.o. en

Zuidas.

iii. Bij overstaplocaties (waaronder trein- en metrostations, P+R's en belangrijke tram en bushaltes).

iv. Stadsparken.

4. De gemeente kiest voor maximaal drie aanbieders.
5. Elke aanbieder mag minimaal 1.000 en maximaal 3.000 fietsen plaatsen in de openbare ruimte (en in nog overeen te komen gemeentelijke stallingen).
6. De gemeente stuurt op zoveel mogelijk benutting van de deelfietsen.
7. De gemeente verleent vergunningen aan aanbieders die in ieder geval voldoen aan de drempelvoorwaarden en die vervolgens de meeste punten scoren in een vergelijkende toets, waarbij de aanvragen die aan de drempelvoorwaarden voldoen, op kwalitatieve criteria met elkaar worden vergeleken.
8. Vergunninghouders dienen zich te houden aan onderstaande voorschriften:
   a. Kwaliteit van de onderneming: een marktpartij dient een betrouwbare partner te zijn voor de gemeente die verantwoordelijk en aanspreekbaar is.
   b. Kwaliteit van de dienst: onder andere zijn fietsen real-time traceerbaar.
   c. Ruimtegebruik: een marktpartij weet zich verantwoordelijk voor juist en zorgvuldig gebruik van de openbare ruimte en handelt daarnaar.
   d. 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.
   e. 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.
9. De gemeente kiest ervoor de kosten die de gemeente moet maken aan aanleg en beheer van vakken en de kosten van de handhaving neer te leggen bij de aanbieders van de deelfietsen; er wordt nog bekeken welk juridisch instrument hier het meest geschikt voor is.
10. De gemeente staat naast reguliere deelfietsen ook zero-emissie bromfietsen en deelbakfietsen toe, onder de volgende condities:
    a. Maximaal twee aanbieders met maximaal 250 zero-emissie bromfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbromfiets.
    b. Maximaal twee aanbieders met maximaal 25 deelbakfietsen. De regels voor deelfietsen gelden ook voor de deelbakfiets.
11. De gemeente is vergunningverlener en ziet toe op een correcte uitvoering van het hier geschetste deelfietsbeleid. Waar nodig treedt de gemeente handhavend op.

B. Kennisnemen van de kosten van het implementeren en exploiteren van het deelfietsbeleid, met als belangrijkste punten:

1. De meerjarig incidentele kosten voor het uitvoeren van het beleid zijn nog niet gedekt, waarmee uitvoering van het beleid nog onzeker is.
2. Zolang er geen middelen voor 2019 t/m 2021 zijn, kan de gemeente nog niet starten met het traject van vergunningverlening (en dus niet met de uitvoering van het beleid); de overige maatregelen kunnen wel in gang worden gezet, met dien verstande dat deze investeringen deels voor niets zijn geweest als er uiteindelijk geen meerjarig incidentele middelen voor 2019 /m 2021 kunnen worden gevonden.

3. Voorbereiding en implementatie van het deelfietsbeleid (voorzien in tweede helft 2018) kost € 541.000 en bestaat uit aanleggen van deelfietsvakken (€ 215k), vergunningverlening en bezwaar/beroep (€ 120k), communicatie, beleid en juridische advisering (€ 205k).
4. Meerjarig incidentele kosten na start (voorzien voor 2019, 2020 en 2021) bedragen € 875.000 per jaar, en bestaan uit handhavingskosten (€ 570k), monitoring, beleid en communicatie (€230k) en beheerkosten voor deelfietsvakken (€ 75k).
5. Er wordt gezocht naar aanvullende middelen, onder andere via subsidieverzoeken bij Vervoerregio Amsterdam en Ministerie van I&W (in het kader van de Slim&Duurzaam).

C. Instemmen met het dekken van de kosten voor 2018 (€ 541k) uit bestaande middelen fietsbeleid en programma fiets (en leges voor de vergunningverlening).

D. Planning is begin 2019 operationeel te zijn met deelfietsen op straat, met dien verstande dat pas gestart kan worden met de vergunningverlening op het moment dat er middelen gereserveerd zijn voor 2019 t/m 2021.

Wettelijke grondslag

Artikel 149 Gemeentewet op basis waarvan de raad de verordeningen maakt die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt.

Artikel 160, eerste lid onder a Gemeentewet op basis waarvan het college bevoegd is het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 160, eerste lid onder b Gemeentewet op basis waarvan het college bevoegd is beslissingen van de raad voor te bereiden.

Artikel 169 Gemeentewet, actieve informatieplicht.

Artikel 2 van de Inspraakverordening op basis waarvan het college inspraak verleent met betrekking tot een beleidsvoornemen.

Artikel 2.50 Algemene Plaatselijke Verordening
Het is verboden op of aan de weg of het openbaar water tegen betaling diensten aan te bieden of te verlenen voor een werkzaamheid, zoals
a. schoenpoetser, gids, portrettist, fotograaf, bewaker van voertuigen of andere zaken, reiniger van auto's of
b. het werven van klanten voor bedrijven zoals rondvaartrederijen, hotels, horecabedrijven en prostitutiebedrijven.

Bestuurlijke achtergrond

In de zomer van 2017 hebben verschillende deelfietsaanbieders hun deelfietsen te huur aangeboden in de openbare ruimte. De gemeente heeft in september 2017 de betreffende partijen laten weten dat het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte niet is toegestaan volgens de Algemene Plaatselijke Verordening en dat er gewerkt wordt aan een deelfietsbeleid, waarin regels komen te staan over het aanbieden van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte. Inmiddels zijn de meeste deelfietsen weggehaald uit de openbare ruimte.

Deelfietsen kunnen bijdragen aan beleidsdoelstellingen Amsterdam
Amsterdam is een fietsstad bij uitstek. De positieve kant van de fiets is evident: de fiets maakt de stad gezonder en aantrekkelijker. De gemeente wil bekijken of het aanbieden van deelfietsen deze doelstellingen kan ondersteunen, zonder dat dit leidt tot deelfietsexcessen die de Amsterdammer de afgelopen maanden in de stad heeft kunnen zien. De deelfiets kan een stimulans zijn voor de forens om OV en fiets te nemen (first/last mile) en de deelfiets kan bijdragen aan een betere verbinding met P+R. Ook kan de deelfiets bijdragen aan een lagere fietsparkeerdruk. Ook bekijkt de gemeente of de deelfiets het fietsgebruik in Noord, Nieuw-West en Zuidoost vergroot. Om dit te testen, experimenteren we maximaal drie jaar met een beperkt aantal aanbieders en fietsen.

Maximaal drie aanbieders, maximaal 3.000 fietsen per aanbieder
Het college wil aan maximaal drie aanbieders een vergunning verlenen om met maximaal 3.000 fietsen per aanbieder deelfietsen in de openbare ruimte aan te bieden. Voor (zero-emissie) deelbromfietsen verleent het college twee vergunningen (maximaal 250 bromfietsen per aanbieder). Voor deelbakfietsen worden ook twee vergunningen verleend voor maximaal 25 deelbakfietsen per aanbieder.

Specifieke vakken in gebieden met hoge druk op de openbare ruimte
Het gereguleerd aanbieden van deelfietsen moet ervoor zorgen dat de druk op de openbare ruimte en de verrommeling beperkt blijven. Er zijn echter gebieden in Amsterdam waar verdere regulering nodig is. Hier is de druk op de openbare ruimte en de kans op verdere verrommeling zo groot, dat het nodig is hier specifieke vakken aan te wijzen waar deelfietsen mogen parkeren. Daarbuiten is het niet toegestaan om de deelfiets te parkeren.

In drukke gebieden, in stadsparken en bij grote OV-overstaplocaties stellen we daarom voor om het parkeren van deelfietsen uitsluitend toe te staan in aangewezen deelfietsvakken. Buiten deze deelfietsvakken geldt een deelfietsparkleerverbod. Waar mogelijk worden deelfietsen gestald in inpandige stallingen, om zo de druk op de openbare ruimte te verkleinen. In gebieden waar de openbare ruimte te beperkt is voor het aanleggen van fietsdeelvakken wordt in eerste instantie gekeken naar het omzetten van autoparkeervakken naar fietsdeelvakken. Voor het plaatsen van ongeveer 20 deelfietsen zijn twee autoparkeervakken nodig.

Inspraak tot en met 18 februari 2018
Het deelfietsbeleid ligt tot en met 18 februari 2018 ter inzage voor inspraak en consultatie van de bestuurscommissies. Het college verwerkt de inspraak en de consultatie en verwacht in juni met een definitief voorstel te komen. Aandachtspunt is dat voor de verwachte meerjarig incidentele lasten nog geen dekking is. Het college wil als voorwaarde stellen dat deelfietsaanbieders de kosten op zich nemen. Er wordt nader bekeken welke instrumenten daarvoor gebruikt kunnen worden.

Reden bespreking

n.v.t.

Portefeuille 35
Agendapunt TKN 9

Gemeente Amsterdam
Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer, Openbare Ruimte en Groen, Duurzaamheid en ICT
Ter kennisneming voor de commissievergadering van 31 januari 2018

ID

Uitkomsten extern advies

Vervoerregio Amsterdam: akkoord

Geheimhouding

n.v.t.

Uitgenodigde andere raadscommissies

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd: Conceptrapportage deelfietsbeleid
Ter inzage gelegd: n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Wiard Kuné, w.kune@amsterdam.nl, 06 5159 8069