Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van

woensdag 19 en donderdag 20 juni 2019

Jaar	**2019**
Afdeling	**1**
Nummer	**578**
Publicatiedatum	**12 juni 2019**
Agendapunt	**22**
Datum besluit B&W	**19 maart 2019**

Onderwerp

Vaststellen van de beleidsnota Deelmobiliteit Kansen voor de Stad en het wijzigen van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 en de Legesverordening 2019 ten behoeve van de introductie van een vergunningen- en ontheffingensysteem.

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. Kennis te nemen van de bestuurlijke brief van wethouder Dijksma waarin de kern van het deelmobiliteitsbeleid wordt toegelicht.

2. Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording inspraak en consultatie bij de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen december 2017, met als belangrijkste onderwerpen:
    a. De scope van het deel(brom)fietsbeleid en relatie tot autodeelbeleid
    b. Doelstelling van deel(brom)fietsbeleid en toegevoegde waarde voor de stad
    c. Belasting van de openbare ruimte en voorkomen van overlast met deel(brom)fietsen
    d. Aantal toegestane deel(brom)fietsen
    e. Parkeren deel(brom)fietsen n de drukke delen van de stad
    f. Verbod op tussentijds parkeren deel(brom)fietsen
    g. Toeristen
    h. Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente)
    i. Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen
    j. Concurrentie met reguliere fietsverhuurders
    k. Interoperabiliteit
    l. Privacy

3. Vast te stellen de beleidsnota “Deelmobiliteit, kansen voor de stad”. Met als belangrijkste punten:
    a. Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen (auto’s uitgezonderd) kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met een gecontroleerde pilot met deelbromfietsen en gecontroleerde experimenten met andere deelvoertuigen voor de periode 2019 – 2021

met een mogelijke verlenging met één jaar. Omdat:
- Deelvoertuigen in potentie bij kunnen dragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
- Deelvoertuigen een alternatief kunnen bieden voor autoritten;
- Deelvoertuigen in potentie kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk;
- Regulering overlast voorkomt.

b. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning of ontheffing van de gemeente heeft.
c. Amsterdam zal in de periode 2019-2021 alleen een schaarse stadsbrede vergunning verlenen voor het gereguleerd toestaan van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Met de volgende onderdelen:
    - Amsterdam stelt een maximum (700) aan het aantal deelbromfietsen;
    - Amsterdam kiest voor maximaal twee aanbieders;
    - Regels over parkeren en aanbieden.
d. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere nieuwe deelvoertuigen (auto's uitgezonderd). Voor deze experimenten dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of een Mobility-as-a-Service experiment. Zoals bijvoorbeeld de Zuidas waar Hello Bike al actief is. Een mogelijke toekomstige locatie is Sloterdijk.
e. Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets. Vergunningen en ontheffingen hebben een maximale looptijd van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar bij succes.
f. Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Een van de vergunningsvoorwaarden voor deelbromfietsen is dat ze niet langer dan 24 uur mogen stilstaan. De pilot met deelbromfietsen is pas succesvol als de deelbromfietsen meerdere keren per dag gebruikt worden.
g. Regulering: In de volgende gebieden is het verboden om deelbromfietsen aan te bieden, maar is het wel mogelijk om tijdelijk te pauzeren in de reguliere parkeervoorzieningen:
    - De reguliere aanwijsgebieden (conform regels voor particuliere bromfietsen) met uitzondering van alle NS-stations en metrostations. Dit betreft de parkeervoorzieningen bij de ponten over het IJ en in en rond uitgaansgebieden als het Leidseplein, Rembrandtplein en de Eerste van der Helststraat tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, rondom de Rode Loper en de Hallen.
    - Aanvullend hierop zijn er nog vier drukke bestemmingsgebieden waar deelvoertuigen niet aangeboden mogen worden vanwege de drukte en de beperkte openbare ruimte, namelijk de Negen Straatjes, Wallen, het Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).
    - Het college heeft de bevoegdheid om gedurende de

vergunningsperiode aanvullende gebieden aan te wijzen waar het verboden is om aan te bieden als daar reden toe is vanwege overlast door deelbromfietsen en/of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

h. Amsterdam wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit en geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.

4. Vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008, vastgesteld bij raadsbesluit van 20 augustus 2008 (Gemeenteblad 2008, afd. 3A, nr. 155/390), laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van13 maart 2019 (Gemeenteblad 2019, 68146).

Artikel I
Na artikel 2.50 wordt een nieuw artikel 2.50A opgenomen dat als volgt komt te luiden:

Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg

1. Het is verboden zonder vergunning van het college voertuigen, met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen bedoeld in artikel 1.1 onderdeel 8, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden.

2. Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op voertuigen waarvoor het college een autodeelvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening heeft verleend.

3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken indien:
a. een door het college vastgesteld vergunningen- of voertuigplafond door verlenen van de vergunning zou worden overschreden;
b. indien de aanvraag wordt ingediend buiten een daartoe door het college vastgesteld tijdvak; of
c. als het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
I. gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
II. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
III. een nadelige invloed heeft op het milieu;
IV. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, of
V. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
d. in strijd wordt gehandeld met het bedrijfsconcept.van de vergunninghouder.

4. Het college kan met het oog op de bescherming van de belangen genoemd in het derde lid en met het oog op de verdelingsprocedure en indieningsvereisten voor de aanvraagprocedure, nadere regels vaststellen.

5a. Het college kan ter bescherming van de in het derde lid genoemde belangen per categorie of type voertuig besluiten een plafond instellen voor het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunning verleend kan worden en besluiten een

plafond in te stellen voor het maximum aantal te verlenen vergunningen.

5b. Indien voor een categorie of type voertuig een vergunningplafond geldt, maakt het college een tijdvak bekend waarbinnen aanvragen moeten worden ingediend. Overstijgt het aantal vergunningaanvragen het vergunningenplafond, dan wordt aan de hand van vooraf door het college vastgestelde nadere regels een vergelijkende toets uitgevoerd om te bepalen welke aanvrager(s) een vergunning wordt gegund.

5c. De in het eerste lid bedoelde vergunning wordt verstrekt voor de duur van twee jaar. Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal één jaar.

6a. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, kan het college in afwijking van artikel 1.4, eerste en tweede lid een langere beslistermijn vaststellen.

6b. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in het vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, dan maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven ‘bedrijfsconcept’, voor zover niet strijdig met de bij of krachtens deze verordening gestelde regels, onderdeel uit van de vergunning indien deze wordt verleend.

7. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waar
i. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen, en/of
ii. het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden.

8. Het college kan categorieën of typen voertuigen, stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waarvoor of waar het in het eerste lid genoemde verbod niet geldt.

9. Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

Artikel II
Te bepalen dat het besluit onder I wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad en in werking treedt de dag na de publicatie in het Gemeenteblad.

5. Kennis te nemen van de toelichting op artikel 2.50A die na de toelichting op artikel 2.50 in de toelichting op de APV wordt opgenomen.

Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg

Het artikel heeft betrekking op voertuigen in de breedste zin van het woord. In de in artikel 1.1 onderdeel 8 van deze verordening opgenomen omschrijving van het begrip voertuig worden ook enkele typen (kleinere) voertuigen uitgezonderd. Artikel 2.50A heeft nadrukkelijk ook betrekking op deze in artikel 1.1 van het begrip uitgezonderde typen voertuigen. Het verbod ziet derhalve ook op het

aanbieden van segways, steps en andere kleinere voertuigen.
Met de in het eerste lid opgenomen zinsnede ‘of anderszins met commerciële doeleinden’ wordt het volgende bedoeld. Ook als het gebruik van het voertuig voor de gebruiker gratis is in de zin dat deze daarvoor niet hoeft te betalen, is het aanbieden niet toegestaan als de aanbieder andere commerciële doeleinden heeft met het gebruik van het voertuig. Bijvoorbeeld door het maken van reclame voor een product of een dienst of het genereren en verzamelen van data.
Het aanbieden kan op verschillende wijzen plaatsvinden. De aanbieder kan fysiek aanwezig zijn om het publiek te interesseren voor het gebruikmaken van de voertuigen, maar het aanbod kan ook online gedaan worden of met behulp van een applicatie op een smartphone die de gebruiker in staat stelt het voertuig te gebruiken en deze te ontgrendelen.

Zonder de in het tweede lid genoemde uitzondering zouden ook zogenaamde deelauto’s waarvoor op basis van de Parkeerverordening een autodeelvergunning is verstrekt, onder het in het eerste lid genoemde verbod vallen. Deze deelauto’s vallen niet onder het in het eerste lid genoemde verbod.

Gegeven de in het derde lid genoemde belangen kan het noodzakelijk zijn grenzen te stellen aan de aantallen deelvoertuigen waarvoor een vergunning kan worden verleend. Het vijfde lid maakt het mogelijk om zowel voor een categorie voertuig (bijvoorbeeld fiets of bromfiets) als een type voertuig (bijvoorbeeld elektrisch of niet) een maximum te stellen aan het aantal vergunningen (bijvoorbeeld 1, 3 of 5 exploitanten) of het aantal voertuigen. Op die manier kan bijvoorbeeld gekozen worden voor 3 vergunningen voor maximaal 1500 voertuigen per vergunning of maximaal 5 vergunningen voor 500 voertuigen per vergunning.

Wanneer een vergunningenplafond wordt ingesteld, is de kans groot dat niet alle belangstellenden voor een vergunning een vergunning kunnen krijgen. In geval van een dergelijke zogenaamde schaarse vergunning mag de vergunning niet voor onbepaalde tijd worden gegeven. Indien na ommekomst van de vergunningduur opnieuw vergunningen worden vergeven, maken alle geïnteresseerde partijen weer een kans op een vergunning.

De vergunningen zullen op transparante wijze en aan de hand van een van tevoren vastgestelde verdeelmethode verleend worden.

Het college legt in nadere regels vast (lid 4) op welke wijze aan de hand van een vergelijkende toets wordt bepaald welke aanvrager(s) in aanmerking kom(t(en) voor een vergunning. In de vergelijkende toets kunnen gegadigden voor een vergunning gevraagd worden in hun vergunningaanvraag een plan te presenteren dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan door het college van tevoren vastgestelde criteria. Na een beoordeling van alle aanvragen wordt vastgesteld welke aanvragen het beste scoren. De aanvragen met de beste score komen in aanmerking voor een vergunning.

Wanneer vergunningen worden verleend aan de hand van een vergelijkende toets, komen de best scorende aanvragen in aanmerking voor een vergunning. Andere aanvragen worden afgewezen. De aanvragers die een vergunning krijgen zullen deze daadwerkelijk moeten gebruiken in overeenstemming met het (bedrijfs)concept dat ze in hun aanvraag hebben aangeboden en dat als beste is beoordeeld. Zouden ze door het college als positief beoordeelde elementen niet toepassen, dan zou dit niet eerlijk zijn ten opzichte van de aanvragers die geen vergunning hebben gekregen. Daarom maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven (bedrijfs)concept ook onderdeel uit van de vergunning. Houdt de vergunninghouder zich niet aan zijn eigen plan, dan handelt de vergunninghouder in strijd met de vergunningsvoorwaarden en kan het college de vergunning intrekken. De vergunning kan dan eventueel opnieuw worden verleend, aan een andere gegadigde.

Op het moment dat een voertuig als bedoeld in het eerste lid in gebruik is bij een gebruiker wordt deze niet aangeboden door de vergunninghouder. Gebruikers kunnen het voertuig mogelijk tijdelijk willen stallen om na enige tijd weer te gebruiken zonder de gebruiks- of huurperiode te beëindigen. Op die manier blijft het voertuig voor de gebruiker beschikbaar. Voor het stallen van het voertuig door de gebruiker gelden in beginsel de reguliere parkeerregels die voor alle (vergelijkbare) voertuigen gelden. Zo zijn er plekken waar alleen in de aanwezige parkeervoorzieningen geparkeerd mag worden. Die regels gelden voor bewoners die hun eigen vervoermiddel willen parkeren, maar ook voor het parkeren van een gehuurd voertuig.

Van het plaatsen van een voertuig door een gebruiker kan worden onderscheiden het aanbieden van het voertuig door een partij op grond van het in de eerste lid bedoelde vergunning. Ook bij het aanbieden van voertuigen door de vergunninghouder dienen in beginsel de reguliere parkeerregels te worden gevolgd.

Het college kan op grond van het zevende lid plekken aanwijzen waar het plaatsen (door gebruikers) van voertuigen als bedoeld in het eerste lid en/of het aanbieden (door vergunninghouders) van deze voertuigen, in afwijking van de reguliere parkeerregels niet is toegestaan.

Het negende lid van dit artikel maakt het mogelijk om voor bepaalde voertuigen, bepaalde plekken of bepaalde partijen een uitzondering op het verbod te maken. Op die manier kunnen lokale experimenten met deelvoertuigen mogelijk worden gemaakt. Ten behoeve van het experiment kan dan ontheffing worden verleend. Het zal dan in de regel gaan om heel specifieke en/of tijdelijke situaties. Uit de beleidsnota die tegelijkertijd met onderhavige wijziging van de APV wordt ehandeld, volgt dat (in eerste instantie) alleen voor gebieden met een mobiliteitsopgave of voor experimenten in het kader van Mobility-as-a-Service een ontheffing mogelijk is.

6. Vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Legesverordening 2019, vastgesteld bij raadsbesluit van 8 november 2018 en laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 19 december 2018 (Gemeenteblad 2018, nr. 255063).

   Artikel I
   Na hoofdstuk 6.8 Wet Lokaal Spoor in de Legestabel 2019 wordt een nieuw hoofdstuk 6.9 opgenomen dat als volgt komt te luiden:

   6.9 DEELVERVOER

Het tarief bedraagt voor:		
6.9.1	Een beoordeling van de volledigheid van een aanvraag van een vergunning deelfietsen	€400,00
6.9.2	Het in behandeling nemen van een aanvraag voor een vergunning deelbromfietsen als bedoeld in artikel 2.50A van de APV	€3.660,00
6.9.3	Het afgeven van een vergunning deelbromfietsen voor de duur van twee jaar als bedoeld in artikel 2.50A van de APV	€ 500,00
6.9.4	Het afgeven van een ontheffing als bedoeld in artikel 2.50 van de APV	€500,00
6.9.5	Het verlengen van een vergunning zoals bedoeld in 6.9.3	€500,00

   Artikel II
   Te bepalen dat het besluit onder I wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad en in werking treedt de dag na de publicatie in het Gemeenteblad.

Wettelijke grondslag

Artikel 108 jo artikel 147 lid 2 Gemeentewet
De bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente wordt aan het gemeentebestuur overgelaten.

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

Artikel 216 van de Gemeentewet bevat de bevoegdheid van de gemeenteraad om belastingverordeningen vast te stellen. Elk besluit tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een belasting geschiedt in de vorm van een belastingverordening. Gemeentelijke belastingen kunnen worden geheven op grond van de Gemeentewet, dan wel een andere wet. Zonder een wettelijke basis is invoering van een gemeentelijke belasting niet mogelijk.

Artikel 229 van de Gemeentewet is de wettelijke basis voor Verordening op de heffing en invordering van leges. Op grond van dit artikel kan een gemeente onder andere rechten heffen voor het genot van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten. Onder rechten worden mede verstaan de leges.

De bevoegdheid tot het vaststellen of wijzigen van de Verordening op de heffing en invordering van leges ligt bij de gemeenteraad.

Bestuurlijke achtergrond

Medio 2017 heeft Amsterdam al kennisgemaakt met het aanbod van deelfietsen en –iets later ook- deelsnorfietsen. Terwijl de introductie van deelsnorfietsen vrij geruisloos is gegaan, heeft de introductie van deelfietsen tot veel klachten en onrust geleid, onder meer vanwege extra druk op de openbare ruimte en verkeerd geparkeerde deelfietsen. Dit is grotendeels terug te voeren op het verschil in aantal. Het ging om ongeveer 250 deelsnorfietsen versus 5.000-7.000 deelfietsen.

Op grond van artikel 2.50 APV (verbod aanbieden commerciële diensten op of aan de weg) is het momenteel verboden om deelvoertuigen zonder vergunning of ontheffing aan te bieden in de openbare ruimte.

Het deelvoertuigenbeleid sluit aan op het coalitieakkoord “een nieuwe lente en een nieuw geluid” waarin de ambitie is opgenomen dat Amsterdam een voortrekkersrol gaat spelen in nieuwe mobiliteitsconcepten om autobezit te verminderen en bereikbaarheid te vergroten.
Tevens sluit het aan op het bredere mobiliteitsbeleid zoals beschreven in de Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (2013), het Kader Fietsparkeren, het Actieplan Deeleconomie (2016), het autodeelbeleid en de agenda autoluw die in ontwikkeling is. Daarnaast vormt het een specifieke uitwerking van het Meerjarenplan Fiets 2017 -2022 (2017).

Op 19 december 2017 heeft het college het concept deelfietsbeleid vrijgegeven voor inspraak. Er zijn circa 450 inspraakreactie ontvangen die tot de nodige wijzigingen in het conceptbeleid hebben geleid.

Onderbouwing besluit

Beslispunt 1: Kennis te nemen van de bestuurlijke brief van wethouder Dijksma waarin de kern van het deelmobiliteitsbeleid wordt toegelicht.

In deze brief worden de belangrijkste onderdelen van het mobiliteitsbeleid en een toelichting op de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van het eerste conceptbeleid in december 2017 toegelicht.

Beslispunt 2: Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording inspraak en consultatie bij de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen december 2017.

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

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

Uit de inspraak en consultatie kwam naar voren dat er geen draagvlak is voor een

stadsbreed systeem met freefloating deelfietsen, maar er kwam wel naar voren dat er behoefte is om kleinschaliger te beginnen met een beperkt aantal deelfietsen. Belangrijkste reden daarvoor is dat bijna alle Amsterdammers al een of meerdere fietsen hebben en de toegevoegde waarde van deelfietsen nog te onduidelijk is om op grote schaal deelfietsen toe te voegen aan de schaarse openbare ruimte. De inspraakreacties van bewoners waren juist wel positief over elektrische deelbrommers, omdat deelbrommers worden gezien als een goed alternatief voor autoritten. Daarnaast worden deelbromfietsen gezien als aanvulling op de mobiliteit van Amsterdammers. Niet iedereen heeft toegang tot een (elektrische) bromfiets en in verband met het beslag op de openbare ruimte is het ook niet wenselijk als het aantal brommers in eigen bezit toeneemt.

In totaal zijn er 450 reacties ontvangen, waarvan 424 reacties van bewoners (waaronder ruim 200 steunbetuigingen voor elektrische scooteraanbieder Felyx), zes stadsdelen, tien aanbieders van deel(brom)fietsen, zes fietsverhuurders en vier instanties.

Naar aanleiding van de inspraak, worden de volgende wijzigingen voorgesteld met als belangrijkste punten:

- De titel en de scope van het beleid zijn aangepast naar deelmobiliteit (met uitzondering van auto's), in plaats van deelfietsbeleid. Aanleiding daarvoor is de komst van nieuwe deelvoertuigen zoals de elektrische step en de Biro. Door het beleid te verbreden voorkomen we dat er voor elke nieuwe deelmodaliteit nieuw beleid nodig is. Met deelvoertuigen worden alle voertuigen bedoeld met uitzondering van deelauto's waarvoor de agenda autodelen leidend is.
- Er wordt alleen een stadsbrede vergunning geïntroduceerd voor elektrische deelbromfietsen. Daarnaast komt er ruimte om te experimenteren met deelfietsen en andere deelvoertuigen door middel van een ontheffing.
- Het aantal toegestane deelbromfietsen per vergunninghouder is verhoogd van 250 naar 350. Reden hiervoor is dat er geen stadsbreed systeem met deelfietsen komt. Daardoor is er iets meer ruimte voor deelbromfietsen. Wat meer mogelijkheden voor aanbieders biedt om een goed systeem neer te zetten dat bij kan dragen aan de Amsterdamse doelstellingen.
- De doelstellingen zijn aangepast. De doelstelling 'stimuleren fietsgebruik' is eruit gehaald. In de plaats daarvan is de doelstelling verminderen van het aantal autoritten toegevoegd ter bescherming van het stedelijk milieu. Aanleiding hiervoor is dat deze laatste doelstelling beter aansluit bij de ambitie uit het coalitieakkoord van het nieuwe college.
- De speciale deelfietsparkeervakken in stadsdeel Centrum en drukke delen van West en Zuid zijn uit het beleid gehaald. In de plaats daarvan is het aanbieden van deelbromfietsen overal toegestaan behalve op de drukste plekken in de stad waar een aanbiedverbod voor deelbromfietsen geldt. Voor deelfietsen en andere deelvoertuigen met een ontheffing geldt dat ze alleen te huur aangeboden mogen worden in het specifieke gebied waar het experiment plaats vindt.
- Het parkeren van deelvoertuigen (tussentijds pauzeren) is overal toegestaan volgens de reguliere parkeerregels.
- De totale kosten voor de uitvoering van het deelvoertuigenbeleid zijn gereduceerd.
- Niet alle kosten worden doorberekend aan de vergunninghouders. Op dit moment

heeft de gemeente weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deelbromfietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken door te bereken aan de vergunninghouders. Zonder aangewezen vakken is het niet mogelijk precariobelasting te heffen. Parkeerbelasting is ook niet mogelijk omdat het vergunningenstelsel al regulerend werkt. Tot slot worden er weinig kosten in de openbare ruimte gemaakt die doorberekend kunnen worden. We nemen de mogelijkheden om een eerlijke prijs voor de openbare ruimte door te berekenen mee in de evaluatie.

- De twee vergunningen voor maximaal 25 e-bakfietsen zijn uit de beleidsnota gehaald. Bakfietsen lenen zich beter voor een lokaal experiment dan een stadsbrede vergunning. In de aangepaste APV tekst is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om lokaal en op beperkte schaal te kunnen experimenteren.
- Aan de vergelijkende toets bij vergunningen en ontheffingen is de vraag toegevoegd welke maatregelen aanbieders nemen om de doelstellingen zoals beschreven in de beleidsnota te realiseren. Dit om ervoor te zorgen dat deelbromfietsen en andere deelvoertuigen een bijdrage leveren aan de Amsterdamse doelstellingen.
- Aan de vergelijkende toets is de vraag toegevoegd hoe aanbieders de wet en regelgeving op het gebied van privacy en dataverwerking geoperationaliseerd hebben. Aanbieders die beter zorgdragen voor privacy en dataverwerking scoren beter in de vergelijkende toets.
- De alinea over interoperabiliteit is aangepast. Er vindt momenteel een verschuiving plaats in de manier waarop reizigers toegang hebben en krijgen tot vervoersmiddelen en –diensten. Vroeger beschikte iedere aanbieder van een mobiliteitsdienst over een eigen app, betaalkaart of platform. Met de opkomst van concepten als Mobility as a Service (MaaS) en andere diensten die verschillende mobiliteitsopties bundelen, ontstaat een ander speelveld. Het uiteindelijke doel is dat het voor reizigers gemakkelijk is toegang te hebben tot verschillende mobiliteitsdiensten, om daarvoor niet allemaal verschillende apps te hoeven downloaden, zich op verschillende manieren hoeven te identificeren en/of verschillende betaaldiensten en –kaarten te hoeven gebruiken. Hiervoor worden standaarden en afspraken binnen de mobiliteitswereld ontwikkeld. Conformeren aan deze standaarden in ontwikkeling is een vergunningsvoorwaarde.

Voorgesteld wordt om de volgende verzoeken niet over te nemen:

- Het helemaal niet toestaan van deelfietsen in Amsterdam omdat deelfietsen overbodig zijn in Amsterdam (iedereen heeft een eigen fiets) en zullen leiden tot extra parkeerdruk. Voor een aantrekkelijk MaaS aanbod is het wenselijk om ook (elektrische) deelfietsen aan te kunnen bieden. Het totale aantal deelfietsen in Amsterdam zal wel een stuk lager uitvallen dan de 9.000 fietsen uit het conceptbeleid. Deelfietsen zijn alleen mogelijk door middel van een ontheffing als onderdeel van kleinschalige en/of lokale experimenten.
- Een uitzondering maken voor deelsnorfietsen van de regel snorfiets naar de rijbaan in combinatie met helmplicht die in april 2019 van start gaat. Vanwege de drukte op de fietspaden en de duidelijkheid over de regel is het niet wenselijk om een uitzondering te maken.

- Elektrische deelbrommers onderdeel maken van het autoparkeerbeleid. Brom- en snorfietsen moeten op de stoep parkeren. Dezelfde regels gelden voor fietsen en brommers. Wel is het beleid uitgebreid naar deelvoertuigen om te voorkomen dat er bij de komst van nieuwe deelmodaliteiten zoals bijvoorbeeld elektrische steps weer nieuw beleid gemaakt moet worden.

Beslispunt 3: Vast te stellen de beleidsnota "Deelmobiliteit, kansen voor de stad", met als belangrijkste punten:

Ad 3a. Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met een gecontroleerde pilot met deelbromfietsen en gecontroleerde experimenten met andere deelvoertuigen voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlenging met één jaar. Omdat:

- **Deelvoertuigen in potentie bij kunnen dragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;**
- **Deelvoertuigen een alternatief kunnen bieden voor autoritten;**
- **Deelvoertuigen in potentie kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk;**
- **Regulering overlast voorkomt.**

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

Ad 3b. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij de aanbieder een vergunning of ontheffing van de gemeente heeft.

Amsterdam kiest voor een systeem met vergunningen en ontheffingen. Bij de introductie van de deelfiets in 2017 is geconstateerd dat aanbieders veel over hebben voor een stevig marktaandeel. Fietsen werden in 2017 in grote hoeveelheden (5.000 tot 7.000) door de aanbieders op straat aangeboden, zonder dat gekeken werd of dit paste op de locatie of naar de gebruikspotentie per fiets. Daarnaast werden gebruikers niet verantwoordelijk gehouden voor het verkeerd parkeren van fietsen.

De gemeente wil daarom deelvoertuigen toestaan, maar daarbij wel de belangen van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte en het beperken van overlast in beeld houden. Dit kan het beste gedaan worden door publiekrechtelijke voorwaarden en voorschriften op te stellen en deze te reguleren via een vergunningen- en

ontheffingensysteem. Zonder vergunning of ontheffing is het niet toegestaan deelvoertuigen tegen een vorm van betaling aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.

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

Aan de vergunningverlening zal geen bibob-screening vooraf gaan. Het college meent dat de nadelen die verband houden met de extra lasten die voor zowel aanbieders als gemeente gepaard gaan met een bibob-screening en de waarschijnlijk lange doorlooptijd van een screeningsproces in dit geval niet opwegen tegen de voordelen die een bibob-screening met zich meebrengt.

Ad 3c. Amsterdam stelt alleen een schaarse stadsbrede vergunningen in voor het gereguleerd toestaan van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte.

Uit de inspraak en consultatie kwam naar voren dat er geen draagvlak is voor een stadsbreed systeem met freefloating deelfietsen. Belangrijkste reden daarvoor is dat bijna alle Amsterdammers al een of meerdere fietsen hebben en de toegevoegde waarde van deelfietsen nog te onduidelijk is om op grote schaal deelfietsen toe te voegen aan de schaarse openbare ruimte. De inspraakreacties van bewoners waren juist wel positief over elektrische deelbrommers. Omdat deelbrommers worden gezien als een goed alternatief voor autoritten. Daarnaast worden deelbromfietsen gezien als aanvulling op de mobiliteit van Amsterdammers. Niet iedereen heeft toegang tot een (elektrische) bromfiets en het is ook niet wenselijk in verband met het beslag op de openbare ruimte dat het aantal brommers in eigen bezit toeneemt.

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

De meeste verplaatsingen met de fiets in Amsterdam reiken tussen 1 en 5 kilometer en duren 5 tot 35 minuten. Vanaf 5 kilometer kiezen Amsterdammers gemiddeld vaker voor de auto en het openbaar vervoer. Om een alternatief te bieden voor de langere ritten in de stad, wil Amsterdam experimenteren met zero-emissie deelbromfietsen. Dit type deelbromfietsen is schoner dan een auto. Daarnaast neemt een bromfiets zowel op de weg als wanneer het geparkeerd wordt minder ruimte in dan een auto.

Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode. In de periode 2019-2022 gaat het om maximaal 700 deelbromfietsen.
In Amsterdam is maar beperkt ruimte voor meer voertuigen in de openbare ruimte. De afgelopen jaren is het aantal verplaatsingen per (brom)fiets binnen Amsterdam door bewoners per werkdag met 10 % gegroeid (van 609.000 ritten in 2013 naar 666.000 ritten in 2015). Het aantal (brom)fietsen per huishouden is in dezelfde periode toegenomen met 18%. De verwachting is dat het aantal geparkeerde (brom)fietsen in de openbare ruimte de komende jaren alleen maar blijft groeien, waarschijnlijk met zo'n 1 procent per jaar.

In Amsterdam monitoren we de bezettingsgraad en parkeerdruk van tweewielers. De laatste meting uit 2018 betrof heel Amsterdam. Uit deze cijfers blijkt dat in veel delen van de stad de bezettingsgraad en parkeerdruk hoger zijn dan de streefwaarden zoals vastgesteld in het Kader Fietsparkeren. Met de uitvoering van het meerjarenplan fiets 2017-2022 worden de ergste knelpunten met (brom)fietsparkeren aangepakt. Daarnaast geldt er een maximale parkeerduur van 2 weken bij drukke bestemmingen en 6 weken binnen de hele ring A10 ten zuiden van het IJ voor bromfietsen en fietsen.

Er is maar beperkte ruimte in de stad voor extra voertuigen op de stoep. Om deze reden kiezen we bewust voor maximaal 700 deelbromfietsen voor de periode 2019-2021. We weten niet wat het effect van deze deelbromfietsen gaat zijn. In potentie kunnen deelbromfietsen namelijk juist tot het verminderen van het totaal aantal brommers leiden. Dit nemen we mee in de evaluatie. Voor ontheffingen voor andere deelvoertuigen geldt dat per experiment bepaald wordt hoeveel deelvoertuigen er mogen komen.

Omdat de bezettingsgraad, parkeerdruk, prognose groei particuliere fietsen en bromfietsen per vergunningsperiode anders kunnen zijn, wordt in het beleid geen absolute maximum vastgesteld, maar bepaald het college per vergunningsperiode en ontheffing het maximum aantal deelbromfietsen en andere deelvoertuigen.

Amsterdam kiest ervoor om maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven.
De gemeente moet op grond van de Europese Dienstenrichtlijn onderbouwen waarom er beperkingen worden opgelegd aan ondernemers. Het beperken van het aantal ondernemers moet eveneens goed onderbouwd worden. Het is de verwachting dat meer dan twee partijen een aanvraag gaan indienen voor het mogen aanbieden van deelbromfietsen in de openbare ruimte.

De gemeente ziet voldoende redenen om het aantal vergunninghouders te beperken. De argumenten zijn als volgt:

- Meer vergunninghouders betekent dat er meer deelvoertuigen in de openbare ruimte nodig zijn omdat elke vergunninghouder wil komen tot een stedelijk systeem.
- Het voordeel van meer dan één vergunninghouder is dat concurrentie ontstaat tussen de aanbieders en er mogelijk keuzevrijheid ontstaat voor gebruikers.

- Handhaving en zelfregulering zijn beter mogelijk met een beperkt aantal partijen

Regels over parkeren en aanbieden van deelbrommers
Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden. De gemeente wil zo overlast voorkomen en de acceptatie door bewoners vergroten. Hiermee denken we ook te kunnen voorkomen dat deelbromfietsen primair gebruikt gaan worden door toeristen, terwijl de gemeente juist een kans voor deelbromfietsen ziet in het gebruik door bewoners en frequente bezoekers (forensen).

Het gereguleerd aanbieden van deelbromfietsen moet ervoor zorgen dat de druk op de openbare ruimte en de verrommeling beperkt blijven.

Ad 3d. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere nieuwe deelvoertuigen (auto's uitgezonderd). Voor deze experimenten dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of een Mobility-as-a-Service experiment.

Ook deelfietsen en andere deelvoertuigen kunnen in potentie bijdragen aan de doelstellingen zoals beschreven in het beleid. Uit de consultatie en inspraak bleek dat er geen draagvlak is voor een stadsbreed deelfietssysteem. Omdat de aantallen fietsen die nodig zijn voor een stadsbreed systeem fors zijn (3000-9000 fietsen). En de verwachting is dat een stadbreed deelfietssysteem vooral interessant is voor toeristen terwijl zij geen doelgroep voor deelmobiliteit zijn.
Wel is er behoefte aan kleinere experimenten gericht op bewoners en forensen. Om die reden kiezen we ervoor om te starten met kleinschalige en/of lokale experimenten. In het kader van Mobility as a Service (MaaS) of een mobiliteitsopgave zoals bijvoorbeeld een gebied met onvoldoende dekking van openbaar vervoer. Op deze manier kunnen we een aantrekkelijk aanbod van deelvoertuigen in het kader van MaaS mogelijk maken. Dit is ook van belang voor de transitie van Amsterdam naar een autoluwe stad. Een voorbeeld van zo'n lokaal experiment is Hello Bike op de Zuidas. Een voorbeeld van een mogelijk toekomstig gebied is Sloterdijk.

Naast deelfietsen biedt het deelvoertuigenbeleid ook de mogelijkheid om te experimenteren met nieuwe deelvoertuigen zoals bijvoorbeeld elektrische steps. Een randvoorwaarde voor een ontheffing voor nieuwe voertuigen is dat ze geen negatieve impact hebben op de openbare ruimte en de verkeersveiligheid. En dat ze naar verwachting bij zullen dragen aan de doelstellingen zoals geformuleerd in de beleidsnota deelvoertuigen.

Ontheffinghouders mogen alleen deelvoertuigen aanbieden in het door het college aangewezen gebied en volgens de in het experiment gemaakte afspraken.

Ad 3e: Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.

Vergunningen en ontheffingen hebben een maximale looptijd van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar bij succes.

De gemeente wil de vergunning voor een open stedelijk deelbromfietssysteem verlenen voor een proefperiode van twee jaar met een mogelijkheid voor het college om de geldigheid van de vergunningen één jaar te verlengen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- Marktpartijen gaven in de marktconsultatie aan dat voor een proef één jaar nodig is om effecten van een deelsysteem goed te kunnen zien. Er is tijd nodig om een deelsysteem te implementeren. Daarbij komt dat een aanloopperiode nodig is om gebruikers aan een deelbromfiets te laten wennen. Ook geldt dat hoe langer een experiment duurt, hoe beter de effecten zichtbaar zijn.
- Een vergunning voor het aanbieden van deelbromfietsen vanuit de openbare ruimte is een schaars goed. Een schaarse vergunning mag niet voor onbepaalde tijd worden verleend.
- Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe deelbromfietsen precies gaan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. De gemeente wil de proef na één jaar tussentijds evalueren. Voor deze evaluatie is tijd nodig.

Voor een ontheffing geldt dat er ook gekozen kan worden voor een kortere looptijd. Dit wordt in het specifieke experiment vastgesteld.

Voor de verdeling van de schaarse vergunningen en ontheffingen kiest de gemeente 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 vergunning en ontheffingen. Binnen de vergelijkende toets kunnen partijen zich onderscheiden op een aantal kwalitatieve aspecten. De partijen met de best scorende vergunningaanvraag komen in aanmerking voor een vergunning.

Een vergunning en ontheffing kan worden ingetrokken, wanneer een vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningvoorschriften (waaronder de door de marktpartij beschreven kwalitatieve aspecten).

Ad 3f: Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Een van de vergunningsvoorwaarden voor deelbromfietsen is dat ze niet langer dan 24 uur mogen stilstaan. De pilot met deelbromfietsen is pas succesvol als de deelbromfietsen meerdere keren per dag gebruikt worden.

De doelstellingen van de gemeente zijn om parkeerplekken efficiënter te benutten en om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Deelbromfietsen en andere deelvoertuigen kunnen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen als ze juist vaker gebruikt worden dan particuliere bromfietsen. Op deze manier verwachten we overlast zoals bij introductie van de deelfiets in de zomer van 2017 tegen te gaan.

Ad 3g: Regels over parkeren en aanbieden van deelbromfietsen.

Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het

aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden. De gemeente wil zo overlast voorkomen en de acceptatie door bewoners vergroten. Hiermee denken we ook te kunnen voorkomen dat deelbromfietsen primair gebruikt gaan worden door toeristen, terwijl de gemeente juist een kans voor deelbromfietsen ziet in het gebruik door bewoners en frequente bezoekers (forensen).

In de volgende gebieden is het verboden om deelbromfietsen aan te bieden, maar is het wel mogelijk om tijdelijk te pauzeren in de reguliere parkeervoorzieningen:

a. De reguliere aanwijsgebieden (conform regels voor particuliere bromfietsen) met uitzondering van alle NS-stations en metrostations. Dit betreft de parkeervoorzieningen bij de ponten over het IJ en in en rond uitgaansgebieden als het Leidseplein, Rembrandtplein en de Eerste van der Helststraat tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, rondom de Rode Loper en de Hallen. Bij de NS-stations en metrostrations mogen deelbromfietsen wel aangeboden worden (naast parkeren/pauzeren) vanuit de reguliere bromfietsparkeervoorzieningen. Dit zijn de plekken waar frequente bezoekers en forensen in de stad aankomen en die essentieel zijn om de doelstellingen uit deze beleidsnota te kunnen halen.

b. Aanvullend hierop zijn er nog vier drukke bestemmingsgebieden waar deelvoertuigen niet aangeboden mogen worden vanwege de drukte en de beperkte openbare ruimte, namelijk de Negen Straatjes, Wallen, het Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).

c. Het college heeft de bevoegdheid om gedurende de vergunningsperiode aanvullende gebieden aan te wijzen waar het verboden is om aan te bieden als daar reden toe is vanwege overlast door deelbromfietsen en/of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

Voordeel van de overlap met de reguliere aanwijsgebieden voor bromfietsparkeren is dat er een herkenbaar en eenduidig regime is. De handhaving valt hiermee ook onder de reguliere handhavingsacties voor de aanwijsgebieden. Het is aan de vergunninghouders om (real time traceerbaar) aan te tonen dat er geen deelbromfietsen aangeboden worden

Ad 3h: Amsterdam wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit, geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.

Interoperabiliteit
Met de opkomst van concepten als Mobility as a Service (MaaS) en andere diensten die verschillende mobiliteitsopties bundelen, ontstaat een speelveld waarin reizigers gemakkelijk toegang hebben tot een breed mobiliteitsaanbod. Binnen dit speelveld is het voor reizigers van belang om gemakkelijk toegang te hebben tot verschillende mobiliteitsdiensten. Zonder verschillende apps te moeten downloaden, zich op verschillende manieren te identificeren en/of verschillende betaaldiensten en –kaarten te moeten gebruiken. Dit alles vereist de totstandkoming van standaarden en afspraken binnen de mobiliteitswereld.

Amsterdam werkt aan interoperabiliteit door samen met andere grote gemeenten en de Rijksoverheid te werken aan digitale standaarden en protocollen (API's) voor deelmobiliteit. En door samen met marktpartijen te zoeken naar algemeen geldende afspraken die meer te maken hebben met hun eigen operatie (denk aan afspraken over aansprakelijkheid, transactieafhandeling, de manier waarop iemands rijvaardigheid of kredietwaardigheid wordt gecheckt, etc.).

Delen van data, inzicht in verplaatsingen
Door voorwaarden te stellen aan mobiliteitsaanbieders over het delen van data (zonder persoonsgegevens) kunnen we de privacy van burgers borgen en kunnen we als gemeente leren van het gebruik van deelvoertuigen. Dit is nodig om vanuit algemeen belang te kunnen sturen op mobiliteit in de stad, en om te kunnen monitoren wat de effecten van bepaalde mobiliteitsdiensten zijn en het beleid indien wenselijk aan te passen.

Zowel het conformeren aan de afspraken in het kader van interoperabiliteit als het leveren van data conform de standaarden die momenteel ontwikkeld worden zijn vereisten voor het verkrijgen van een vergunning of ontheffing voor het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte.

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

Ad 4. Vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008, vastgesteld bij raadsbesluit van 20 augustus 2008 (Gemeenteblad 2008, afd. 3A, nr. 155/390), laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van13 maart 2019 (Gemeenteblad 2019, 68146).
Er wordt een nieuw artikel 2.50A opgenomen waarmee het verboden wordt om zonder vergunning of ontheffing op of aan de weg geplaatste voertuigen tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden ter gebruik aan derden aan te bieden. Deze APV wijziging is nodig om het gereguleerd toestaan van deelvoertuigen zoals beschreven in de beleidsnota Kansen voor deelvoertuigen mogelijk te maken.

Ad 5. Kennis te nemen van de toelichting op artikel 2.50A die na de toelichting op artikel 2.50 in de toelichting op de APV wordt opgenomen.
Het besluit bevat de integrale toelichting.

Ad 6. Vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Legesverordening 2019, vastgesteld bij raadsbesluit van 8 november 2018 en laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 19 december 2018 (Gemeenteblad 2018, nr. 255063).
Onderdeel van het nieuwe beleid is een vergunning/ontheffingsstelsel. Het verstrekken van de vergunningen/ontheffingen met het bijbehorende tarief is opgenomen in hoofdstuk 6 onderdeel 9, Deelvervoer van de legesverordening.

	Financiële paragraaf			

Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Financiële dekking:	
Investering: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Afschrijvingstermijn:	
		Gebruikt rentepercentage:	%
		Looptijd krediet:	
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee			

Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?

- Risicomanagement is een belangrijk onderdeel bij de introductie en uitrol van een vergunningensysteem. Hier wordt voldoende aandacht aan geschonken. Bijvoorbeeld:
- Juridische procedures aanbieders deelvoertuigen zonder vergunning of ontheffing. Er is een aparte post voor juridisch advies opgenomen.
- Onvoorziene omstandigheden: Hiervoor is een post onvoorzien opgenomen..

Financiële gevolgen

	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten						
Overige exploitatielasten	270.000	155.000	160.000			
Baten	270.000	155.000	160.000			
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

Financiële gevolgen **Financiële consequenties van de beslispunten (I = incidenteel, S = structureel)**

Tabel a: Financiële consequenties van de beslispunten (I = incidenteel, S = structureel)

Omschrijving	Productnr	Type (I/S)	Jaar T (2019)	Jaar T+1	Jaar T+2
Leges		I	24.000	2.000	
Stedelijk Mobiliteitsfonds		I	246.000	153.000	160.000
Totaal	**585.000**		**270.000**	**155.000**	**160.000**

Tabel b: Financiële consequenties van de beslispunten (I = incidenteel, S =

structureel)

Omschrijving	Productnr	Type (I/S)	Jaar T (2019)	Jaar T+1	Jaar T+2
Opstellen beleid		I			
Vergunning-/ ontheffingverlening		I	24.000	2.000	
Communicatie		I	36.000	17.000	17.000
Voorbereiding, advies en projectbegeleiding		I	144.000		
Handhaving en toezicht		I	2.000	42.000	42.000
Monitoring en evaluatie		I	7.000	39.000	39.000
Juridische advisering		I	12.000		7.000
Kosten uitwerking experimenten			20.000	40.000	40.000
Onvoorzien (10%)			25.000	15.000	15.000
Totaal	**585.000**		**270.000**	**155.000**	**160.000**

Toelichting
De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen voor een vergunning voor het aanbieden van deelbromfietsen in de openbare ruimte en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen en het verlenen van de ontheffingen (€ 26.000) worden gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag. Om leges te kunnen heffen en innen ten behoeve van het toetsen van de compleetheid van de aanvragen, de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen en het verlenen van de vergunningen en ontheffingen, dient de legesverordening worden aangepast.

Dit betekent dat van de resterende lasten voor de periode 2019 -2021 ongeveer €560.000 ten laste komen van het stedelijk mobiliteitsfonds. Het resterende bedrag van de toegekende gelden (totaal € 1.150.000) van het SMF over 2019-2021 ten bedrage van €590.000 valt vrij ten gunste van het Mobiliteitsfonds.

Geheimhouding

N.v.t

Stukken

Meegestuurd

- Bijlage 1. Brief met toelichting op de beleidsnota Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad.
- Bijlage 2. Nota van Beantwoording Inspraak en Consultatie bij de concept nota Kansen voor Deelfietsen (december 2017).
- Bijlage 3. Beleidsnota Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad.
- Bijlage 4. Zienswijzen zes stadsdelen.
- Bijlage 5. Totaal inspraakreacties via website geanonimiseerd.
- Bijlage 6: Geanonimiseerde bijlagen bij de inspraakreacties.
- Bijlage 8. Zienswijzen aanbieders geanonimiseerd.
- Bijlage 10. Zienswijzen overige partijen.

Ter inzage gelegd

Inspraakreacties en zienswijzen ter inzage bij de raadsgriffie voor de raadsleden:

- Bijlage 7. Kabinet inspraakreacties conceptnota

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van woensdag 19 en donderdag 20 juni 2019

- Bijlage 9. Kabinet, zienswijzen aanbieders volledig

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Vera van den Bos, 0613329951, v.van.den.bos@amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Femke Halsema, burgemeester Peter Teesink, secretaris
