Nummer ZD2018-005765

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de collegevergadering van 16 oktober 2018

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)

Agendapunt Bo

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen en wijzigen van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 inzake de introductie van een vergunningensysteem voor het aanbieden van deelvoertuigen tegen betaling in of aan de openbare weg.

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording inspraak en consultatie bij de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen met als belangrijkste onderwerpen:

a. Parkeren in de drukke delen van de stad

b. Verbod op tussentijds parkeren

c. Doelstelling met deelfietsen en toegevoegde waarde voor de stad

d. Toeristen

e. Belasting van de openbare ruimte en voorkomen van overlast met deelfietsen

f. Aantal toegestane deelfietsen

g. Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente)

h. Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen

i. Concurrentie met reguliere fietsverhuurders

j. Interoperabiliteit

k. Privacy

2. In te stemmen met de concept raadsvoordracht besluit 2 tot vaststellen van de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen met als belangrijkste punten:

a. Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte omdat;

- deel(brom)fietsen kunnen mogelijk bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
- deel(brom)fietsen kunnen mogelijk een alternatief kunnen bieden voor autoritten;
- deel(brom)fietsen kunnen mogelijk zorgen voor een vermindering van het aantal geparkeerde (brom)fietsen in de openbare ruimte, en;
- regulering overlast voorkomt.

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

c. Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

d. Amsterdam kiest ervoor om maximaal drie aanbieders van deelfietsen en maximaal twee aanbieders van deelbromfietsen een vergunning te geven.

e. Amsterdam wil dat deel(brom)fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte.

f. Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een verbod op het aanbieden van deel(brom)fietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.

g. Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.

h. Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de openbare ruimte.

3. In te stemmen met de concept-raadsvoordracht besluit 3 tot vaststellen van de volgende 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 van 18 juli 2018 (Gemeenteblad 2018, 166431, tekstplaatsing Gemeenteblad 2018, 173728).

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;

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, 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 2

Deze verordening treedt in werking de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

4. In te stemmen met de concept-raadsvoordracht besluit 4 waarin de raad gevraagd wordt 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 0, 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 en tiende lid van dit artikel maken het mogelijk om voor bepaalde voertuigen, bepaalde plekken of bepaalde partijen een uitzondering op het verbod te maken.Het zal dan in de regel gaan om heel specifieke of tijdelijke situaties.

5. In te stemmen met de specifieke invulling van het deelfietsbeleid voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlenging met één jaar, namelijk:

a. Er komen maximaal drie vergunninghouders deelfietsen die elk maximaal 1.600 deelfietsen in de openbare ruimte mogen plaatsen.

b. Er komen maximaal twee vergunninghouders deelbromfietsen die elk maximaal 250 elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte mogen plaatsen.

c. De gemeente stuurt via de vergunningsvoorwaarden op minimaal vier verhuringen per deel(brom)fiets per dag.

d. Het is tijdens het huren van het deelvoertuig mogelijk om de (brom)fiets tijdelijk te stallen (pauzeren) om gebruiksvriendelijkheid te bevorderen conform de geldende parkeerregels.

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

- De reguliere aanwijsgebieden (conform regels voor particuliere (brom)fietsen) met uitzondering van alle NS-stations en metrostations. Dit betreft de fietsparkeervoorzieningen 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, Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).

f. 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 deel(brom)fietsen en/of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

g. De gemeente maakt met de vergunninghouders afspraken over het gebruik van de gemeentelijke stallingen en brengt de kosten voor dit gebruik in rekening bij de vergunninghouders.

6. Kennis te nemen van de kosten van het deel(brom)fietsbeleid, namelijk voor het uitvoeren van het beleid (periode 2019 -2021) zijn de kosten (eenmalig en meerjarig incidenteel) ongeveer een miljoen (€1.070.000), inclusief het opstellen van het beleid (€ 450.000 in 2018) zijn de totale kosten ongeveer anderhalf miljoen (€1.520.000).

7. Kennis te nemen van de dekking van de kosten van het deel(brom)fietsbeleid, met als belangrijkste punten:

a. De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 160.000) worden volledig gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag.

b. Subsidie vanuit de Klimaatportefeuille van het ministerie van EZ, totaal € 392.000

c. Stedelijk mobiliteitsfonds, totaal €968.000.

Kernboodschap

Deelfietsen en deelbromfietsen zijn mogelijk een kans om de deur-tot-deur reis te verbeteren, om meer ritten te maken met minder geparkeerde voertuigen en om een alternatief te vormen voor autoritten. Echter, enkel met een gereguleerd aanbod kunnen deelfietsen en deelbromfietsen een succes worden in de stad en voorkomen we overlast (zoals in de zomer van 2017 het geval was). Om dit te testen, experimenteren we twee jaar met een beperkt aantal aanbieders en een beperkt aantal deel(brom) fietsen.

Bestuurlijke achtergrond

In de zomer van 2017 hebben verschillende deelfietsaanbieders hun deelfietsen te huur aangeboden in de openbare ruimte. In grote hoeveelheden (5.000 tot 7.000) werden de deelfietsen her en der op straat gezet zonder dat er gekeken werd naar het gebruik van de fietsen. Sommige deelfietsen werden, vaak hinderlijk, in drukke gebieden buiten de rekken achtergelaten. Ook bleven er deelfietsen te lang op incourante plekken staan, al dan niet defect. Op basis van artikel 2.50 APV (verbod aanbieden commerciële diensten op of aan de weg) heeft de gemeente de deelfietsen laten verwijderen.

Het deelfietsbeleid volgt logisch uit het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (MJP fiets) zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 15 november 2017. Het MJP Fiets richt zich onder andere op gemakkelijk fietsparkeren (bestaande capaciteit beter benutten) en het nieuwe fietsen (verschillende verschijningsvormen fiets inpassen in de beperkte ruimte van de stad).

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.

Bestuurlijke prioriteit

In het coalitie akkoord 2018 "een nieuwe lente en een nieuw geluid" krijgen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang en wordt Amsterdam autoluw. In het akkoord is de ambitie opgenomen dat Amsterdam een voortrekkersrol gaat spelen in nieuwe mobiliteitsconcepten om autobezit te verminderen en bereikbaarheid te vergroten. Daarnaast wil de gemeente sturen op nieuwe mobiliteitsconcepten om het verlies in fijnmazigheid van het OV in buitenwijken op te vangen. Ook is in het coalitie akkoord opgenomen dat de stad afspraken wil maken met commerciële platforms over hun rol en samenwerking met de stad bijvoorbeeld over de maatschappelijke kosten van onder andere handhaving.

Relevant:

MaaS bewoners experimenten, collegebesluit d.d. 17 juli 2018

Bestuursopdracht Commercieel gebruik openbare ruimte, collegebesluit d.d. 17 juli 2018

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder b, van de Gemeentewet: 'Het college is in elk geval bevoegd beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.'

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.

Onderbouwing besluit

Beslispunt 1: Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording inspraak en consultatie bij de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen:

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. Over het algemeen zijn de inspraakreacties kritisch over het concept beleid. Een deel van de insprekers is helemaal tegen deelfietsen in Amsterdam met als belangrijkste reden de druk op de openbare ruimte. Een ander deel is wel voorstander van deel(brom)fietsen maar is kritisch over onderdelen van het conceptbeleid. Het meest is gereageerd op de verplichte deelfietsparkeervakken.

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

- 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 doelstellingen van aanbieders en 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 deelfietsen overal toegestaan behalve op de drukste plekken in de stad waar een aanbiedverbod voor deelfietsen geldt. Aanleiding hiervoor is dat het aanleggen en de handhaving van deze vakken hoge kosten met zich meebrengt, het inefficiënt ruimtegebruik is, ongebruiksvriendelijk en tot slot veel vervoersbewegingen oplevert.
- Het parkeren van deel(brom)fietsen (tussentijds pauzeren) is overal toegestaan volgens de reguliere (brom)fietsparkeerregels.
- De totale kosten voor de uitvoering van het deel(brom)fietsbeleid zijn gereduceerd. Belangrijkste oorzaak hiervoor is het loslaten van de specifieke deelfietsparkeervakken waar relatief veel uitvoeringskosten aan verbonden waren.

Daarnaast zijn er nog een aantal versimpelingen doorgevoerd waardoor kosten 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 deel(brom)fietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken door te bereken aan de vergunninghouders. Zonder deelfietsvakken is het niet mogelijk precariobelasting te heffen. Fietsparkeerbelasting 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.
- De twee vergunningen voor maximaal 25 e-bakfietsen zijn uit de beleidsnota gehaald. Aanleiding hiervoor is dat bakfietsen meer schaarse ruimte innemen dan fietsen en bromfietsen. Daarnaast leent het geringe aantal bakfietsen (25 stuks) zich beter voor een lokaal experiment dan een stadsbrede vergunning. In de aangepaste APV tekst een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om lokaal en op beperkte schaal te kunnen experimenteren met bijvoorbeeld e-bakfietsen onder de paraplu van mobility as a service.
- Het totaal aantal toegestane fietsen is bijgesteld van 9000 naar 4800. Aanleiding hiervoor dat er weinig draagvlak was bij de stadsdelen om met 9000 fietsen te starten. Daarnaast was het aantal van 9000 berekend op basis van de specifieke deelfietsvakken, deze zijn uit het beleid gehaald. De onderbouwing voor 4800 fietsen is gebaseerd op basis van de berekening hoeveel fietsen er in totaal nog bij kunnen berekend op basis van de data uit de fietsparkeertelling 2016 en de streefwaarden maximale parkeerdruk van 100% en bezettingsgraad van 85%.
- Aan de vergelijkende toets is de vraag toegevoegd welke maatregelen aanbieders nemen om de doelstellingen zoals beschreven in de beleidsnota te realiseren. Dit om ervoor te zorgen dat het effect van deelfietsen op de Amsterdamse doelstellingen goed onderzocht kunnen worden. En de doelgroepen zoals beschreven in de nota ook bereikt worden.
- 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. In de periode na vrijgave deelfietsbeleid hebben verschillende marktpartijen en overheden een begin gemaakt richting de ontwikkeling van een interoperabel deelfietssysteem door met elkaar uitgangspunten en standaarden te ontwikkelen. Het conformeren aan minimaal deze uitgangspunten en standaarden wordt als eis opgenomen in de vergunningsvoorwaarden.

Voorgesteld wordt om de volgende verzoeken niet over te nemen:

- Het niet toestaan van deelfietsen in Amsterdam omdat deelfietsen overbodig zijn in Amsterdam (iedereen heeft een eigen fiets) en zullen leiden tot extra parkeerdruk. Experimenteren met deelfietsen maakt onderdeel uit van het fietsbeleid. Er zit een grens aan wat er aan fietsparkeercapaciteit gerealiseerd kan worden in de openbare ruimte, onder de grond en inpandig. Onderzoeken of innovatieve maatregelen zoals deelfietsen bij kunnen dragen aan het verminderen van het aantal geparkeerde fietsen is onderdeel van het MJP-Fiets 2017-2022.
- Een uitzondering maken van de regel snorfiets naar de rijbaan in combinatie met helmplicht die naar verwachting begin 2019 van start gaat. Dit is niet wenselijk in verband met verkeersveiligheid.

- Meer/minder deelbakfietsen en deelbrommers per vergunninghouders toestaan. Deelbrommers en bakfietsen moeten zichzelf nog bewijzen. Om deze reden zijn twee vergunningen voor een beperkt aantal (250) elektrische deelbrommers opgenomen. De deelbakfietsen zijn uit het beleid gehaald.
- Electrische deelfietsen als niche toevoegen. Electrische deelfietsen kunnen als onderdeel van de vergunning voor reguliere deelfietsen aangeboden worden.
- Electrische deelbrommers onderdeel maken van het autoparkeerbeleid. Omdat voor fietsen en brommers dezelfde parkeerregels gelden is het logisch om de deelbrommers onder het deel(brom)fietsbeleid te laten vallen.

Beslispunt 2: In te stemmen met de concept- raadsvoordracht besluit 2 tot vaststellen van de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen met als belangrijkste punten:

Ad 2a Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte omdat;

- **deel(brom)fietsen kunnen mogelijk bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;**
- **deel(brom)fietsen kunnen mogelijk een alternatief bieden voor autoritten;**
- **deel(brom)fietsen kunnen mogelijk zorgen voor een vermindering van het aantal geparkeerde (brom)fietsen in de openbare ruimte, en;**
- **regulering overlast voorkomt.**

Amsterdam groeit de komende jaren door. Het aantal verplaatsingen in de stad en de regio neemt toe. Zonder aanvullende maatregelen zal de stad steeds minder goed bereikbaar worden. Het succes van de OV-fiets heeft aangetoond dat de fiets als natransport (last mile) voor veel mensen een uitkomst is. Het bieden van meer keuzevrijheid en meer capaciteit op dat vlak kan ertoe leiden dat mogelijk meer mensen voor deze combinatie kiezen.

Door deelfietsen en deelbromfietsen in de stad mogelijk te maken, verbreden we de mogelijkheden voor ketenvervoer waarbij de reiziger gebruik maakt van meerdere vervoersmiddelen om van A naar B te komen. Door verschillende vervoersmiddelen te combineren kan voor elk deel van de reis het beste vervoersmiddel worden gekozen.

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 elektrische deelfietsen en 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.

We streven met de deel(brom)fiets naar meer ritten per (brom)fiets. Een deel(brom)fiets kan namelijk door meer mensen per dag worden gebruikt dan de 0,8 verplaatsing die een Amsterdamse particuliere fiets maakt. Hierdoor staan deel(brom)fietsen minder vaak en lang stil dan particuliere (brom)fietsen

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.

De stad heeft slechte ervaring met de eerdere introductie van deelfietsen in de zomer van 2017. Van deze ervaring hebben we geleerd dat het belangrijk is dat fietsen, zeker in drukke gebieden, netjes parkeren in de reguliere fietsparkeervoorzieningen en niet her en der op straat. Veel meldingen van overlast gingen over het langdurig stilstaan van deelfietsen. Een ander signaal was dat de kwaliteit van sommige fietsen te wensen overliet, ze waren niet comfortabel om op te fietsen of soms gewoon defect. En als een gebruiker een fiets zocht, was deze niet altijd vindbaar omdat sommige fietsen niet real time traceerbaar waren. Dit maakte ook dat aanbieders niet altijd precies wisten waar hun fietsen waren. Daarnaast waren niet alle aanbieders van de fietsen bereikbaar of aanspreekbaar voor vragen, hinder of overlast. De gemeente wil daarom deelfietsen en deelbromfietsen gereguleerd toestaan, in eerste instantie voor twee jaar. Zo kunnen we sturen op het gebruik van openbare ruimte, het gebruik van de fiets (benutting en kwaliteit) en de kwaliteit van de aanbieders en de fietsen. Op deze manier kunnen we het belang van een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte in beeld houden. En overlast als gevolg van deelfietsen zo veel mogelijk beperken.

Ad 2b: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning van de gemeente heeft.

Amsterdam kiest voor een vergunningensysteem. 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 deelfietsen en deelbromfietsen 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 vergunningensysteem. Zonder vergunning is het niet toegestaan deelvoertuigen tegen een vorm van betaling aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.

Aan de vergunningverlening zal geen bibob-screening vooraf gaan. Uit de in verschillende steden in Europa opgedane ervaringen met aanbieders van deelfietsconcepten valt niet op te maken dat er aanwijzingen zijn dat er aanbieders actief zijn die vergunningen voor malafide doeleinden misbruiken. Verder is de kans groot dat er meerdere gegadigden voor een vergunning afkomstig zijn uit het buitenland en zelfs van buiten de Europese Unie. Een bibob-screening van bijvoorbeeld een Chinese partij kan een lange tijd in beslag nemen. In die tijd kan er nog niet gestart worden met het aanbieden van deelfietsen. 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. De eerste vergunningverlening - voor een initiële duur van 2 jaar - heeft ook het karakter van een proef. Bij de evaluatie daarvan kan ook aandacht besteed worden aan de vraag of bij eventuele toekomstige vergunningverlening een bibob-screening toch onderdeel moet uitmaken van de procedure

Ad 2c: Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelfietsen en deelbromfietsen in de stad per vergunningsperiode gebaseerd op de beschikbare ruimte in de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

In Amsterdam is echter maar beperkt ruimte voor meer fietsen en bromfietsen in de openbare ruimte. De afgelopen jaren is het aantal verplaatsingen per fiets binnen Amsterdam door bewoners per werkdag met 10 % gegroeid (van 609.000 ritten in 2013-2021 naar 666.000 ritten in 2015). En het aantal fietsen per huishouden is in dezelfde periode toegenomen met 18%. In 2015 waren er 847.000 fietsen in Amsterdam. De verwachting is dat het aantal geparkeerde 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 fietsparkeerdruk. De laatste meting uit 2016 betrof het gebied binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ. De bezettingsgraad geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de rekken/vakken gedeeld door het aantal fietsparkeervoorzieningen in het gebied. Doelstelling uit het MJP fiets en Kader Fietsparkeren (2015) is een bezettingsgraad van maximaal 85%. De fietsparkeerdruk geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de openbare ruimte gedeeld door het aantal fietsparkeervoorzieningen in een gebied. Optimaal is een fietsparkeerdruk van maximaal 100%.

Daarnaast verwachten we dat het aantal fietsen de komende periode zal toenemen met ongeveer 1% (autonome groei) per jaar. Op basis van bovengenoemde doelstellingen voor bezettingsgraad en fietsparkeerdruk, de data uit de fietsparkeertelling en de verwachte groei van het aantal fietsen kan berekend worden hoeveel extra fietsen de stad aan kan. Dit aantal is als uitgangspunt genomen voor het aantal deelfietsen dat de stad bij de start van de proefperiode aankan. We kiezen bewust voor het maximaal aantal deelfietsen bij de start van de proefperiode, omdat we niet weten wat het effect van deze deelfietsen gaat zijn. Hopelijk zorgen deelfietsen namelijk juist tot het verminderen van de fietsparkeerdruk rondom bijvoorbeeld OV knooppunten omdat mensen bijvoorbeeld hun fiets op het station weghalen en gebruik gaan maken van een deelfiets.

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 het maximum aantal deelfietsen en deelbromfietsen.

Ad 2d: Amsterdam kiest ervoor om drie aanbieders van deelfietsen en twee aanbieders van deelbromfietsen een schaarse 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. Er hebben meer dan twintig partijen aangegeven interesse te hebben in het exploiteren van een deelfietssysteem.

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 twee vergunninghouders 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

Ad 2e: Amsterdam wil dat deel(brom)fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte.

In 2017 bleven sommige deelfietsen te lang op incourante plekken staan. Voor sommige aanbieders van deelfietsen is het daadwerkelijke gebruik van de deelfiets geen onderdeel van het businessmodel, maar wordt er vooral verdiend aan deelfietsen als reclame object of aan de handel in gegevens. Dit type aanbieders heeft er belang bij dat deelfietsen zichtbaar stilstaan op de meest drukke plekken in de stad.

Dit druist in tegen de doelstellingen van de gemeente om parkeerplekken juist efficiënter te benutten en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Deelfietsen en deelbromfietsen kunnen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen als ze juist vaker gebruikt worden dan particuliere fietsen en bromfietsen.

Ad 2f: Vergunninghouders mogen overal deel(brom)fietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels, behalve in aangewezen gebieden waar een aanbiedverbod geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden.

Het gereguleerd aanbieden van deel(brom)fietsen moet ervoor zorgen dat de druk op de openbare ruimte en de verrommeling beperkt blijven. Om succesvol te zijn moeten ze wel een volwaardig en aantrekkelijk alternatief van de gewone eigen fiets of bromfiets zijn. Daarom kiest de gemeente ervoor dat voor het parkeren van deel(brom)fietsen dezelfde regels gelden als voor gewone (brom)fietsen.

Voor het aanbieden van deel(brom)fietsen geldt dat deze free floating zijn toegestaan. Alleen op een aantal hele drukke plekken in de stad is het aanbieden verboden. De gemeente wil zo overlast voorkomen en de acceptatie door bewoners vergroten. Hiermee denken we ook te kunnen voorkomen dat deel(brom)fietsen primair gebruikt gaan worden door toeristen, terwijl de gemeente juist een kans voor deelfietsen ziet in het gebruik door bewoners en frequente bezoekers (forensen).

Ad 2g: Amsterdam verleent vergunningen voor een periode van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets.

De gemeente wil de vergunning voor een open stedelijk deel(brom)fietssysteem 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 geven 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 deelfiets of deelbromfiets te laten wennen. Ook geldt dat hoe langer een experiment duurt, hoe beter de effecten zichtbaar zijn.
- Een vergunning voor het aanbieden van deel(brom)fietsen 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 deel(brom)fietsen precies gaan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. De gemeente wil de proef na één jaar tussentijds evalueren. Voor deze evaluatie is tijd nodig.

Voor de verdeling van deze schaarse vergunningen kiest de gemeente voor een vergelijkende toets. De partijen die aan deze vergelijkende toets meedoen, moeten in ieder

geval voldoen aan de voor alle vergunninghouders geldende voorwaarden die de gemeente stelt aan de vergunning. 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 kan worden ingetrokken, wanneer een vergunninghouder niet voldoet aan de vergunningvoorschriften (waaronder de door de marktpartij beschreven kwalitatieve aspecten).

Ad 2h: Amsterdam wil dat de vergunninghouders een eerlijke prijs betalen voor het gebruik van de 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.

Op dit moment heeft de gemeente echter weinig instrumenten om de kosten die de gemeente maakt om deel(brom)fietsen in de openbare ruimte mogelijk te maken te verhalen op de vergunninghouders. Gezien het systeem van free-floating fietsen via een vergunningstelsel is het niet mogelijk om precariobelasting te heffen (er zijn geen exclusieve deelfietsvakken), fietsparkeerbelasting te heffen (het vergunningenstelsel reguleert al het parkeren) of een financiële bijdrage te vragen (er worden weinig specifieke kosten voor aanpassingen in de openbare ruimte gemaakt).

Bij het aanvragen voor een vergunning worden wel leges in rekening gebracht voor de kosten die gemoeid zijn met de behandeling van de aanvraag en het verlenen van een vergunning. Indien er gehandhaafd moet worden, heeft de gemeente de reguliere mogelijkheden die het bestuursrecht biedt om de kosten van handhaving op de overtreder te verhalen.

Ad 3 en 4 : Vast te stellen de volgende 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 van 18 juli 2018 (gemeenteblad 2018, 166431, tekstplaatsing Gemeenteblad 2018, 173728).

Deze APV wijziging is nodig om het gereguleerd toestaan van deelvoertuigen zoals beschreven in de beleidsnota Kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen mogelijk te maken.

Beslispunt 5: In te stemmen met de specifieke invulling van het deelfietsbeleid voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlening met één jaar, namelijk:

a. Er komen maximaal drie vergunninghouders deelfietsen die elk maximaal 1.600 deelfietsen in de openbare ruimte mogen plaatsen

b. Er komen maximaal twee vergunninghouders deelbromfietsen die elk maximaal 250 elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte mogen plaatsen.

c. De gemeente stuurt via de vergunningsvoorwaarden op minimaal vier verhuringen per deel(brom)fiets per dag.

In Amsterdam monitoren we de bezettingsgraad en fietsparkeerdruk, de laatste meting betrof het gebied binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ. De bezettingsgraad geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de rekken/vakken gedeeld door de parkeervoorzieningen n in het gebied. MJP fiets doelstelling is een bezettingsgraad van maximaal 85%. De fietsparkeerdruk geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde tweewielers in de openbare ruimte gedeeld door het aantal parkeervoorzieningen in een gebied. Optimaal is een parkeerdruk van maximaal 100%.

Binnen het monitoringsgebied is er gecorrigeerd voor de groei van het aantal fietsen (1 %) en gebaseerd op de doelstellingen voor bezettingsgraad en fietsparkeerdruk is er nog ruimte voor ongeveer 4.800 fietsen in de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Dit is dan het maximaal aantal deelfietsen dat de stad bij de start van de proefperiode aan kan.

Marktpartijen geven in de marktconsultatie (gehouden in oktober 2017) aan zo'n 1.000 tot 3.000 fietsen nodig te hebben om een goede pilot te kunnen doen. Zij zien daarbij op termijn ruimte voor doorgroei naar grofweg zo'n 10.000 deelfietsen voor heel Amsterdam.

Het voorstel is dan ook om drie vergunninghouders elk te laten starten met 1.600 fietsen om te garanderen dat er vanaf het begin voldoende fietsen zijn om succesvol te kunnen worden.

Aanbieders van deelbromfietsen hebben aangegeven te willen starten met meer dan 250 bromfietsen, maar gezien de ruimtebelasting van bromfietsen en de wens om gebruikers keuzevrijheid te bieden, kiest de gemeente voor twee vergunninghouders van deelbromfietsen die elk mogen starten met maximaal 250 deelbromfietsen. .

Daarnaast wordt een inspanningsverplichting aan de partijen opgelegd om het aantal verhuringen per (brom)fiets gemiddeld vier per dag te laten zijn. In andere Europese steden waar deelfietsen volgens verschillende systemen worden aangeboden, ligt het aantal verhuringen per fiets gemiddeld tussen de 1 en 9 keer per dag, met een gemiddelde van ruim vier verhuringen per fiets per dag. De vergelijking betreft Barcelona, Dublin, Londen, Lyon, Parijs, Brussel en Antwerpen. Vier verhuringen per dag is een reële verwachting. Dit stimuleert vergunninghouders om goed na te denken over het aantal te plaatsen fietsen en bromfietsen en de locaties waar ze worden neergezet.

d. Het is tijdens het huren van het deelvoertuig mogelijk om de (brom)fiets tijdelijk te stallen (pauzeren) om gebruiksvriendelijkheid te bevorderen conform de geldende parkeerregels.

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

- **De reguliere aanwijsgebieden (conform regels voor particuliere (brom)fietsen) met uitzondering van alle NS-stations en metrostations. Dit betreft de fietsparkeervoorzieningen 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, Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).

f. 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 deel(brom)fietsen en/of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.

g. De gemeente maakt met de vergunninghouders afspraken over het gebruik van de gemeentelijke stallingen en brengt de kosten voor dit gebruik in rekening bij de vergunninghouders.

Voor alle (brom)fietsen in Amsterdam (particulier, huur, deel of lease) geldt dat het verboden is om een (brom)fiets te parkeren buiten de parkeervoorzieningen rond alle NS-stations, bij de ponten over het IJ en in en rond uitgaansgebieden als het Leidseplein, Rembrandtplein, de Eerste van der Helststraat, tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, langs de Rode Loper,bij de Hallen en NoordZuidlijn stations Noorderpark en Noord op grond van APV artikel 4.27. Dit verbod om buiten de voorzieningen te parkeren staat via borden aangegeven op deze locaties. Daarnaast geldt er op deze plekken ook een maximale parkeerduur. De gebieden staan ook op onze gemeentelijke website aangegeven.

In deze reguliere aanwijsgebieden is het ook met een vergunning verboden om deelfietsen aan te bieden in de openbare ruimte. Pauzeren is hier wel mogelijk voor de deel(brom)fietsen.

Uitzondering hierop zijn de NS stations en metrostations waar deel(brom)fietsen wel aangeboden mogen worden (naast pauzeren/parkeren). 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. In de aanwijsgebieden rondom de NS-stations en metrostations is het aanbieden en pauzeren (parkeren) van deel(brom)fietsen alleen mogelijk in de reguliere fietsparkeervoorzieningen conform de reguliere parkeerregels.

Aanvullend op de reguliere aanwijsgebieden zijn er nog vier gebieden waar deel(brom)fietsen niet aangeboden mogen worden vanwege de drukte en/of de beperkte openbare ruimte. De aanvullende gebieden zijn de Negen Straatjes, Wallen,het Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht, de Pijp).

Voordeel van de overlap met de reguliere aanwijsgebieden voor fietsparkeren is dat er een herkenbaar en eenduidig regime is. De handhaving valt hiermee ook onder de reguliere handhavingsacties voor de aanwijsgebieden. Aandachtpunt is dat het wel mogelijk is om een deelfiets tijdelijk te pauzeren in een fietsparkeervoorziening in de aanwijsgebieden. Handhavers kunnen echter aan de (brom) fiets niet zien of deze aangeboden of gepauzeerd staat in de fietsparkeervoorziening. De handhaving kan zich dus alleen maar richten op deel(brom)fietsen die in de aanwijsgebieden buiten de fietsparkeervoorzieningen staan. Het is dus aan de vergunninghouders om (real time traceerbaar) aan te tonen dat er geen deelfietsen of deelbromfietsen aangeboden worden in aanwijsgebieden (behalve rond de NS stations, daar mogen deel(brom)fietsen wel aangeboden worden).

Ad 6: Kennis te nemen van de kosten van het deel(brom)fietsbeleid, namelijk voor het uitvoeren van het beleid (periode 2019 -2021) zijn de kosten (eenmalig en meerjarig

incidenteel) ongeveer een miljoen (€1.070.000). Inclusief het opstellen van het beleid (€ 450.000 in 2018) zijn de totale kosten ongeveer anderhalf miljoen (€1.520.000).

Begroting beleidsnota

Omschrijving	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Opstellen beleid	450k			
Vergunningverlening		160k		
Communicatie		105k	35k	35k
Voorbereiding, advies en projectbegeleiding		180k	60k	60k
Handhaving en toezicht		85k	85k	85k
Monitoring en evaluatie		60k	60k	60k
Totaal	**450k**	**590k**	**240K**	**240K**

Voor het uitvoeren van het beleid (periode 2019 -2021) zijn de kosten (eenmalig en meerjarig incidenteel) ongeveer een miljoen (€1.070.000). Inclusief het opstellen van het beleid (€ 450.000 in 2018) zijn de totale kosten ongeveer anderhalf miljoen ((€1.520.000).

In de voorbereiding van het concept beleid is door de toenmalige collegeleden benadrukt dat de kosten voor onder andere handhaving veroorzaakt door het mogelijk maken van deelvoertuigen in de openbare ruimte moeten worden verhaald op de vergunninghouders. Dit is echter niet haalbaar, zie toelichting beslispunt 2h.

Echter door het aanpassen van het beleid (geen exclusieve deelfietsparkeervakken meer, halvering van het aantal voertuigen en een aanbiedverbod in de reguliere aanwijsgebieden) zijn de benodigde inzet en bijbehorende kosten voor handhaving een fractie van wat er in het conceptbeleid werd voorgesteld (van 570k jaarlijks in het concept naar 85k jaarlijks in het huidige voorstel).

Ad 7: Kennis te nemen van de dekking van de kosten van het deel(brom)fietsbeleid, met als belangrijkste punten:

- **De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 160.000) worden volledig gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag.**
- **Subsidie vanuit de Klimaatportefeuille van het ministerie van EZ, totaal € 392.000**
- **Stedelijk mobiliteitsfonds, totaal €968.000**

De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 160.000) 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, dient de legesverordening worden aangepast. Dit traject is opgestart en zal op 19 of 20 december worden behandeld in de raad.

Naar aanleiding van een gezamenlijke aanvraag met de Vervoerregio Amsterdam en Connexxion ontvangt Amsterdam vanuit de Klimaatportefeuille van het ministerie van EZK een subsidie voor de deelfiets als duurzame aanvulling op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Het betreft een bedrag van in totaal € 392.000 voor Amsterdam voor de jaren 2018 (voorbereiding) en 2019 (realisatie).

Dit betekent dat van de resterende lasten voor de periode 2018 -2021 ongeveer één miljoen zijn (€968.000) ten laste komen van het stedelijk mobiliteitsfonds. In 2018 is in het SMF dekking gerealiseerd vanuit beleidsontwikkeling fiets en MJP fiets zoals vastgesteld in de najaarsnota 2018. Voor 2019 en verder is in het bestedingsvoorstel SMF realisatie deelfietsbeleid opgenomen met beoogde vaststelling in de begroting 2019.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Subsidie		I	€ 171.000,00	€ 221.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Leges		I	€ 0,00	€ 160.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Stedelijk mobiliteitsfonds		I	€ 279.000,00	€ 209.000,00	€ 240.000,00	€ 240.000,00
Totaal			**€ 450.000,00**	**€ 590.000,00**	**€ 240.000,00**	**€ 240.000,00**

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Opstellen beleid		I	€ 450.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Vergunningverlening		I	€ 0,00	€ 160.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Communicatie		I	€ 0,00	€ 105.000,00	€ 35.000,00	€ 35.000,00
Monitoring en evaluatie		I	€ 0,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00
Handhaving en toezicht		I	€ 0,00	€ 85.000,00	€ 85.000,00	€ 85.000,00
Voorbereiding, advies en projectbegeleiding		I	€ 0,00	€ 180.000,00	€ 60.000,00	€ 60.000,00
Totaal			**€ 450.000,00**	**€ 590.000,00**	**€ 240.000,00**	**€ 240.000,00**

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:

Toelichting

De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 160.000) 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, dient de legesverordening worden aangepast. Dit traject is opgestart en zal op 19 of 20 december worden behandeld in de raad.

Naar aanleiding van een gezamenlijke aanvraag met de Vervoerregio Amsterdam en Connexxion ontvangt Amsterdam vanuit de Klimaatportefeuille van het ministerie van EZK een subsidie voor de deelfiets als duurzame aanvulling op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Het betreft een bedrag van in totaal € 392.000 voor Amsterdam voor de jaren 2018 (voorbereiding) en 2019 (realisatie). In het vierde kwartaal 2018 ontvangt de gemeente via de Vervoerregio de beschikking over deze subsidie.

Dit betekent dat van de resterende lasten voor de periode 2018 -2021 ongeveer één miljoen zijn (€968.000) ten laste komen van het stedelijk mobiliteitsfonds. In 2018 is in het SMF dekking gerealiseerd vanuit beleidsontwikkeling fiets en MJP fiets zoals vastgesteld in de najaarsnota 2018. Voor 2019 en verder is in het bestedingsvoorstel SMF realisatie deelfietsbeleid opgenomen met beoogde vaststelling in de begroting 2019.

Risico's en beheersing:

- Juridische procedures aanbieders deelvoertuigen anders dan fietsen en bromfietsen: Verschillende aanbieders van andere type voertuigen dan fietsen en bromfietsen hebben kenbaar gemaakt dat zij in Amsterdam willen gaan aanbieden. Onder de kop voorbereiding, advies en projectbegeleiding is ook een post voor juridisch advies opgenomen.
- Onvoorziene omstandigheden: Hiervoor is een post onvoorzien opgenomen onder de kop "voorbereiding, advies en projectbegeleiding".

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Binnen de gemeente: opnemen in te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente

Buiten de gemeente: persbericht, vermelding op website, informeren insprekers.

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2018-137166	Concept Gemeenteraad Flap vaststellen deelfietsbeleid.pdf (pdf)
AD2018-137167	Nota kansen voor deelfietsen en deelbromfietsen ter vaststelling in het college oktober 2018.pdf (pdf)
AD2018-137189	Nota van Beantwoording deelfietsenbeleid.pdf (pdf)
AD2018-135866	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2018-135898	College van B&W Advies (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Vera van den Bos, 06-13329951, v.van.den.bos@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders