Nummer ZD2019-001582

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de collegevergadering van 19 maart 2019

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)

Agendapunt B17

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen beleidsnota: 'Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad', wijzigen van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 inzake de introductie van een vergunningen- en ontheffingensysteem voor het aanbieden van deelvoertuigen tegen betaling op of aan de openbare weg en wijzigen van de legesverordening.

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met de Nota van Beantwoording naar aanleiding van de consultatie en inspraak van het concept deelfietsbeleid december 2017. Naar aanleiding van de consultatie en inspraak zijn aanpassingen doorgevoerd, de belangrijkste zijn:
   1.1. Scope van het beleid is verbreed naar deelvoertuigen, met uitzondering van de auto;
   1.2. Er komt in de periode 2019-2021 alleen een stadsbrede vergunning voor deelbromfietsen;
   1.3. Experimenten mogelijk met deelfietsen en andere deelvoertuigen met een ontheffing.
2. In te stemmen met het definitieve deelmobiliteitsbeleid met als belangrijkste punten:
   2.1. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning of ontheffing van de gemeente heeft.
   2.2. Deelvoertuigen (auto's hier uitgezonderd) kunnen een bijdrage leveren aan de transitie van bezit naar gebruik en een autoluwe stad. We starten daarom met een gecontroleerde pilot met deelbromfietsen en gecontroleerde experimenten met andere deelvoertuigen voor de periode 2019 – 2021. De ervaringen met deze experimenten zijn bepalend voor de ruimte die deelvoertuigen na deze periode krijgen.
   2.3. Amsterdam zal in de periode 2019-2021 maximaal twee vergunningen voor elk 350 elektrische deelbromfietsen verlenen. Er gelden aanvullende regels over parkeren en aanbieden van deelbromfietsen.
   2.4. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere 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. Per experiment worden de ontheffingsvoorwaarden bepaald.
   2.5. 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.
   2.6. Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk overlast veroorzaken.
   2.7. Amsterdam wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit en geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.
3. In te temmen met bijgevoegde raadsvoordracht waarin de raad wordt gevraagd om:
   3.1. het definitieve Deelmobiliteitsbeleid vast te stellen;

3.2. de Nota van Beantwoording vast te stellen;
3.3. de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 vast te stellen, waarbij een nieuw artikel 2.50A wordt 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;
3.4. kennis te nemen van de toelichting op het nieuwe artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening 2018 die na de toelichting op artikel 2.50 in de toelichting op de Algemene Plaatselijke Verordening wordt opgenomen;
3.5. de wijziging van de legesverordening 2019 vast te stellen, waarbij een nieuw hoofdstuk 6.9 wordt opgenomen met de titel Deelvervoer, waarmee legestarieven worden opgenomen voor de behandeling van aanvragen voor en de afgifte van vergunningen en ontheffingen op basis van het nieuw in de APV op te nemen artikel 2.50A.

4. Kennis te nemen van de totale kosten van het deelmobiliteitsbeleid
   4.1. Voor het uitvoeren van het beleid met betrekking tot deelbromfietsen (periode 2019 -2021) zijn de kosten ongeveer €485.000.
   4.2. kosten van de uitwerking van eventuele experimenten van € 100.000.
5. Kennis te nemen van de dekking van het deelmobiliteitsbeleid inclusief de uitwerking van eventuele experimenten, met als belangrijkste punten:
   5.1. De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen voor vergunningen of ontheffingen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 26.000) worden volledig gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag.
   5.2. Stedelijk mobiliteitsfonds, totaal €560.000.
6. Kennis te nemen van de planning van het deelmobiliteitsbeleid

- Commissie MLD met uitnodiging van de commissie AZ en de commissie Kunst Diversiteit en Democratisering 18 april
- Gemeenteraad 8/9 mei

Het vergunningsverleningstraject heeft naar schatting zes maanden doorlooptijd. Deelbromfietsen staan op zijn vroegst eind 2019 op straat.

Kernboodschap

Deelmobiliteit biedt een kans om de deur-tot-deur reis te verbeteren, om meer ritten te maken met minder geparkeerde voertuigen en om een alternatief te bieden voor autoritten in een autoluwe stad. Echter, enkel met gereguleerd aanbod kan deelmobiliteit een succes worden in de stad en voorkomen we overlast (zoals in de zomer van 2017 het geval was met deelfietsen). We experimenteren twee jaar met een beperkt aantal deelbromfietsen in de stad. Daarnaast is het mogelijk om lokale en/of kleinschalige experimenten te doen met andere deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) zoals (elektrische) deelfietsen. De gemeente bepaald de locaties waar experimenten mogen plaatsvinden en de voorwaarden voor deze experimenten.

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 deelmobiliteitsbeleid 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.

Bestuurlijke prioriteit

In het coalitieakkoord 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 coalitieakkoord 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
- Agenda Autodelen 13 februari 2019 vastgesteld door de raad
- Agenda Autoluw in ontwikkeling

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.

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.

Onderbouwing besluit

Beslispunt 1: In te stemmen met de Nota van Beantwoording naar aanleiding van de consultatie en inspraak van het concept deelfietsbeleid 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, wel is er behoefte om kleinschaliger te beginnen met een beperkt aantal deelfietsen. Belangrijkste reden daarvoor is dat bijna alle Amsterdammers al één 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 een stadsbreed systeem van 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 deelmobiliteitsbeleid, 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 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 deelmobiliteitsbeleid 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/of kleinschalig 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.

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 2: In te stemmen met het definitieve deelmobiliteitsbeleid

2.1: In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een 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. 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 of anderszins voor commerciële doeleinden 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. Dit blijft geoorloofd.

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, zeker gezien de duur van de experimenten.

2.2: Deelvoertuigen (auto's hier uitgezonderd) kunnen een bijdrage leveren aan de transitie van bezit naar gebruik en een autoluwe stad. We starten daarom met een gecontroleerde pilot met deelbromfietsen en gecontroleerde experimenten met andere deelvoertuigen voor de periode 2019 – 2021. De ervaringen met deze experimenten zijn bepalend voor de ruimte die deelvoertuigen na deze periode krijgen.

Het toestaan van gecontroleerde experimenten biedt Amsterdam de kans om te onderzoeken of het gebruik van elektrische deelbromfietsen leidt tot minder autoritten en minder stilstaande en geparkeerde bromfietsen op straat. Tevens kan er onderzocht worden of de lokale en/of kleinschalige experimenten bijdragen aan de verlaging van de (fiets)parkeerdruk en, in combinatie met openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de reis van deur-tot-deur. De resultaten op de doelstellingen en de ervaringen met deze experimenten zijn bepalend voor de ruimte die deelbromfietsen en andere deelvoertuigen in Amsterdam krijgen na de proefperiode van twee tot drie jaar.

Na een jaar wordt gestart met de evaluatie. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre deelvoertuigen een bijdrage leveren aan onderstaande doelen:

- Deelvoertuigen dragen bij aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
- Deelvoertuigen bieden een alternatief voor autoritten;
- Deelvoertuigen dragen bij aan een lagere parkeerdruk

2.3: Amsterdam zal in de periode 2019-2021 maximaal twee vergunningen voor elk 350 elektrische deelbromfietsen verlenen. Er gelden aanvullende regels over parkeren en aanbieden van deelbromfietsen.

Amsterdam zal in de periode 2019-2021 maximaal twee vergunningen voor elk 350 elektrische deelbromfietsen verlenen om een alternatief te bieden voor de langere ritten in de stad. Er gelden aanvullende regels over parkeren en aanbieden van deelbromfietsen. Geparkeerde bromfietsen leveren 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.

Amsterdam stelt een maximum aan het aantal deelbromfietsen in de stad. Gelet op het grotere ruimtebeslag van deelbromfietsen ten opzichte van een gewone deelfiets zien we

daar in beginsel beperkt ruimte voor in de openbare ruimte. In de periode 2019-2021 is er ruimte voor maximaal 700 zero-emissie deelbromfietsen. Per vergunningperiode zal dit plafond opnieuw bepaald worden. We weten niet wat het effect van deze deelbromfietsen gaat zijn. In potentie kunnen deelbromfietsen tot het verminderen van het totaal aantal brommers leiden. Dit nemen we mee in de evaluatie.

Amsterdam kiest voor maximaal twee aanbieders. De gemeente moet op grond van de Europese Dienstenrichtlijn onderbouwen waarom er beperkingen worden opgelegd aan ondernemers. Het beperken van het aantal moet eveneens goed onderbouwd worden. 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.

Het voordeel van meer dan één vergunninghouder is dat concurrentie ontstaat tussen de aanbieders en er mogelijk keuzevrijheid ontstaat voor gebruikers. Marktpartijen hebben elk hun eigen aanbod dat zich onder meer onderscheidt op prijs en kwaliteit. Concurrentie is nodig om van te leren over wat voor gebruikers van belang is. Daarnaast biedt het keuzevrijheid voor gebruikers.

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 in aanwijsgebieden (behalve rond de NS stations, daar mogen deelbromfietsen wel aangeboden worden). Dit is niet zichtbaar voor de handhavers.

2.4: Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere 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. Per experiment worden de ontheffingsvoorwaarden bepaald.

Naast de twee vergunningen die verleend zullen gaan worden aan aanbieders van elektrische deelbromfietsen, zal er een ontheffingsmogelijkheid gelden om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en andere deelvoertuigen (auto's uitgezonderd), omdat deze in potentie ook kunnen bijdragen aan de doelstellingen van het beleid. Dit komt ook tegemoet aan de uitkomst van de inspraak en de consultatie dat er behoefte is om lokaal en/of kleinschaliger te beginnen met experimenten gericht op bewoners en frequente bezoekers. Voor deze experimenten dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave, bijvoorbeeld bij onvoldoende dekking van het openbaar vervoer in een bepaald gebied, of een Mobility-as-a-Service experiment. Een voorbeeld hiervan is de Zuidas waar Hello Bike actief is en in de toekomst mogelijk station Sloterdijk.

Op deze manier kan toch kleinschalig en lokaal ervaring opgedaan worden met de mogelijke positieve effecten van deelvoertuigen voor de stad. Dit is ook van belang voor de transitie van Amsterdam naar een autoluwe stad. Het college is bevoegd om de ontheffingen te verlenen aan aanbieders.

Voor ontheffingen voor deelvoertuigen geldt dat per experiment bepaald wordt hoeveel deelvoertuigen er mogen komen. Naast deelfietsen biedt het deelmobiliteitsbeleid ook de mogelijkheid om te experimenteren met nieuwe deelvoertuigen zoals bijvoorbeeld elektrische steps. Voor deze voertuigen is (nog) geen infrastructuur voor parkeren. En ook is nog niet duidelijk wat de impact van deze voertuigen is op de verkeersveiligheid en de openbare ruimte. Het is op voorhand ook niet mogelijk om al deze type voertuigen te duiden, omdat de markt in ontwikkeling is en er ook weer nieuwe voertuigen bij kunnen komen. Voor nieuwe voertuigen (anders dan reguliere (bak)fietsen en bromfietsen) worden daarom aanvullende regels gesteld ten aanzien van de verkeersveiligheid en de impact op de openbare ruimte.

Ontheffingshouders mogen deelvoertuigen aanbieden in het door het college aangewezen gebied en per experiment zullen de voorwaarden van het experiment worden vastgesteld door het College. Daarbij wordt gekeken welke van de vastgestelde vergunningsvoorwaarden voor deelbromfietsen van toepassing zijn en welke gebiedsgebonden afspraken er gemaakt moeten worden zoals bijvoorbeeld het aantal en type deelvoertuigen, de omvang van het gebied, looptijd, waar voertuigen mogen worden

aangeboden en de specifieke doelstellingen waarop gemonitord wordt. Een voorwaarde van de introductie van een dergelijk experiment is in ieder geval dat er lokaal draagvlak is voor het experiment.

De looptijd voor een ontheffing is maximaal 2 jaar met de mogelijkheid van 1 jaar verlenging. Een kortere looptijd is ook mogelijk, dit is afhankelijk van het experiment. Op basis van de ervaringen met deze experimenten kan in de toekomst alsnog besloten worden om een stadsbreed systeem met vergunningen voor deelfietsen te introduceren.

2.5: 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 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 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 vergunning- of ontheffinghouder niet voldoet aan de voorschriften (waaronder de door de marktpartij beschreven kwalitatieve aspecten).

2.6: Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk overlast veroorzaken.

Om overlast van deelvoertuigen tot een minimum te beperken worden er voorwaarden aan het aanbieden gesteld. Deelbromfietsen mogen niet worden aangeboden in de drukste gebieden in de stad waar een aanbiedverbod voor deelbromfietsen geldt.

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.

Een van de vergunningsvoorwaarden voor deelbromfietsen is dat ze niet langer dan 24 uur mogen stilstaan. Deelbromfietsen zijn pas succesvol als ze meerdere keren per dag gebruikt worden.

Voor deelbromfietsen en andere deelvervoersmiddelen (m.u.v. de deelfietsen) zijn nog niet voldoende ervaringen en onderzoeken beschikbaar over het gebruik en aantal verhuringen per dag. Om deze reden hebben we het streven opgenomen dat deelvoertuigen meerdere keren per dag gebruikt moeten worden. Dit wordt meegenomen in de evaluatie op basis waarvan wordt bepaald of deelvoertuigen een succes zijn en welke ruimte deelvoertuigen in de toekomst krijgen in de stad. Dit stimuleert aanbieders ook om goed na te denken over het aantal te plaatsen bromfietsen en de locaties waar ze worden neergezet.

2.7: Amsterdam wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit en 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.

Op een 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.

Beslispunt 3: In te temmen met bijgevoegde raadsvoordracht waarin de raad wordt gevraagd om:

3.1: het definitieve Deelmobiliteitsbeleid vast te stellen;

Zie toelichting beslispunt 2.

3.2: de Nota van Beantwoording vast te stellen;

Zie toelichting beslispunt 1.

3.3 en 3.4: Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008 vast te stellen.

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.

3.5: In te stemmen met de concept-raadsvoordracht besluit tot wijziging van de Legesverordening 2019

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.

Beslispunt 4: Kennis te nemen van de totale kosten van het deelmobiliteitsbeleid €585.000

4.1: Kosten uitvoeren beleid (periode 2019 -2021): €485.000.

4.2: Kosten voor de uitwerking van eventuele experimenten: € 100.000.

Begroting beleidsnota

Omschrijving	2019	2020	2021
Vergunning-/ ontheffingverlening	24.000	2.000	
Communicatie	36.000	17.000	17.000

Voorbereiding, advies en projectbegeleiding beleid	144.000		
Handhaving en toezicht	2.000	42.000	42.000
Monitoring en evaluatie	7.000	39.000	39.000
Juridische advisering	12.000		7.000
Kosten uitwerking experimenten	20.000	40.000	40.000
Onvoorzien (10%)	25.000	15.000	15.000
Totaal	**270.000**	**155.000**	**160.000**

Totaal betekent dit dat de gemeente eenmalig € 246.000 in 2019 nodig heeft (legeskosten worden door de aanvrager betaald) en over 2020-2021 € 315.000. Voor de periode 2019 -2021 zijn de totale kosten (inclusief vergunning- en ontheffingverlening) € 585.000.

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 2.

Echter door het aanpassen van het beleid (geen stadsbreed deelfietsensysteem en dus ook geen exclusieve deelfietsparkeervakken meer 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 € 570.000 jaarlijks in het concept naar € 42.000 per jaar in 2020 en 2021).

Beslispunt 5: Kennis te nemen van de dekking van de kosten van het deelmobiliteitsbeleid inclusief de kosten van de uitwerking van eventuele experimenten, met als belangrijkste punten:

6a. De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen voor vergunningen of ontheffingen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 26.000) worden volledig gedekt doordat aanvragers leges betalen voor een aanvraag.

6b. Stedelijk mobiliteitsfonds, totaal €560.000

De kosten voor het toetsen van de compleetheid van de aanvragen en de inhoudelijke beoordeling van de aanvragen (€ 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 (zie beslispunt 3e).

De resterende lasten voor de periode 2019 -2021 zijn €560.000 en komen ten laste komen van het stedelijk mobiliteitsfonds.

Beslispunt 6: Kennis te nemen van de planning deelmobiliteitsbeleid:

Vaststellen deelmobiliteitsbeleid

- Commissie MLD met uitnodiging van de commissie AZ en de commissie Kunst Diversiteit en Democratisering 18 april
- Gemeenteraad 8/9 mei

Planning vaststellen uitgewerkte vergunningsregeling:

- College van B&W: 7 mei of 28 mei

Een vergunningverlening heeft een doorlooptijd van ongeveer 32 weken. We verwachten dat de deelbromfietsen op zijn vroegst in eind 2019 op straat kunnen staan.

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringssom	€ 560.000,00
Rentepercentage	0.0%
Afschrijvingstermijn (jaar)	0
Kapitaallasten	€ 0,00
Aanvang kapitaallasten	
MIP nummer	

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Vergunning/ ontheffingverlening		I	€ 24.000,00	€ 2.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Communicatie		I	€ 36.000,00	€ 17.000,00	€ 17.000,00	€ 0,00
Voorbereiding, advies en projectbegeleiding		I	€ 144.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Monitoring en evaluatie		I	€ 7.000,00	€ 39.000,00	€ 39.000,00	€ 0,00
Onvoorzien (10%)		I	€ 25.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 0,00
Handhaving en Toezicht		I	€ 2.000,00	€ 42.000,00	€ 42.000,00	€ 0,00
Juridische advisering		I	€ 12.000,00	€ 0,00	€ 7.000,00	€ 0,00
Kosten uitwerking experimenten		I	€ 20.000,00	€ 40.000,00	€ 40.000,00	€ 0,00
Totaal			**€ 270.000,00**	**€ 155.000,00**	**€ 160.000,00**	**€ 0,00**

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Stedelijk Mobiliteitsfonds		I	€ 246.000,00	€ 153.000,00	€ 160.000,00	€ 0,00
			€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Leges		I	€ 24.000,00	€ 2.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			**€ 270.000,00**	**€ 155.000,00**	**€ 160.000,00**	**€ 0,00**

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige 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, 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.

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, 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.

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: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente: Persbericht, vermelding op website

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2019-042693	College van B&W Advies (pdf)
AD2019-042473	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2019-042739	Bijlage 3. Concept Gemeenteraad Flap Vaststellen snota Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad.docx (msw12)
AD2019-042740	Bijlage 1. Conceptnota van Beantwoording bij de conceptnota Kansen voor Deelfietsen (2017)t.pdf (pdf)
AD2019-042741	Bijlage 2. Conceptnota Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad.pdf (pdf)
AD2019-042742	Bijlage 4. Brief raadscommissie toelichting bij de nota Deelmobiliteit, Kansen voor de Stad.doc (msw8)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

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

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten