Gemeente Amsterdam



Nota van Beantwoording

Inspraak en consultatie Concept Nota Kansen voor deelfietsen

Oktober 2018

Inhoud

1. Inleiding en leeswijzer x

2. Samenvatting inspraakreacties x

3. Inspraakreacties en beantwoording x

1 Aangewezen deelfietsparkeervakken x
2 Communicatie x
3 Concurrentie bestaande bedrijven x
4 Doelstellingen x
5 Druk op de openbare ruimte x
6 Ervaringen buitenland x
7 Fietsbeleid algemeen x
8 Handhaving x
9 Interoperabiliteit x
10 Kenmerken proef x
11 Kostenx
12 Kwaliteit x
13 Monitoring x
14 Negatief x
15 Niches x
16 Omliggende gemeenten x
17 Onderbouwing x
18 Opheffen autoparkeerplekken x
19 OV-Fiets x
20 Positief x
21 Privacy x
22 Reclame x
23 Toeristen x
24 Vergunning x

1

Inleiding en leeswijzer

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de Nota van Beantwoording op de ingediende zienswijzen op de concept nota: Kansen voor deelfietsen van de gemeente Amsterdam. Deze nota is vrijgegeven voor inspraak op december 2017 en is voor consultatie toegestuurd aan de stadsdelen. De inspraakperiode was van vrijdag 22 december 2017 tot en met vrijdag 16 februari 2018. Deze inspraakperiode is aangekondigd in lokale dag- en weekbladen en sociale media. Daarnaast is er een inspraakbijeenkomst georganiseerd. De concept nota is verder via internet beschikbaar gesteld. 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.

In deze Nota van Beantwoording zijn de reacties door het college beantwoord en daarvoor waar nodig opgeknipt, samengevat en vervolgens zoveel mogelijk per onderwerp geordend. Per reactie is (in vet) aangegeven wat het college van B&W ermee doet, waarbij de volgende drie categorieën worden onderscheiden:

- **Overgenomen:** de reactie is verwerkt in de definitieve nota
- **Niet overgenomen:** de reactie is niet verwerkt in de definitieve nota
- **Ter kennisgeving aangenomen:** het college neemt kennis van de reactie.
- **Meenemen bij uitvoering:** de reactie wordt meegenomen bij de uitvoering van het deelfietsbeleid.

De Nota geeft verder per reactie onder ‘indiener’ aan van wie de reactie afkomstig is. Reacties van inwoners(groepen)en ondernemers zijn met oog op privacy geanonimiseerd en voorzien van een uniek nummer.

Het college van B&W behoudt zich het recht om nog eind redactionele wijzigingen door te voeren. De raadscommissie Mobiliteit, luchtkwaliteit en duurzaamheid (MLD) behandelt de Nota Deelfietsen en de bijbehorende Nota van Beantwoording in het vierde kwartaal van 2018. De indieners hebben dan de gelegenheid hun zienswijze toe te lichten.

2

Samenvatting inspraakreacties

2 Samenvatting inspraakreacties

Over het algemeen wordt er kritisch gereageerd op de conceptnota deelfietsen. Een deel van de insprekers is tegen de komst van deelfietsen met als belangrijkste reden dat de openbare ruimte al te zwaar belast is. Een klein deel is positief over het voorgestelde deelfietsbeleid. Een deel van de insprekers is voorstander van de deeleconomie en ook deel(brom)fietsen, maar zou graag wijzigingen zien in het deelfietsbeleid. Daarbij gaat het vooral om het verplicht parkeren van deelfietsen in speciale deelfietsparkeervakken, het parkeerverbod buiten deze vakken en de locaties met parkeerregulatie.

De volgende thema's komen in de inspraakreacties frequent voor:

Parkeren in de drukke delen van de stad

Over de verplichting om deel(brom)fietsen in de drukke delen van de stad (heel Centrum, delen van West en Zuid en rondom OV locaties en parken) vanuit specifieke deelfietsparkeervakken aan te bieden zijn veel reacties binnen gekomen.

- Het levert een ongebruiksvriendelijk systeem op omdat de (brom)fiets niet overal geparkeerd mag worden en hierdoor geen aantrekkelijk alternatief kan zijn voor de gewone fiets.
- Juist op de drukke plekken in de stad is er te weinig ruimte is om specifieke deelfietsvakken aan te leggen. Dit zou ook inefficiënt gebruik van de schaarse openbare ruimte zijn, want ook als er geen deelfietsen geparkeerd staan dan kan de ruimte nog niet voor een ander doel gebruikt worden.
- Voor de 'gewone' fietser is het lastig uit te leggen dat de gewone fiets niet in de specifieke deelfietsvakken geparkeerd mogen worden.
- Tot slot levert het hoge kosten op als gevolg van het aanleggen van de deelfietsvakken en de handhaving op reguliere fietsen. En hoge kosten voor de vergunninghouder omdat er veel capaciteit ingezet moet worden op de verdeling van de fietsen over de verplichte deelfietsparkeervakken.

Om deze redenen heeft het college de specifieke deelfietsparkeervakken uit het beleid gehaald. Deel(brom)fietsen mogen overal geparkeerd worden volgens de regulier geldende (brom) fietsparkeerregels. Om overlast van deel(brom) fietsen tegen te gaan, heeft het college een aantal gebieden aangewezen waar het aanbieden van deel(brom)fietsen verboden is. Het betreft de aller drukste bestemmingen in de stad waar al fietsparkeerregulering plaatsvindt: Leidsepein, Rembrandtplein, rondom de Rode Loper, Hallen, Gerard Douplein en bij de pontaanlandingen in Noord. Hier zijn de Negen straatjes, Museumplein en de Wallen aan toegevoegd omdat de kans op overlast als gevolg van het aanbieden van deel(brom)fietsen op deze locaties groot is. Het college heeft de bevoegdheid om het aantal gebieden waar het verboden is om deel(brom) fietsen aan te bieden uit te breiden als dit nodig is.

Verbod op tussentijds parkeren

Veel ondernemers die deelfietsen aanbieden en potentiele gebruikers hebben gereageerd op het verbod om deelfietsen tussentijds te kunnen parkeren. Dit zou gebruiksonvriendelijk zijn en de deel(brom)fiets zou hierdoor geen volwaardig alternatief kunnen zijn voor de eigen fiets. Bijvoorbeeld omdat het dan niet mogelijk is om tussendoor een boodschap te kunnen doen zonder de deel(brom)fiets weer voor verhuur vrij te geven.
Het college heeft het verbod op het tussentijds parkeren eruit gehaald. Het is nu overal toegestaan om deel(brom)fietsen (tussentijds) te parkeren volgens de reguliere (brom) fietsparkeerregels. Achterliggend doel van het verbod om tussentijds te parkeren was dat de deel(brom)fiets zo vaak mogelijk per dag gebruikt wordt. In de vergunningsvoorwaarden is de eis opgenomen dat deel(brom)fietsen niet langer dan 48 uur stil mogen staan. En het streven dat deel(brom)fietsen gemiddeld 4x per dag gebruikt worden. Hiermee worden stilstaande deel(brom) fietsen ook al voorkomen.

Doelstellingen met deelfietsen en de toegevoegde waarde voor de stad

Een deel van de insprekers plaatst vraagtekens bij de toegevoegde waarde van deelfietsen voor de stad. Iedereen heeft immers al een eigen fiets, voor toeristen zijn er de fietsverhuurders en OV-reizigers kunnen gebruik maken van een OV-fiets. De insprekers zien deelfietsen als een extra belasting van de openbare ruimte en adviseren om deze reden geen deelfietsen in Amsterdam toe te staan. Als alternatief stellen zij voor om te investeren in meer en betere fietsparkeervoorzieningen.

Het college heeft het advies om deelfietsen blijvend te weren niet overgenomen. Reden is dat het realiseren van meer fietsparkeervoorzieningen en handhaving waarschijnlijk niet voldoende

zijn om met de aanhoudende groei van fietsgebruik het hoofd te bieden. Daarom willen we experimenteren met deelfietsen, zoals ook aangekondigd in het fietsbeleid (MJP-Fiets 2017-2022). Als gemeente investeren we flink in het fietsparkeren. Zo zijn er de afgelopen jaren nieuwe plekken gerealiseerd en worden er de komende jaren nog nieuwe voorzieningen opgeleverd. In het MJP-Fiets 2017-2022 zijn 24 locaties, de zogenaamde hotspots, opgenomen waar het fietsparkeren de komende jaren wordt aangepakt. Vanwege de aanhoudende groei van het fietsgebruik verwachten we echter niet dat dit voldoende is. Er zit een grens aan wat er aan fietsparkeercapaciteit gerealiseerd kan worden in de openbare ruimte, onder de grond en inpandig. En wat we kunnen bereiken met handhaving op maximale parkeerduur. Om die reden willen we onderzoeken of innovatieve maatregelen zoals deelfietsen kunnen bijdragen aan meer fietsritten met minder geparkeerde fietsen.

Toeristen

Een deel van de inspraakreactie gaat over toeristen. Een veel gestelde vraag is waarom de gemeente toeristen niet als doelgroep ziet omdat dit bij uitstek een groep is waarvoor een deelfiets meerwaarde kan hebben omdat zij niet over een eigen fiets beschikken. En de vraag op welke manier de gemeente gaat voorkomen dat deelfietsen door toeristen gebruikt gaan worden. Het college ziet vooral kansen met deel(brom) fietsen voor Amsterdam in de versterking van de keten fiets-OV, het verminderen van de fietsparkeerdruk als de deelfietsen in de plaats komen van de eigen (stations)fiets en als vervanging van het aantal autoritten. Toeristen die een deel(brom)fiets gebruiken dragen niet of weinig bij aan bovengenoemde doelen. Om deze reden zien we toeristen niet als doelgroep voor deel(brom)fietsen. Bovendien zijn er diverse fietsverhuurders actief in Amsterdam waar toeristen een fiets kunnen huren. De meerwaarde van fietsverhuurders is ook dat verhuurders toeristen goed kunnen voorlichten over het fietsen in Amsterdam. Als gemeente kunnen we het gebruik van deel(brom)fietsen door toeristen niet verbieden. Wel kunnen we in de vergelijkende toets kijken naar de manier hoe aanbieders denken bij te kunnen dragen aan de doelstellingen uit deze beleidsnota.

Belasting van de openbare ruimte en tegengaan van overlast in de openbare ruimte

Een deel van de insprekers is tegen de komst van deel(brom)fietsen in Amsterdam omdat de druk op de openbare ruimte nu al hoog is. Daarnaast worden vragen gesteld op welke manier de gemeente gaat voorkomen dat de overlast zoals in de zomer van 2017 zich weer voor gaat doen.

Het college verwacht overlast te kunnen voorkomen door de in de beleidsnota beschreven regulering van het te huur aanbieden van deel(brom)fietsen in de openbare ruimte. De belangrijkste vergunning eisen die hieraan bijdragen zijn:

- Verbod om deel(brom)fietsen te huur aan te bieden op de allerdrukste plekken in de stad. Het college kan het aantal plekken met een aanbiedverbod indien nodig uitbreiden.
- Het aantal deelfietsen voor de eerste pilot van 2-3 jaar is met bijna de helft verminderd van 9.000 naar 4.800.
- Deel(brom)fietsen moeten gemiddeld vier keer per dag gebruikt worden.
- Deel(brom)fietsen die niet gebruikt kunnen worden (vanwege bijvoorbeeld een defect of een lege acuut) mogen niet langer dan 48 uur stil staan.
- Er worden kwaliteitseisen gesteld aan de deel(brom)fietsen en de manier waarop de vergunninghouder reageert op klachten.

Aantal toegestane deelfietsen

De stadsdelen en een aantal insprekers gaven aan dat ze het aantal van 9.000 deelfietsen wel erg veel vinden voor een proef van 2-3 jaar. Men zou graag een kleinere proef willen.

Het college heeft het aantal toegestane deelfietsen naar beneden bijgesteld, van 9000 naar 4800. De berekening van het aantal toegestane deelfietsen in de conceptnota was gebaseerd op het systeem met de aangewezen deelfietsparkeervakken en kengetallen van andere Europese steden waar al deelfietsen gebruikt worden. In de definitieve beleidsnota hebben we naar aanleiding van de inspraakreacties en het loslaten van de aangewezen fietsparkeervakken het maximaal aantal toegestane deelfietsen naar beneden bijgesteld. Op basis van fietsparkeer-tellingen binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ en de streefwaarden van de gemeente voor de maximale bezettingsgraad van de voorzieningen (85%) en maximale parkeerdruk (100-125%) en de verwachte autonome groei van het fietsgebruik kan berekend worden hoeveel ruimte er is voor extra fietsen in de bestaande fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Voor de periode 2019-2021 is er nog ruimte voor ongeveer 4.800 fietsen in de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Voor een volgende vergunning periode of de mogelijke verlenging van de eerste periode met een jaar, stelt het college opnieuw een maximum vast.

Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente) en het doorberekenen van een eerlijke prijs

Diverse insprekers (bewoners en organisaties en stadsdelen) hebben aangegeven dat de kosten voor het uitvoeren van het deelfietsbeleid wel erg hoog zijn in verhouding tot het aantal deelfietsen. Bijna alle aanbieders van deel(brom) fietsen die hebben gereageerd gaven aan dat het doorberekenen van alle gemeentelijke kosten aan de vergunninghouders een gezonde businesscase in de weg staat. Aanbieden van deelfietsen zonder andere inkomsten uit bijvoorbeeld datahandel en reclame is dan bijna niet mogelijk.

Het college heeft de totale kosten voor uitvoering van het deel(brom)fietsbeleid flink omlaag gebracht. De grootste kostenpost was het aanleggen van specifieke deelfietsparkeervakken en de handhaving om deze deelfietsvakken vrij te houden van andere fietsen. Deze kosten zijn uit het definitieve plan gehaald. Omdat er niet meer gewerkt wordt met vaste deelfietsparkeervakken kan de gemeente ook minder kosten doorberekenen aan de aanbieders. We houden vast aan het principe dat de vergunninghouders voor het gebruik van de openbare ruimte een eerlijke prijs zouden moeten betalen. 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.

Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen

Er zijn diverse reacties binnen gekomen over de elektrische bromfietsen en bakfietsen die in het concept beleid als niche opgenomen waren. Met de mogelijkheid van maximaal 2 vergunningen per niche voor max 250 voertuigen per vergunninghouder. Hieronder vindt u de meest genoemde reacties:

- Deelbrommers zijn een alternatief voor autoritten en zouden onder het autodeelbeleid moeten vallen. Het college heeft dit niet overgenomen omdat de parkeerregels voor brommers gelijk zijn aan fietsen. Dit deel(brom) fiets beleid heeft het doel om het parkeren van te huur aangeboden deelbrommers te reguleren.
- De dienst zoals Felyx die nu aanbiedt met elektrische snorfietsen moet blijven bestaan, inclusief de mogelijkheid om overal te kunnen parkeren. Het college heeft dit advies deels overgenomen. Het ziet af van verplichte parkeervakken. Maar het college handhaaft het voornemen om vergunningen voor bromfietsen en niet voor snorfietsen te verlenen.
- Een uitzondering maken voor elektrische deelsnorfietsen om zonder helm op de fietspaden te mogen rijden. Het college heeft dit niet overgenomen omdat er geen uitzondering gemaakt kan worden op de regel met helm naar de rijbaan.
- Geen deelbakfietsen en bromfietsen toestaan omdat deze meer ruimte in beslag nemen dan reguliere fietsen. Het college heeft de vergunning voor deelbakfietsen uit het beleid gehaald omdat gezien het geringe aantal en het ruimtegebruik deelbakfietsen zich beter lenen voor een kleinschaliger experiment. De vergunning voor deelbromfietsen is erin gebleven omdat deze een alternatief kunnen vormen voor autoritten binnen de stad.
- Het maximum aantal toegestane deelbrommers per vergunninghouder verhogen omdat 250 eigenlijk te weinig is om een goede businesscase te maken. Het college heeft dit verzoek niet overgenomen. Gelet op het grotere ruimtebeslag ten opzichte van een gewone deelfiets zien we in beginsel beperkt ruimte voor deelbromfietsen in de openbare ruimte. In de periode 2019-2021 is er ruimte voor maximaal 500 zero-emissie deelbromfietsen.
- Een aparte vergunning opnemen voor elektrische fietsen. Het college heeft dit verzoek niet overgenomen. Electrische fietsen valken onder de reguliere vergunning voor deelfietsen.

Concurrentie met reguliere fietsverhuurders

In totaal hebben zes fietsverhuurders een inspraakreactie ingediend. De belangrijkste strekking van deze reacties is dat deelfietsen oneerlijke concurrentie vormen voor reguliere fietsverhuurders. Fietsverhuurders betalen hoge huurprijzen om fietsen vanuit winkels te verhuren. De komst van deelfietsen kan betekenen dat de fietsverhuurders klanten verliezen en daardoor bestaanszekerheid verliezen. Fietsverhuurders benadrukken ook het belang van de fietsverhuur bij het voorlichten van toeristen over veilig fietsen in Amsterdam.

Het college heeft begrip voor de reactie van de fietsverhuurders en is ook tevreden over de rol van de fietsverhuurders bij het voorlichten van toeristen. Het is echter niet aan het college om een specifieke groep ondernemers te beschermen tegen nieuwe innovatieve marktontwikkelingen. Het college heeft er bewust voor gekozen om toeristen niet als doelgroep op te nemen in het deelfietsbeleid. In de vergelijkende toets bij vergunningverlening wordt ook gekeken op welke manier de aanbieders bijdragen aan de beschreven doelstellingen in het beleid.

Interoperabiliteit

Insprekers benadrukken het belang van interoperabiliteit, de mogelijkheid om via één app verschillende vervoerswijzen waaronder deel(brom)fietsen te kunnen gebruiken. Het college heeft dit advies overgenomen. In 2018 hebben verschillende marktpartijen en overheden een begin gemaakt richting de ontwikkeling van een interoperabel deelfietssysteem door met elkaar uitgangspunten en standaarden te ontwikkelen. Deze uitgangspunten en standaarden worden als minimale eis opgenomen.

Privacy en dataverzameling

Slimme deelsystemen en bijbehorende applicaties leveren een schat aan informatie op. Voor sommige aanbieders is de handel in deze data ook de primaire reden om deelvoertuigen aan te bieden. Deze bedrijven kunnen zo deelvoertuigen relatief goedkoop op de markt brengen, omdat zij de voertuigen niet kostendekkend aan hoeven te bieden. Aandachtspunt is dat gebruikers van de deelvoertuigen niet altijd op de hoogte zijn van welke informatie verzameld wordt, geen regie hebben over hun eigen gegevens of dat er gegevens verzameld en verhandeld worden die niet relevant zijn voor het gebruik van de deelvoertuigen. De gemeente Amsterdam wil dat alle partijen waarmee zij samenwerkt persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving verwerken. Dit betekent dat wij verwachten dat aanbieders van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte verantwoordelijk omgaan met data en de privacy van de gebruikers. In de vergelijkende toets scoren aanbieders die zorgvuldiger omgaan met deze gegevens beter dan aanbieders die dat niet doen.

Conclusie

Naar aanleiding van de inspraakreacties op de concept nota deelfiets is het deelfietsbeleid zoals hierboven al beschreven aangepast. Belangrijkste aanpassingen zijn:

- Parkeren in de drukke delen van de stad: Deel(brom)fietsen mogen overal geparkeerd worden volgens de regulier geldende (brom) fietsparkeerregels, de specifieke deelfietsparkeervakken in drukke delen van de stad zijn komen te vervallen.
- Tussentijds parkeren: Het is mogelijk om tijdelijk te pauzeren, het verbod op tussentijds parkeren is komen te vervallen.
- De doelstelling van de proefperiode van twee jaar is aangepast: Amsterdam kiest voor het gereguleerd toestaan van deelfietsen en deelbromfietsen in de openbare ruimte omdat;
  - deel(brom)fietsen kunnen bijdragen aan een verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
  - deelbromfietsen een alternatief kunnen bieden voor autoritten;
  - deel(brom)fietsen kunnen zorgen voor een vermindering van het aantal geparkeerde (brom)fietsen in de openbare ruimte, en;
  - regulering overlast voorkomt.

Naar aanleiding van de ambitie in het coalitieakkoord om Amsterdam autoluw te maken is de doelstelling 'deel(brom)fietsen als alternatief voor autoritten' toegevoegd. Het doel om fietsgebruik te stimuleren is juist uit het deel(brom) fietsbeleid gehaald. Aanleiding daarvoor is dat deze doelstelling al op andere manieren zoals vanuit het MJP fiets wordt nagestreefd.

- Toeristen: Toeristen kunnen niet uitgesloten worden, maar zijn ook geen doelgroep
- Belasting van de openbare ruimte en voorkomen van overlast met deelfietsen: Om overlast tegen te gaan, is het maximaal aantal deelfietsen teruggebracht van 9.000 tot 4.800, mogen in de drukste gebieden van de stad deelvoertuigen niet aangeboden worden en zijn eisen opgenomen om gebruik te stimuleren/ongebruik tegen te gaan.
- Aantal toegestane deelfietsen is teruggebracht van 9.000 naar 4.800.
- Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente) zijn gereduceerd, nu er geen exclusieve vakken meer zijn, daarnaast is het niet mogelijk om alle kosten van de gemeente door te belasten aan de vergunninghouders op het heffen van leges na.
- Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen: Deelbromfietsen blijven onderdeel van de proefperiode om te testen of zij een alternatief bieden voor autoritten in de stad. Bakfietsen en andere deelvoertuigen zoals elektrische steps en Biro's zijn geen onderdeel gezien het ruimtebeslag en de ambitie om de druk op de schaarse (parkeer)ruimte te verminderen. Wel heeft de gemeente straks de mogelijkheid om kleinschalige experimenten met andere deelvoertuigen uit te voeren.
- Concurrentie met reguliere fietsverhuurder; begrip voor het standpunt van fietsverhuurder, echter het is niet aan het college om een

specifieke groep ondernemers te beschermen tegen nieuwe innovatieve marktontwikkelingen

- Interoperabiliteit: Er zijn eisen toegevoegd aan de vergunningverlening om een zo veel mogelijk interoperabel systeem na te streven.
- Privacy: Aanbieders moeten zich natuurlijk houden aan de geldende wet en regelgeving op het gebied van privacy en gegevensverzameling. In de vergelijkende toets scoren aanbieders die zorgvuldiger omgaan met privacy en gegevens beter dan aanbieders die dat niet doen.

3

Inspraakreacties en beantwoording

1 Aangewezen deelfietsparkeer-vakken

Het voorgestelde parkeerbeleid is te complex, moeilijk te begrijpen en daarmee ook moeilijk te handhaven. Voornaamste is nog dat de deelfiets op het gebied van parkeren waarbij gebruik gemaakt wordt van aangewezen deelfietsparkeervakken met een parkeerverbod daarbuiten totaal onaantrekkelijk is ten opzichte van de eigen fiets. Voor veel gebruikers, met name de inwoners van de stad met nu nog eigen fietsen, zal de deelfiets op basis hiervan geen optie zijn en zodoende geen eerlijke kans krijgen. Er dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen het tijdelijk parkeren van een fiets en het beëindigen van een reservering van een fiets in bepaalde zones. Zolang het tijdelijke parkeren onaantrekkelijker is voor een deelfiets dan voor een gewone fiets krijgt de deelfiets geen eerlijke kans. De voorgestelde complexe regelgeving is nauwelijks uit te leggen aan de fietsers.
A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A12, G1, O1, O3, K2, B11, B62, B66,B84,B129, B174, B249, B255, B323, B324, B329, B340, B370, B383

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het concept deelfietsbeleid aangepast om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten en de complexiteit te verminderen. De verplichte deelfietsparkeervakken in het centrum en andere drukke delen in Amsterdam Zuid en West zijn eruit gehaald. Het beleid is nu in principe free floating behalve op de allerdrukste bestemmingen in de stad waar het aanbieden van deelfietsen verboden is. Deelfietsen die gebruikt worden mogen wel overal geparkeerd worden, volgens de reguliere fietsparkeerregels.

Het parkeerverbod in grote zones waar je je deelfiets niet op slot kan zetten, is nogal vreemd. Het kan toch niet zo zijn dat je met een gewone fiets wel iets kunt kopen bij de Bijenkorf, en met een deelfiets niet. Je kunt wel eisen dat deelfietsen niet in deze zones verhuurd mogen worden. Dat is een minder beperkende eis. Je kunt dan wel naar de Bijenkorf om iets te kopen, maar inleveren kan alleen in een parkeervak.
A1

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het beleid aangepast. Deel(brom)fietsen mogen overal tussentijds gepauzeerd worden (ipv geparkeerd) volgens de regulier geldende parkeerregels.

Het snijdt geen hout om juist deelfietsen in het centrum te verbieden. Het is paradoxaal, maar juist in de binnenstad waar de gemeente deelfietsen wil verbieden, kan de deelfiets het beste bijdragen aan het slim benutten van de schaarse ruimte. Een moderne deelfiets past in de trend van verschuiving van bezit naar gebruik. Geen fiets(wrak) bezitten, maar een deelfiets gebruiken scheelt heel veel schaarse openbare ruimte.
A8

↳ **Overgenomen.**
We hebben het beleid aangepast. Free floating is overal toegestaan met uitzondering van de drukste bestemmingen in de stad (o.a. Leidse Plein, Rembrandtplein, Rode Loper, de Hallen, een deel van de oude Pijp, pontaanlandingen, Negen Straatjes, Museumplein en Wallengebied) daar geldt een aanbiedverbod in de openbare ruimte. Vergunninghouders kunnen met de gemeente in overleg over de mogelijkheden voor het gebruik van inpandige stallingen op deze locaties. Met de vergunningsvoorwaarden stuurt de gemeente op het voorkomen van stilstaande deelfietsen.

Deelfietsen op OV-locaties: Op welke manier wil de gemeente Amsterdam ruimte gaan reserveren bij NS stations, waar de gemeente immers maar één van de stakeholders is. Is NS/ProRail bereid medewerking te verlenen aan beleidsvoornemens van de gemeente, in aanmerking nemend dat vanuit diezelfde omgeving ook OV-fiets wordt geëxploiteerd? Deelfietsen versterken de keten. Hoe gaat de gemeente Amsterdam dat dubbelgebruik bij OV-knooppunten stimuleren in de wetenschap dat daar wordt 'geconcurreerd' met een andere aanbieder van ketenmobiliteit per fiets (OV-fiets)?
A9, A12, B28

↳ **Overgenomen.**
We hebben het beleid aangepast. Free floating is overal toegestaan met uitzondering van de drukste bestemmingen in de stad (o.a. Leidse Plein, Rembrandtplein, Rode Loper, de Hallen, een deel van de oude Pijp, pontaanlandingen, Negen Straatjes, Museumplein en Wallengebied) daar geldt een aanbiedverbod in de openbare ruimte. Vergunninghouders kunnen met de gemeente in overleg over de mogelijkheden voor het gebruik van inpandige stallingen op deze locaties. Met de vergunningsvoorwaarden stuurt de gemeente op het voorkomen van stilstaande deelfietsen.

Wij bespreken graag met u welke potentiele locaties er zijn voor het toevoegen van parkeerplaatsen voor deelfietsen.
SD-NW, sd ZO, SD O, B07, B29, B36, B40, B59, B63, B64, B67, B69, B89, B90, B91, B94, B96,B103, B104, B411, B412, B413, B276

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dit is niet meer relevant, er wordt niet meer gewerkt met aangewezen deelfietsvakken.

Kijk naar andere steden waarbij met vaste parkeervakken gewerkt wordt. Deelfietsaanbieders moeten zelf zorgen voor hun eigen fietsparkeervoorzieningen en een goede verspreiding van de fietsen. Freefloating is niet het juiste systeem.
A11, B25, B32

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. In geen enkele andere Europese stad is het fietsgebruik zo hoog als in Amsterdam. We verwachten niet dat een systeem met vaste stations zoals in Parijs ook in Amsterdam werkt. In Amsterdam staan al zeer veel geparkeerde fietsen en het is niet haalbaar om specifieke deelfietsvakken voor deelfietsen te maken. Hier is te weinig openbare ruimte voor, en daarnaast is het aanleggen en het vrijhouden van de deelfietsvakken van gewone fietsen erg duur. Tot slot komt er uit de consultatie en inspraak naar voren dat het systeem met deelfietsvakken ook niet gebruiksvriendelijk is.

Een digitaal netwerk van fietspunten met interoperabel platform is gebruiksvriendelijk, heeft aanpasbare locaties, is schaalbaar, relatief goedkoop en goed te handhaven/monitoren. En daarom een beter alternatief. In plaats van met fysieke 'docking stations' te werken, kan Amsterdam het op de Zuidas bestaande netwerk van digitale fietspunten uitbreiden. Meerdere operators kunnen daarop dan hun aanbieding doen. Op Digitale Fietspunten kun je dan een deelfiets huren en alleen als je ze daar weer terugplaatst stopt de huurperiode: mooi geordend. Ergens anders uitchecken dan bij een Digitaal Fietspunt kan niet; op slot zetten terwijl de huur doorgaat wel. Elk Digitaal Fietspunt kan met regelmaat op gebruik worden geëvalueerd en opgeheven of verplaatst worden zonder wezenlijke kosten. Via een dashboard kan de gemeente alle activiteiten van de aanbieders realtime volgen. Dit zal de kosten voor handhaving door de gemeente drastisch bepreken en de effectiviteit verhogen. Op deze manier kan Amsterdam met fietsdelen een voorsprong nemen op toekomstbeelden van 'Interoperabiliteit' en 'Mobility as a Service-aanbiedingen' (MaaS) en kan met Amsterdamse bedrijven worden gewerkt die al grote ervaring hebben met de Amsterdamse fietscultuur en daarop voortbouwen.
A12

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben ervoor gekozen om het aantal toegestane deelfietsen te minimaliseren van 9.000 naar 4.800. Daarnaast is er gekozen voor het in de hele stad toestaan van free floating in verband met het verhogen van de gebruikersvriendelijkheid, waardoor de deelfiets een gelijkwaardig alternatief wordt voor de eigen fiets, en het verlagen van de uitvoeringskosten voor de gemeente.

Er wordt gekozen voor een free-floating systeem; de deelfietsen worden net als eigen fietsen conform de geldende regels gestald (in de voorzieningen) in de openbare ruimte of in fietsparkeergelegenheden, bijv. OV-stations. Er is te weinig openbare ruimte om specifieke deelfietsvakken te maken. Het idee van locatie gebonden reguleren kent een aantal stevige aandachtspunten. Zoals de noodzaak tot handhaving, plekken die alleen voor deelfietsen (bosjes bij elkaar) beschikbaar zijn, het onttrekken aan de openbare ruimte van deze plekken, auto's van de aanbieders die voortdurend moeten rondrijden om voor herverdeling te gaan zorgen. En de regels zijn lastig uit te leggen aan de gebruikers. In de vergunningsvoorwaarden moet als eis opgenomen worden dat de deelfietsaanbieder ervoor zorgt dat de fietsen zich niet ophopen op bepaalde (populaire) locaties.
SD-O, SD-Z, SD-W

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het beleid aangepast. In de definitieve beleidsnota zijn geen aangewezen deelfietsparkeervakken meer opgenomen. Aanleiding daarvoor zijn o.a. de hoge uitvoeringskosten (voor de gemeente en ondernemers) en de gebruiksvriendelijkheid. Free floating is overal toegestaan met uitzondering van de drukste bestemmingen in de stad (o.a. Leidse Plein, Rembrandtplein, Rode Loper, de Hallen, een deel van de oude Pijp, pontaanlandingen, Negen Straatjes, Museumplein en Wallengebied) daar geldt een verbod op het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte. Deelfietsen mogen daar wel tussentijds geparkeerd worden conform de huidige fietsparkeerregels. Het college heeft de bevoegdheid om zo nodig als gevolg van overlast en fietsparkeerdruk het aantal locaties waar het verboden is om deel(brom)fietsen uit te breiden. Vergunninghouders kunnen met de

gemeente in overleg over de mogelijkheden voor het gebruik van inpandige stallingen op deze locaties.

Freefloating vs back-to-few/many. We hebben in ons AB ook gediscussieerd over wat – in elk geval in ons stadsdeel - het handigste systeem zou zijn. Wij geven u de verschillende standpunten mee. Freefloating maakt een deelfietssysteem gebruiksvriendelijk, want het maakt van-deur-tot-deur-vervoer mogelijk. Het voorkomt ook de grote nadelen van fietsparkeervakken alleen voor deelfietsen: hoge kosten voor inrichting, onderhoud en handhaving, met een juridisch vereiste hoeveelheid bebording; extra verkeersbewegingen van de aanbieders voor het logistiek herverdelen van het aanbod in de vakken en het ophalen van niet in vakken geparkeerde deelfietsen. En dan hebben we de te verwachten maatschappelijke weerstand nog niet genoemd, waar er vaak al te weinig plek is voor het parkeren van de eigen fiets, en het commerciële gebruik van de openbare ruimte. Maar ook het aanwijzen van specifieke deelfietslocaties, een systeem van back-to-few en later wellicht to-many, kan een voordeel hebben, namelijk de loopafstand. De gedachte hierachter is dat met het afnemen van openbare ruimte voor fietsparkeren ook de fietser wat vaker een stukje zal moeten lopen, Bike&Walk, zoals u dat in uw Meerjarenplan fiets 2017-2022 noemt. Een systeem van fietsparkeervakken kan bijdragen aan deze gewenning en gedragsverandering.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw overwegingen met betrekking tot free floating en back-to-many. We hebben het beleid aangepast. In de definitieve beleidsnota zijn geen aangewezen deelfietsparkeervakken meer opgenomen. Aanleiding daarvoor zijn o.a. de hoge uitvoeringskosten (voor de gemeente en ondernemers) en de gebruiksvriendelijkheid. Free floating is overal toegestaan met uitzondering van de drukste bestemmingen in de stad (o.a. Leidse Plein, Rembrandtplein, Rode Loper, de Hallen, een deel van de oude Pijp, pontaanlandingen, negen straatjes, Museumplein en Wallengebied) daar geldt een verbod op het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte. Deelfietsen mogen daar wel tussentijds geparkeerd worden conform huidige fietsparkeerregels. Het college heeft de bevoegdheid om zo nodig als gevolg van overlast en fietsparkeerdruk het aantal locaties waar het verboden is om deel(brom)fietsen uit te breiden. Vergunninghouders kunnen met de gemeente in overleg over de mogelijkheden voor het gebruik van inpandige stallingen op deze locaties.

In de deelraad heb ik eerder gepleit voor gereguleerde deelfietsen ter voorkoming van de wildgroei in de toeristenverhuurmarkt. Maar dan wel volgens een model waar men de fiets op een vast punt terugzet, zoals al in veel wereldsteden het geval is. Het nu gekozen model met meerdere aanbieders lijkt me problemen op te leveren mbt infrastructuur enz. Waarom het nu weer zo ingewikkeld gemaakt?
B29

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het deelfietsbeleid heeft het doel om het te huur aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte te reguleren. Om een monopolie positie te voorkomen en concurrentie en innovatie te stimuleren wordt er gewerkt met een schaarse vergunning met maximaal 3 vergunningen. Een systeem met vaste breng- en haallocaties vraagt veel infrastructurele aanpassingen en daarmee ook relatief hoge kosten. Daarnaast is zo'n systeem volgens een groot deel van de insprekers niet gebruiksvriendelijk en geen volwaardig alternatief voor de eigen fiets. Om die reden is gekozen voor free floating, met uitzondering van een aantal drukke bestemmingen waar het aanbieden van deelfietsen verboden is.

Mocht er op straat te weinig ruimte zijn voor aparte deelfietsparkeerplekken dan worden andere mogelijkheden onderzocht. Hierbij is het nadrukkelijk de optie autoparkeerplekken om te vormen tot locaties waar deelfietsen worden aangeboden. Met het omvormen van twee autoparkeerplekken komt er ruimte voor ongeveer 20 deelfietsen." Deze aanpak zou ook zonder deelfiets nu al de oplossing kunnen zijn om de wanorde aan te pakken die eerder de motivatie lijkt te zijn om 'iets' te doen, dan de kosten die aan stilstaande fietsen verbonden zouden zijn. Door nu 900 autoparkeerplaatsen op te heffen ontstaat er ruimte om de fietsparkeerdruk te verminderen. Daar is een fietsdeelsysteem niet voor nodig.
A12

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het omzetten van autoparkeerplekken naar fietsparkeerplekken wordt in de praktijk al gedaan. Zie ook het Kader Fietsparkeren 2015. In het coalitieakkoord heeft het college de ambitie opgenomen om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven aantal autoparkeerplekken op te heffen de komende jaren. Een deel daarvan zal ten goede komen van fietsparkeren.

Wij voegen graag wat parken toe aan de lijst waar het verboden is voor deelfietsen om vrij te parkeren. Ten aanzien van de voorgestelde gebieden waar deelfietsen niet vrij geparkeerd mogen worden stellen wij voor om in aanvulling op de reeds genoemde parken van Nieuw-West (Rembrandtpark, Sloterpark, De Oeverlanden, De Bretten/Geuzenbos en het Lutkemeerpark) een drietal kleinere parken die intensief worden gebruikt mede voor evenementen toe te voegen, namelijk Stadspark Osdorp, Gerbrandypark en het Eendrachtspark.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. In geen enkele andere Dank voor uw reactie. Naar aanleiding van de consultatie hebben we het beleid aangepast. Om een gebruiksvriendelijker deelfietssysteem mogelijk te kunnen maken met duidelijke goed communiceerbare regels hebben we ervoor gekozen om overal free floating toe te staan behalve op de allerdrukste bestemmingen in de stad. Door de vergunningsvoorwaarde dat deelfietsen zo min mogelijk stil mogen staan verwachten we dat er geen problemen zullen optreden met concentraties deelfietsen in parken of op andere locaties waar dit niet gewenst is. Dit heeft immers gevolgen voor de vergunning. Mochten er toch problemen met deelfietsen in de parken ontstaan dan kan het college deze parkeren aanwijzen als locatie waar deelfietsen niet aangeboden mogen worden. Voor deel(brom)fietsen gelden dezelfde parkeerregels gelden als voor reguliere (brom)fietsen.

2 Communicatie

Ten slotte verzoeken wij u om in de communicatie ook aandacht te besteden aan de inwoners en werknemers in de omliggende gemeenten via de daarvoor beschikbare communicatiemiddelen zoals lokale media.
G1

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Bij het opstellen van het communicatieplan zullen we uw reactie meenemen.

Wij zijn benieuwd naar de communicatietrajecten van zowel vergunninghouders als de gemeente Amsterdam om bekendheid te geven aan de mogelijkheid om deelfietsen te huren in Amsterdam. Wij achten het van groot belang dat de beschikbaarheid van deelvervoermiddelen bij zoveel mogelijk potentiële gebruikers bekend is. Daarnaast dienen de regels ten aanzien van het deelfietsgebruik breed gecommuniceerd te worden. Wij zijn benieuwd hoe gebruikers van deelfietsen en anderen weggebruikers op de regelgeving worden geattendeerd, met name bij de parkeervakken voor deelfietsen. Wij vertrouwen erop dat dit op een heldere en uniforme wijze zal plaatsvinden, die zo min mogelijk het straatbeeld aantast.
SD-NW

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Dank voor uw reactie. Na vergunningverlening maken we afspraken met de vergunninghouder over de communicatie en wordt er een gemeentelijk communicatieplan opgesteld. We hebben een aantal wijzigingen doorgevoerd, waaronder het loslaten van de aangewezen deelfietsparkeervakken, waardoor de regels makkelijker uit te leggen zijn.

3 Concurrentie bestaande bedrijven

Dit project roept een hoop vragen bij mij op. Om te beginnen; hoe worden de drie partijen die de fietsen mogen exploiteren geselecteerd? Bij mijn weten zijn er een stuk of 10 fietsverhuurders in de stad, het lijkt mij dat deze partijen als eerste in aanmerking gaan komen (anders wordt de ondernemer weer de dupe van Amsterdams beleid). Daarnaast lees ik dat het voornamelijk bedoeld is voor Amsterdammers en forenzen. In dat geval zal het eerste punt minder belangrijk zijn, echter hoe wordt dit gewaarborgd? Middels gebruik van burgerservicenummer? Dit lijkt mij een ideale oplossing om te voorkomen dat de ondernemers in de stad hier de dupe van gaan worden. Het idee wordt leuk gebracht maar het is imo belangrijk dat dit niet ten koste gaat van de Amsterdamse ondernemers. Want als ik door de regels heen lees, vrees ik dat dit de zoveelste uiting is van betutteling van onze stad. Daarnaast vraag ik me af wat dit project de Amsterdammer gaat kosten? Het is natuurlijk niet alleen aanschaf van de fietsen, maar ook toezicht, onderhoud etc. Blijft de gemeente hier "donateur" of komt dit volledig op conto van de commerciële partijen?
B357

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De drie partijen die een vergunning krijgen voor het commercieel aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte worden geselecteerd op basis van een vergelijkende toets. De drie partijen met de hoogste score zijn de partijen die de vergunning krijgen. De huidige fietsverhuurders in de stad kunnen ook een vergunning aanvragen.
De primaire doelgroepen zijn inderdaad Amsterdammers en forensen. In de monitoring wordt gekeken in hoeverre deze doelgroepen gebruik maken van de deelfietsen. Als overheid kunnen wij het gebruik van deelfietsen door toeristen niet uitsluiten. Wel kunnen wij in de vergelijkende toets de ondernemers vragen op welke manier hun aanbod bijdraagt aan het realiseren van de genoemde doelstellingen. De gemeente draagt niet bij aan de exploitatie van de deelfietsen, dit is aan de vergunninghouders zelf. Daarnaast zijn de uitvoeringskosten van de gemeente omlaag gebracht.

Mocht het zo zijn dat er behoefte bij de consument is voor aanvullende dienstverlening in de vorm van deel(brom/snor)fietsconcepten, dan begrijpt BOVAG (opmerking: moet dit niet geanonimiseerd worden?) dat de gemeente grip wil houden op dat aanbod door middel van aanbesteding. Voor zo'n eventuele aanbesteding zou BOVAG (opmerking: idem) graag zien dat een gelijk speelveld wordt bewaakt tussen aanbieders van deel(brom/snor)fietsen enerzijds, en ondernemers die op locatie huur(brom/snor)fietsen aanbieden anderzijds. Concreet betekent dat onder andere dat aanbieders van deel(brom/snor) fietsen een faire prijs moeten betalen voor de openbare ruimte die zij innemen. De openbare ruimte heeft immers ook een 'prijs' (ruimtebeslag, onderhoud, alternatieve aanwending), evenals winkelruimte die immers ook niet gratis is. Vanuit het belang van de consument, die zorgeloos wil kunnen genieten van zijn mobiliteit op maat, vindt BOVAG (opmerking: idem) het daarnaast van belang dat er permanente eisen worden gesteld aan de kwaliteit en staat van onderhoud van de aangeboden deelvoertuigen.
O2

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Er is geen sprake van een aanbesteding of concessie. Het gaat om een vergunningprocedure met maximaal drie vergunningen voor deelfietsen (max 1600 per vergunninghouder) en maximaal twee vergunningen voor deelbromfietsen (max 250 deelbromfietsen per vergunninghouder). Onderdeel van de vergunningsvoorwaarden zijn eisen over kwaliteit en onderhoud van de fietsen. In de beleidsnota staat het uitgangspunt dat we een eerlijke prijs rekenen voor het gebruik van de openbare ruimte. 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, door te berekenen 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 worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. De gemeente zal alleen de kosten voor het vergunningsverleningsproces doorbereken aan de vergunning gaanvragers door middel van leges.

Kosten voor gebruik van de openbare ruimte en oneerlijke concurrentie met fietsverhuurders. Vergunninghouders voor deelfietsen krijgen een uitzonderingspositie omdat zij tegen relatief lage kosten de openbare ruimte commercieel mogen exploiteren. Het eerlijke tarief dat staat beschreven in de conceptnota (€ 30/m²/jaar

gebaseerd op de kosten die een horeca ondernemer voor een terras betaald) is niets vergeleken met de huurprijs voor een pand. Het is een slecht plan omdat hiermee de fietsverhuurders en fietsenmakers weggeconcurreerd worden. Wat leidt tot banenverlies en minder service voor Amsterdammers die hun fiets willen laten maken. Bovendien leidt dit plan tot meer overlast in de openbare ruimte. De doelstellingen van de gemeente kunnen beter bereikt worden door het maken van meer fietsparkeervoorzieningen en meer handhaving.
A6, A10, A12, B402, B403

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente vindt het inderdaad belangrijk dat er een eerlijke prijs betaald wordt voor het commercieel gebruik van de openbare ruimte. We zien zeker de toegevoegde waarde van fietsverhuurders bij het verhuren van fietsen aan toeristen inclusief de voorlichting van toeristen over fietsen in Amsterdam. We kunnen als gemeente echter niet de al bestaande ondernemers beschermen tegen nieuwe ontwikkelingen op de markt. Experimenteren met deelfietsen past binnen het fietsbeleid van de gemeente. De komende jaren investeren we flink in het fietsparkeren op de drukste plekken in de stad (MJP-Fiets 2017-2022) en de fietsparkeerhandhaving. Er zijn grenzen aan wat er bereikt kan worden met het bijbouwen van fietsparkeercapaciteit. Jaarlijks stijgt het aantal fietsen sowieso met minimaal 1%. Juist door de deelfiets een kans te geven, hopen we de huidige fietsparkeerdruk niet verder te laten oplopen en in sommige gebieden te laten dalen.

De deelfietsaanbieders kunnen de openbare weg gebruiken als fietsverhuurwinkel waar bestaande fietsverhuurders marktconforme huurprijzen betalen voor de verhuur en opslag van de fietsen. Het is uniek dat plotseling (vrijwel) de gehele openbare weg als commerciële ruimte gebruikt mag worden. Dit is ernstige en een plotselinge verschuiving van het gelijke economische speelveld. Heeft de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze belangrijke wijziging van situatie in de fietsverhuurbranche. Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar de mogelijke oneerlijke concurrentie en zo ja, hoe is dat precies onderzocht en wat zijn hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom niet? Heeft het (vrijwel) geheel openstellen van de openbare weg als commerciële locatie niet meer nadelen dan voordelen die er behaald kunnen worden met de (zeer onzekere) doelstellingen van het project? Veel fietsenwinkels in heel Amsterdam (niet alleen het centrum) kunnen blijven bestaan omdat er ook fietsen verhuurd worden. Hierdoor blijft het mogelijk in Amsterdam waar de winkel vierkante meters zeer duur zijn koopfietsen en fietsreparaties aan te blijven bieden aan de Amsterdammers. Daarnaast biedt de fietsenbranche veel werkgelegenheid en draagt relatief veel bij aan het plaatsen van medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt? Realiseert de gemeente Amsterdam zich dat de gesubsidieerde deelfiets oneerlijke concurrentie vormt voor de bestaande fietsenbranche? Is het mogelijk om de deelfietsen alleen te laten huren door klanten met een Nederlands telefoonnummer? Als belangrijk argument hiervoor kan aangedragen worden dat het gaat om het (na) vervoer van bewoners van Amsterdam. Ook niet Nederlanders hebben wanneer ze in Amsterdam wonen vaak een Nederlands telefoonnummer?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Als gemeente kunnen we niet een specifieke doelgroep (toeristen) uitsluiten van het gebruik van deelfietsen. Dit is in strijd met Europese regelgeving. We kunnen via de vergelijkende toets wel sturen op aanbieders die aannemelijk kunnen maken dat deelfietsen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Het college ziet toeristen niet als doelgroep.

---

4 Doelstellingen

Beschouw deel-E-bikes, en deel-E-bakfietsen als vervangende modaliteiten voor de eigen auto en stimuleer deze als zodanig. Sluit aan bij het programma "Slimme en Duurzame Mobiliteit" van het ministerie van I&M om de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Met een gezamenlijke inspanning tussen overheden en marktpartijen kan Amsterdam mogelijkheden creëren, die zowel voor de bewoners als voor het innovatieve imago van Amsterdam interessant zijn.
A2

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het college deelt uw mening dat elektrische deelfietsen de potentie hebben om autoritten te vervangen. In de nota deelfietsen hebben we de doelstelling: het verminderen van autoritten toegevoegd en in de monitoring zullen we ook onderzoeken of deze doelstelling wordt behaald. Onder de vergunning voor deelfietsen is het ook mogelijk om elektrisch ondersteunde fietsen aan te bieden.

Is onderzocht of er (succesvolle) voorbeelden zijn van deelfiets initiatieven met dezelfde doelstelling en zo ja wat zijn hiervan de resultaten? Is de gemeente Amsterdam het eens dat de doelstelling van het Amsterdamse project (het wegdoen van de eigen fiets) dus voor een groot deel tegenovergesteld zijn met de doelstelling van alle andere deelfietsprojecten ter wereld? Waarop is de verwachting van de gemeente Amsterdam gebaseeerd dat deelfietsen bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente terwijl deze zo compleet anders zijn dan de doelstellingen van bestaande deelfiets projecten?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het klopt inderdaad dat de Amsterdamse doelstellingen anders zijn dan die in andere steden waar deelfietsen worden aangeboden. Het hoge fietsgebruik in Amsterdam is uniek in Europa, er zijn geen steden met wie wij ons kunnen vergelijken. Ook de problematiek waar we in Amsterdam tegenaan lopen met het grote aantal geparkeerde fietsen is uniek. Deze nieuwste generatie slimme deelfietsen bieden andere mogelijkheden dan de deelfietssystemen met slimme stations die in andere steden gebruikt worden. Vooraf onderzoeken hoe Amsterdammers gaan reageren op een nieuwe innovatieve dienst is lastig. Uit twee onderzoeken die we hebben laten doen kwam naar voren dat met name forensen geïnteresseerd zijn in een deelfiets en ook een beperkt deel van de Amsterdammers.

We advise the municipality to focus the effort on less, more targeted policy objectives. On the one hand, the nota seems to be a serious attempt to make the services offered by the market serve the public good and the policy objectives of the municipality of Amsterdam. On the other, there is still an impression that accommodating the market offer and reconciling it with very diverse policy goals is prioritized above a set of diverse methods to achieve those goals, which is problematic. Is it really possible to use the same method to solve the "excessive" bike parking issue, low cycling rates and substituting driving? Wouldn't it be more realistic and, in the end, effective to focus on fewer goals?
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Zoals beschreven in de beleidsnota zien wij diverse kansen met deelfietsen. We willen graag onderzoeken wat het effect van deelfietsen is op de genoemde onderdelen, om deze reden zijn ze als doelstelling opgenomen. Overigens hebben we de doelstelling wel aangepast en aangescherpt. Daarnaast willen we stimuleren dat marktpartijen die een vergunning aanvragen nadenken op welke wijze zij een bijdrage kunnen leveren aan de Amsterdamse mobiliteit. Het is aan de marktpartijen om met concrete initiatieven en voorstellen te komen om deze doelstellingen te bereiken. Dit wordt vervolgens meegewogen in het vergunningsverleningsproces.

Wij zijn om meerdere redenen blij met de toevoeging van deelfietsen aan het bestaande aanbod van vervoer, en de kansen die hiermee geboden worden. De openbare ruimte is schaars. Wij onderschrijven dan ook dat in Amsterdam innovatieve maatregelen worden getroffen om de verdeling van beschikbare openbare ruimte te combineren met een milieuvriendelijk deelfietssysteem, om meerdere redenen. Dit beleid heeft een afname van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte tot doel, hetgeen wij wenslijk vinden. Tevens zien wij kansen om het autogebruik terug te brengen, in Nieuw-West is het autogebruik onder de bewoners het grootst van Amsterdam ten opzichte van de andere stadsdelen. Het fietsgebruik is in Nieuw-West het laagst en de fiets is een vervoermiddel waarvan wij denken dat het gebruiken ervan bijdraagt aan de gezondheid

van bewoners. Met andere woorden: wij juichen dit initiatief toe. Zoals wij eerder aangaven zien wij echter wel meerwaarde in het nader onderzoeken van de effectiviteit en de behoefte bij de doelgroepen en vervolgens de afstemming van het aanbod hierop.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen / overgenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. In de definitieve nota is de doelstelling het verminderen van autoritten expliciet als doelstelling opgenomen. We zullen alle doelstellingen in de monitoring onderzoeken.

Wij hebben als ambitie bij te dragen aan vermindering van het aantal auto's in het straatbeeld. Meer aandacht voor dit verband in uw nota zou aanbieders kunnen stimuleren hierop ideeën te ontwikkelen en in hun aanbod te verwerven. Ziet de gemeente Amsterdam het als een pré wanneer aanbieders hieromtrent beleid opnemen in hun inschrijving? stimuleren fietsgebruik. Hoe gaat de gemeente Amsterdam monitoren en/of stimuleren of deelfietsgebruik in fiets-achterstandswijken ook plaatsvindt binnen de achterblijvende doelgroepen? efficiënt gebruik openbare ruimte: Hoe monitort of stimuleert de gemeente Amsterdam het inruilen van een (eigen) stadsfiets voor deelfietsgebruik wanneer er geen gegevens zijn over wie een stadsfiets heeft of gebruikt? Worden aanbieders gestimuleerd hierover iets in hun aanbieding op te nemen? Vergelijkende toets: Hoe toets je effectiviteit van oplossingen en maatregelen vooraf, terwijl effectiviteit feitelijk pas achteraf kan worden vastgesteld? In de Nota staat niets over het stimuleren van de lokale economie of circulariteit. Ook aspecten als luchtkwaliteit en/of gezondheidswinst komen behalve als aspecten van fietsbeleid in zijn algemeenheid, niet aan bod. Zijn dat onderwerpen die wel de interesse van de gemeente hebben? Met andere woorden, wanneer aanbieders hieromtrent onderdelen opnemen in hun aanbieding, kunnen zij hierop dan (extra) punten scoren in het kader van de vergelijkende toets?
A9

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben de doelstelling het verminderen van het aantal autoritten opgenomen in de beleidsnota. Onderdeel van de vergunningprocedure is een vergelijkende toets waarbij punten toegekend aan de mate waarop de partijen bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen zoals beschreven in de nota. De doelstelling stimuleren fietsgebruik buiten de ring A10 en ten noorden van het IJ hebben we uit de beleidsnota gehaald. Ter kennisgeving aangenomen. Dank voor uw reactie. Het is lastig om vooraf het effect van en de behoefte aan een innovatieve nieuwe dienst te onderzoeken. De pilot deelfietsen is ook juist bedoeld om hier kennis van op te doen.

In de nota ligt de nadruk op het gebied binnen de ring A10. Maar juist in Zuidoost, Noord en Nieuw West kunnen deelfietsen helpen om mensen, die dat nu niet doen, aan het fietsen te krijgen. Dat past zowel in het mobiliteitsbeleid als in het gezondheidsbeleid van de gemeente. Daarom moet de gemeente van de aanbieders eisen dat in die gebieden voldoende aanbod van deelfietsen wordt gegarandeerd. Stimuleren van fietsgebruik is overigens meer dan het beschikbaar stellen van goedkope fietsen: dit zal aangevuld moeten worden met andere projecten. We zouden het een goed idee vinden om de deelfietsprojecten uit te voeren in samenwerking met de vervoerregio Amsterdam.
O1

↳ **Niet overgenomen.**
We hebben de doelstelling fietsstimuleren uit de beleidsnota gehaald. Aanleiding daarvoor is dat uit de consultatie naar voren is gekomen dat er voor fietsstimuleren meer nodig is dan alleen deelfietsen neerzetten. Het stimuleren van fietsgebruik is een doelstelling uit het MJP-Fiets. Vanuit het programma fiets wordt een analyse gemaakt van wat er nodig is om het fietsgebruik te stimuleren.

Wij verzoeken u om een onderzoek te starten om te kijken in hoeverre deelfietsen kunnen bijdragen aan de mobiliteit van lagere inkomensgroepen. Wij verzoeken u om de prijsontwikkeling met betrekking tot deelfietsen te blijven volgen. Immers het concept van deelfietsen kan een interessante ontwikkeling zijn voor de inkomensgroepen waarvoor het bezit en onderhoud van een goede fiets om lange(re) afstanden mee af te leggen nu niet mogelijk is. Deze ontwikkeling is mede interessant omdat wij het wenselijk vinden dat ook de lagere inkomensgroepen meer mogelijkheden worden geboden om bijvoorbeeld obesitas te voorkomen of te bestrijden. In het verlengde van dit verzoek zouden we graag terugzien in hoeverre het gebruik van een stadspas of iets dergelijks kan bijdragen om een eventuele financiële drempel te verlagen bij het gebruiken van deelfietsen.
SD-NW

↳ **Niet overgenomen.**
We hebben de doelstelling fietsstimuleren uit de beleidsnota gehaald. Aanleiding daarvoor is dat uit de consultatie naar voren is gekomen dat er voor fietsstimuleren meer nodig is dan alleen deelfietsen neerzetten. Het stimuleren van fietsgebruik is een doelstelling uit het MJP-Fiets. Vanuit het programma fiets wordt een analyse gemaakt van wat er nodig is om het fietsgebruik te stimuleren.

Het Westpoortgebied is een groot bedrijventerrein/ ondernemersgebied waar bijna dagelijks 50.000 werknemers actief zijn die 15% van de Amsterdamse productiviteit genereren. De bereikbaarheid van deze bedrijven is niet optimaal. Wij onderzoeken op dit moment het huidige ov- gebruik en de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Bij het optimaliseren van de afstand van Sloterdijk naar een bepaald punt in Westpoort is het zeker wenselijk om deelfietsen aan te bieden in Westpoort. Ook zullen deelfietsen naar onze verwachting een interessant aanbod kunnen zijn voor reizigers tussen Plein '40-'45 en Westpoort gezien de lange reistijd voor een korte afstand. Wij verwachten dat de bestaande fietsparkeercapaciteit (inclusief OV-Fiets in de fietsenstalling Amsterdam-Sloterdijk) op peil blijft en dat met het deelfietsbeleid extra fietsparkeerruimte in de vorm van deelfietsvakken zal worden gerealiseerd. Op beide stations worden de bestaande fietsparkeerplaatsen intensief gebruikt, waarbij sprake is van een nog steeds toenemende parkeerdruk. Wij vragen u te zorgen dat het deelfietsbeleid zo min mogelijk negatieve consequenties zal hebben voor de bestaande gebruikers van deze voorzieningen (met name voor forenzen, van en naar Amsterdam).
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Zoals beschreven in de beleidsnota zien wij ook kansen met deelfietsen in voor- en natransport. Deelfietsen kunnen volgens ons ook een toegevoegde waarde hebben bij NS stations als vervanging van de eigen stationsfiets. In de monitoring kijken we naar het effect van de deelfietsen op de openbare ruimte.

In het plan wordt gesproken dat het een doelstelling is de fietsen neer te zetten in stadsdelen waar op dit moment minder van de fiets gebruik wordt gemaakt (zoals Amsterdam Zuidoost en Slotervaart). Hoeveel fietsen moeten daar precies komen te staan om deze doelstelling ook te halen? Hoe gaan de deelfietsaanbieders zorgen dat deze fietsen daar ook daadwerkelijk gedurende de gehele projectperiode blijven staan? Om de fietsen goed over de stad verdeeld te houden zullen de fietsen herverdeeld moeten worden Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar bestaande projecten? Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar hoe de verwachte stromen zullen lopen? Worden er eisen gesteld binnen hoeveel tijd een bepaald gebied weer bijgevuld moet zijn? Is er onderzocht hoeveel vervoersbewegingen en kilometers voor deze herverdeling noodzakelijk zijn? Worden er eisen gesteld aan de tijden waarop de herverdeling plaatsvindt zoals buiten de spitstijden of alleen 's avonds? Worden er eisen gesteld aan de vervoersmiddelen die de herverdeling uitvoeren zoals bijvoorbeeld elektrisch vervoer?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente stelt alleen eisen aan het gebruik. Fietsen die niet gebruikt worden en fietsen die overlast geven moeten verplaatst worden. De doelstelling stimuleren fietsgebruik in de stadsdelen buiten de ring is uit de nota gehaald.

---

5 Druk op de openbare ruimte

Wij stellen voor dat de gemeente een voorwaarde toevoegt aan het onderdeel "ruimtegebrek" waarbij de eis is dat deelfietsen de mogelijkheid hebben om aan een normaal fietsenrek te worden vastgezet, bijvoorbeeld door een kettingslot. Dit is een extra manier om ervoor te zorgen dat gebruikers de fietsen op een juiste manier neerzetten. Ook zal het resulteren in minder vandalisme en de overlast op straat beperken. (samengevat)
A5

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Wij zien geen meerwaarde in het verplicht vastzetten van deelfietsen aan fietsenrekken.

Introductie van deelfietsen belast de openbare ruimte en levert feitelijk zwerfvuil op. Een drie-jarige proef is overigens een belachelijk lange periode, waarmee bij aanbieders de verwachting van permanente goedkeuring wordt gewekt. De gemeente Amsterdam wekt hier de indruk deelfietsen toe te willen staan, en via regenteske weg dit tegen de zin van de bewoners door te willen drukken.
B27

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De proefperiode duurt 2 jaar met een mogelijkheid tot verlenging met nog een jaar. Deze periode is nodig om het effect van deelfietsen voor Amsterdam goed te kunnen testen.

Als bewoner van de Haarlemmer-buurt waar fietsparkeren zonder de deelfietsen al een grote druk legt op de leefbaarheid hoop ik dat er dagelijks en heel streng zal worden gehandhaafd.
B30

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
De vergunninghouders moeten voldoen aan de vergunningsvoorwaarden die worden gesteld om overlast tegen te gaan. Onder andere de eis dat de deelfietsen gebruikt moeten worden en niet lang stil mogen staan en de eis dat er snel opvolging gegeven moet worden aan klachten. Onderdeel van de monitoring is dat de gemeente goed in de gaten houdt of de parkeerdruk en bezettingsgraad van het fietsparkeren niet te hoog wordt. Daarnaast handhaaft de gemeente op verkeerd geparkeerde fietsen. Het college heeft de bevoegdheid om zo nodig als gevolg van overlast en fietsparkeerdruk het aantal locaties waar het verboden is om deel(brom)fietsen uit te breiden.

Er is een onhoudbare situatie ontstaan op de stoep door het gedogen van een toenemende verzameling obstakels in de vorm van motoren, brommers, biro's, canta's, Piaggio's én niet te vergeten fietsen. Aan deze onhoudbare situatie moet eerst iets worden gedaan voordat er ruimte ontstaat voor nieuw beleid.
B377

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het parkeren van andersoortige voertuigen op de stoep (motoren, canta's, etc) is een aandachtspunt van het college. Deze wordt door een ander project opgepakt.

Zorg eerst voor voldoende fietsparkeerplekken voor gewone fietsen. Deelfietsen mogen niet ten kosten gaan van reguliere fietsparkeerplekken. Er moet geinvesteerd worden in extra rekken en stallingen en waar nodig maximale parkeerduur en de handhaving daarop. Omdat deelfietsen grotendeels een toevoeging zijn, zal er juist meer fietsparkeerruimte nodig zijn, terwijl ook het huidige tekort aan fietsparkeerruimte voor 'gewone' fietsen opgelost moet worden. Waar er tekort is moet het aantal fietsparkeer-voorzieningen worden uitgebreid, bij voorkeur ten koste van autoparkeerplaatsen: zowel voor deelfietsen als ook voor 'gewone' fietsen.
O1,B03, B06, B37, B38, B42, B43, 46, 48, B54, 55, 56, B58, B70, B71, B88, B137, B202, B285, B371, B373, B386, B392, B404, B20, B361, B386, B388, K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie, In het begin kunnen deelfietsen op de korte termijn leiden tot een toename van het aantal geparkeerde fietsen. We zijn het met u eens dat voldoende fietsparkeercapaciteit belangrijk is. Met de uitvoering van onder andere het meerjarenplan fiets 2017-2022 pakken we de komende jaren de grootste fietsparkeer knelpunten aan, waar-onder de OV knooppunten. De gemeente investeert flink in fietsparkeren en het beter benutten van fietsparkeerplaatsen. Het experimenteren met deelfietsen is onderdeel van het nieuwe fietsen uit het MJP-Fiets. Onder deze noemer vallen maatregelen om het actieve fietsgebruik te stimuleren en meer fietsritten met minder geparkeerde fietsen

te faciliteren. Aanleiding hiervoor is dat de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt. Er zijn ook grenzen aan wat er aan fietsparkeercapaciteit bijgeplaatst en gebouwd kan worden. We willen onderzoeken of een deelfiets een alternatief is voor de eigen fiets waardoor de fietsparkeercapaciteit beter benut kan worden.

De gemeente zegt het gebruik van deel-fietsen en deel-e-scooters te willen stimuleren. Daarvoor is allereerst nodig dat het gebruik van privé-fietsen en privé-e-scooters wordt ontmoedigd. Waarom doet de gemeente dat niet? Dan verdwijnt immers ook vanzelf het fiets- en scooter-parkeerprobleem.
B213

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het college wil het fietsgebruik juist stimuleren vanwege de positieve effecten voor de stad (schoon, gezond). Tegelijkertijd vormt het fietsgebruik ook een uitdaging, met name het parkeren van fietsen in de openbare ruimte. Met het deelfietsbeleid willen we onderzoeken of deelfietsen de parkeerdruk kunnen verminderen zonder dat er minder gefietst wordt.

---

6 Ervaringen buitenland

Kijk eens naar het beleid in Parijs e.a. Franse steden. De deelfietsen staan op vaste plekken en worden geregistreerd bij afname en bij het terugplaatsen. Er zijn honderden plekken in de stad en er staan geen fietsen op willekeurige plaatsen.
B45, B49, B72, B270, B60

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben gekeken naar Europese steden waar deelfietsen worden aangeboden. Een systeem met vaste breng en haallocaties vraagt veel infrastructurele aanpassingen en daarmee ook relatief hoge kosten. Daarnaast zijn er in Amsterdam op veel locaties geen mogelijkheden om ruimte te reserveren voor het parkeren van deelfietsen (exclusieve deelfietsvakken). Om die reden is gekozen voor free floating, met uitzondering van een aantal locaties. Deelfietsen moeten volgens dezelfde parkeerregels geparkeerd worden als andere fietsen.

---

7 Fietsbeleid algemeen

Het lukt de gemeente op dit moment al niet om huidig beleid voor huurfietsen te handhaven: Ruim een jaar geleden heeft de gemeente Amsterdam besloten dat er in het centrum van Amsterdam geen uitgestalde fietsen meer buiten mochten staan. Zowel verkoopfietsen bij fietsenwinkels, die dit al vele tientallen jaren wel mochten om zo het dienstenniveau voor de bewoners in het dure Amsterdam op pijl te houden als fietsverhuurders en hotels die huurfietsen buiten stalden. De gemeente Amsterdam heeft dit echter alleen gehandhaafd bij de fietsenwinkels en fietsverhuurders en vrijwel niet bij de hotels. Alle fietsen Tevens worden voor veel hotels buiten het centrum op de openbare weg huurfietsen te huur aangeboden voor hun gasten waar in het geheel niet op wordt gehandhaafd. Winkels en verhuurders kregen na enkele weken een verwijderingsbevel met dwangsommen van duizenden euro's, maar na meer dan een jaar staan nog vrijwel alle fietsen voor de hotels. Er is aangegeven dat de fietsverhuurders hier zelf melding van moeten maken bij de gemeente voordat ze in actie komen. Moet de gemeente niet eerst goed kijken naar het huidige inconsistente beleid en uitvoering voordat er nieuwe grote onzekere stappen gezet worden? Moet de gemeente niet eerst een beleid maken voor fietsverhuur in de openbare ruimte? Welke diensten zijn er precies beschikbaar voor handhaving en hoeveel medewerkers en middelen hebben zij tot hun beschikking? Gaat de gemeente speciale maatregelen nemen, zoals het aanstellen van speciale controleurs, om de regels omtrent deelfietsen te handhaven?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Het deelfietsbeleid gaat niet over het gehele fietsparkeerbeleid voor winkels en hotels. De handhaving op deelfietsen is onderdeel is van de reguliere handhavingsacties fietsparkeren.

U schrijft over o.a. deelfietsen van hotels: "Dit zijn systemen waarbij de fiets op dezelfde plek wordt ingeleverd als waar deze is gehuurd en de verhuur plaatsvindt op een private locatie vanuit inpandige stalling, winkel of hotel." Dit klopt wat betreft de verhuur, maar ik heb in mijn buurt wel degelijk last van huurfietsen van een hotel (Hampton Inn). Deze fietsen worden nl. soms in de openbare ruimte gestald en één keer zelfs bij mij in de hal!
B35

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Voor kennisgeving aangenomen. Dank voor uw reactie. Voor het parkeren van verhuurfietsen gelden dezelfde regels als reguliere fietsen. Bij overlast vanwege gevaarlijk of hinderlijk geparkeerde fietsen kunt u een melding openbare ruimte en overlast (MORA) doen via de website van de gemeente Amsterdam.

8 Handhaving

Het deelfietsbeleid is niet te handhaven. Zoiezo is er een tekort aan handhavingscapaciteit in de gemeente Amsterdam.
B06, B07, B24, B38

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. We hebben de regels voor het aanbieden en parkeren van deelfietsen aangepast (onder andere geen specifieke deelfietsparkeervakken meer) waardoor er minder handhaving nodig is. Ook hebben we het aantal maximaal toegestane deelfietsen teruggebracht van 9000 naar 4800. Tot slot hebben de vergunninghouders zelf ook een rol om te zorgen voor een goede verspreiding van de fietsen en klachtafhandeling bij overlast. Hiernaar kijken we bij de monitoring. In de beleidsnota deel(brom)fiets zijn middelen opgenomen voor de extra benodigde handhavingscapaciteit.

Handhaving. De nota is onduidelijk over de benodigde extra hadhavingscapaciteit. stadsdelen hebben nu al een capaciteitstekort. Het is noodzakelijk dat stadsdelen extra capaciteit krijgen om direct te kunnen handhaven op hinderlijk geparkeerde deelfietsen. Het heeft de voorkeur om de handhaving op alle soorten fietsen door een 'dedicated' fietshandhavingsteam te laten uitvoeren. We adviseren u om in u verdere voorstellen de kosten van een toename (meer fietsen, meer MORA-meldingen) van het beslag op de handhaving (fietsknipteam) mee te nemen.
SD Zuid, Nieuw West, Oost, Zuidoost

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Voor het fietsparkeerbeleid is handhaving op fietsparkeren noodzakelijk om de gestelde doelstellingen uit het kader fietsparkeren en het MJP-Fiets te kunnen realiseren. Vanaf 2018 is de aansturing van de fietsparkeerhandhaving voor het eerst centraal vanuit de nieuwe RVE Toezicht en handhaving in de openbare ruimte. Voor de fietsparkeerhandhaving zal gewerkt worden met een gespecialiseerd fietsparkeer handhavingsteam. De opgave om te handhaven op deelfietsen komt bovenop de reguliere taak. In de beleidsnota deel(brom)fiets zijn middelen gereserveerd voor de handhaving van deel(brom)fietsen.

---

9 Interoperabiliteit

Wanneer deelfietsen worden aangeboden maak het voor eindgebruikers zo eenvoudig mogelijk. Alle aanbieders samen moeten één toegangssysteem aanbieden. Als gebruiker maakt het niet uit bij welke aanbieder ik mij heb aangemeld, als ik ben aangemeld kan ik iedere deelfiets gebruiken. Het is aan de aanbieders hier een gezamenlijke oplossing voor te faciliteren en onderling de kosten te verrekenen. Alleen dan kan Amsterdam zeker zijn dat alle deelfietsen worden gebruikt.
B13

↳ **Overgenomen.**
We stellen de eis dat vergunninghouders zich inzetten voor interoperabiliteit.

The deelfiets nota mentions interoperability (as part of Maas) as an objective and a criterion which will be considered in choosing the three deelfiets partners, but this is still pretty vague - interoperability between the three different systems is not guaranteed. It could be argued that the real added value of the Gemeente is to organize the interoperability and platform and then allow all services to operate on them as long as they stick to the rules designed by the Gemeente. Then, the bike-share fleet is not only a 'service' but remains part of the public commons.
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. In de definitieve beleidsnota hebben we de eisen omtrent interoperabiliteit aangescherpt.

Wij adviseren daar aan toe te voegen dat alle aanbieders op één digitaal platform te vinden zijn. Dit draagt naar onze overtuiging bij aan een zo eenvoudig mogelijk gebruik voor onze inwoners.
SD-O

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Wij stellen als vergunningseis dat de partij mee moet werken aan interoperabiliteit.

Waarom geen Netwerk Digitale Fietspunten in de hele Vervoersregio uitgerold? Daarmee worden forenzen en geregelde bezoekers beter bediend.

Ook wordt dan aansluiting gevonden bij het OV en de planning daarvan. In deze nota gaat het niet om verhuur van deelfietsen die vanuit particuliere ruimten worden verhuurd, zoals de OV-fiets, de huurfietsen vanuit fietsverhuurlocaties en de huurfietsen van hotels. Dit is te gemakkelijk: waar in het voorgenomen beleid zo'n enorme nadruk wordt gelegd op 'interoperabiliteit' moet niet al meteen op fietsgebied die ambitie weggeschoven worden. Gedacht kan worden aan het digitaliseren van geselecteerde Fietspunten en punten op toeristische routes die de stad uitgaan of op OV routes liggen. (samegevat)
A12

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Als gemeente kunnen we alleen regels en beleid opstellen voor onze eigen stad. Wij hebben hier overigens wel overleg over met andere gemeenten, maar het is aan de verschillende gemeenten zelf om beleidskeuzes te maken. Met name voor het onderdeel interoperabiliteit zien wij meerwaarde om regionale of zelfs landelijke afspraken te maken. Wij werken al samen met verschillende gemeenten en het rijk om tot eenduidige invulling en voorwaarden voor interoperabiliteit te komen.

10 Kenmerken proef

Er moet een forse stimulans zijn om de herverdeling van fietsen door klanten of anderen fietsend te laten doen (bv door korting of zelfs een premie op het tegen de spits in fietsen). Er moet een hoge drempel zijn, om te voorkomen dat aanbieders met auto's, busjes en opleggers gaan rondrijden om fietsen te herdistribueren.
O1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Onderdeel van het beleid en de vergunningsvoorwaarden is dat de herverdeling op een duurzame manier moet gebeuren.

"Het college wil de vergunning voor een open stedelijk deelfietssysteem verlenen voor een proefperiode van 2 jaar met de mogelijkheid om de geldigheid van de vergunning één jaar te verlengen." Om te zien of een systeem aanslaat is er een proefperiode nodig van minimaal 1 jaar. In het eerste jaar is het belangrijk om eventuele opstart problemen op te lossen en om gebruikers te laten wennen aan het systeem. In het tweede jaar zal een gebruiker vaak overstappen op een abonnement omdat zij het gebruik het eerste jaar als positief hebben ervaren en zij in het product geloven. Dit is een belangrijk jaar om campagnes te draaien om zo veel mogelijk klanten te werven zodat het systeem optimaal gebruikt wordt. Het voorstel voor een deelfietssysteem dat nu door de gemeente is gepresenteerd is erg complex. Een gebruiker moet wennen aan de regels en het zal zeker een paar maanden duren voordat gebruikers alle regels door hebben en/of 'opgevoed' zijn. Een proefperiode van 2 - 3 jaar zal in de huidige opzet te kort zijn om het succes van het systeem te meten. Een proefperiode van 3 tot 5 jaar zal realistischer zijn als het deelfietssysteem wordt geïmplementeerd zoals nu voorgesteld wordt.
A3

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben een aantal aanpassingen gedaan waaronder het loslaten van het verplicht parkeren in aangewezen parkeervakken en het verbod om tussentijds te parkeren. We verwachten dat door het verminderen van regels een pilotperiode van 3 jaar voldoende is om goed te kunnen testen wat het effect van deelfietsen in Amsterdam is.

Wijzigingen in de loop van het project: Gedurende de looptijd van een project komen er vaak wijzigingen in de voorwaarden. Omdat wij verwachten dat het project veel problemen zal gaan kennen verwachten wij veel verzoeken tot wijziging van de deelfietsaanbieders gedurende het project. Hierbij zullen belangrijke punten uit het huidige project gewijzigd kunnen worden. Welke van onderstaande punten zouden alleen gewijzigd moeten kunnen worden door middel van een nieuwe inspraak en stemming in de gemeenteraad: - Toch free floating in het gehele Centrum - Toch free floating in geheel Oud-west - Toch free floating in geheel Oud-zuid. Wijziging van specificaties voor fiets - Wijziging in gebruik en bewaren data gebruiker - Wijziging in prijs voor gebruiker. .
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het definitieve deelfietsbeleid is op een aantal punten die u beschrijft aangepast. Zo wordt er niet meer gewerkt met aangewezen deelfiets-parkeervakken. Maar is freefloating in de hele stad toegestaan. Alleen op de drukste bestemmingen in de stad is het te huur aanbieden van deelfietsen verboden. Het college heeft de bevoegdheid om het aantal locaties met een deelfiets aanbiedverbod uit te breiden als daar reden toe is.

Inpandige stallingsruimte voor deelfietsen: Is het de gemeente Amsterdam die gaat zorgen voor de inpandige stallingsruimte voor deelfietsen? En gaan daarvoor kosten worden berekend? Ten aanzien van het fietsparkeren zouden wij ook de suggestie willen doen om het inpandig stallen van deelfietsen vooral te ontwikkelen in het kader van voorraadbeheer. Dus de te huren fietsen staan op straat, maar dichtbij is een voorraad fietsen beschikbaar (inpandig) die zonder benodigde transportmiddelen snel op straat kunnen worden gezet om de voorraad op peil te houden. Andersom worden uiteraard de stallingen ook gebruikt om overschotten fietsen van straat te halen om voldoende parkeerruimte te kunnen blijven bieden in de vakken.
A9

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Vergunninghouders kunnen met de gemeente in overleg over het gebruik van inpandige gemeentelijke stallingen en de voorwaarden hiervoor.

We think the Nota is a valid response to the specific challenges posed by bike-sharing platforms. However, we also think that it is a missed opportunity to not use bike sharing (and the disruption it caused) to develop a more fundamental response to how the Gemeente Amsterdam wants to relate with 'digital space' in general. Something like the Wet op de Openbare Ruimte for digital space would make us less vulnerable for the next unknown innovation that will undoubtedly come to our city in the (near) future. We advise to include something in this direction as leading principles in the Nota. The requirements for data handling are a good starting point, but this could be made much more from a normative, principal standpoint. A good example is the manifest on how to relate to Data by the Amsterdam Economic Board: www.tada.city.
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het gaat te ver om in de nota deelfiets het hele gemeentelijke beleid ten aanzien van digitalisering mee te nemen. Hier zijn andere onderdelen van de gemeente (CTO, CTI) al mee bezig. Deze afdelingen hebben hun informatie en kennis gedeeld bij het opstellen van deze nota.

Trial-and-error. In uw voorstel spreekt u van een proef van 2 jaar met wellicht verlenging tot 3 jaar, met een totaal aantal van 9000 deelfietsen. Wij adviseren u dat niet te doen, maar te beginnen met een systeem met de kleinste impact voor de stad en de grootst mogelijke succesfactor. We denken dan aan een plek voor deelfietsen alleen in (fiets)parkeergarages en bij trein- en metrostations, ofwel back-to- few. Gaandeweg, als de vraag toeneemt, kunnen we dan kijken naar meer plekken (back-to-many). Wij verwachten namelijk dat qua doelgroepen ov-gebruikers als eerste een vraag naar deelfietsen hebben, en dat bij succes deze vraag wellicht soepel over zal slaan naar andere doelgroepen. Opschalen is immers makkelijker dan afschalen.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
We hebben de omvang van de proef verkleind van 9000 deelfietsen naar 4800 fietsen. Dit is het aantal fietsen die er maximaal bij kunnen binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ. Dit is berekend op basis van de fietsparkeertelling 2016 waarbij gestreefd wordt naar een maximale fietsparkeerdruk van 100% en bezettingsgraad van 85%. Bij deze berekening is ook rekening gehouden met de gemiddeld verwachtte auto-nome groei van het fietsgebruik van 1% per jaar.

Ondernemers die deel-E-bikes en deel-E-bakfietsen aanbieden, zullen hun aanbod vraag gestuurd invullen, omdat de voertuigen te duur in aanschaf zijn om er grote aantallen ongebruikt van neer te zetten. We zouden dan ook graag zien dat de gemeente hierin, net zoals bij het autodeelbeleid, vraag-volgend is en nu geen harde maximum-aantallen definieert.
A2

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Bij het bepalen van de maximum aantallen deelfietsen per vergunninghouder hebben we data over fietsparkeerdruk en bezettingsgraad als uitgangspunt genomen. Voor de komende vergunning periode hebben we berekend dat er nog maximaal 4800 extra fietsen erbij zouden kunnen. Bij de evaluatie van de proefperiode gaan we dit opnieuw berekenen. Een vergunning voor deelbakfietsen is geen onderdeel meer van het deelfietsbeleid vanwege het grotere ruimtebeslag.

Wij adviseren de gemeente criteria op te zetten met KPIs op high-level niveau. Daardoor worden de aanbieders in de gelegenheid gesteld om zelf slimme innovatieve oplossingen in te zetten om deze KPIs te behalen. Wij stellen dan ook voor dat de gemeente niet eist dat de deelfietsen real time traceerbaar zijn. In plaats daarvan, adviseren wij dat de volgende KPIs worden ingesteld: - dat een maandelijks gemiddelde van 90% van de deelfietsen op juiste plekken staan en actief zijn - als een fiets verkeerd geparkeerd staat, de aanbieder binnen 48 uur de fiets op de juiste plaats zet Met deze KPIs heeft de gemeente de volgende informatie nodig van de aanbieders, en zal dit dan ook eisen: - aantal actieve fietsen - hoeveelheid tijd het kost om deelfietsen te repareren, verwijderen of op de juiste plek te zetten.
A5

↳ **Niet overgeenomen.**
Dank voor uw reactie. We willen juist dat deelvoertuigen real time traceerbaar zijn zodat aanbieders kunnen aantonen dat ze aan de vergunningsvoorwaarden voldoen.

Wij adviseren om de omvang van de proef kleiner te maken en met een kleiner aantal fietsen te starten. Deelfietsen moeten zich nog bewijzen.
SD-O, Sd-W, Sd C, B395, K1,

↳ **Overgenomen.**
We hebben de omvang van de proef verkleind van 9000 deelfietsen naar 4800 fietsen. Dit is het aantal fietsen die er maximaal bij kunnen binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ. Dit is berekend op basis van de fietsparkeertelling 2016 waarbij gestreefd wordt naar een maximale fietsparkeerdruk van 100% en bezettingsgraad van 85%. Bij deze berekening is ook rekening gehouden met de gemiddeld verwachte autonome groei van het fietsgebruik van 1% per jaar.

Verder is 9000 fietsen een belachelijk aantal, want de OV fiets bestaat al voor de forens. Voor wie zou dit dan zijn? Verkapt toerisme verhuur? Doe eerst een test met 4500 ipv 9000 verspreid bij grote parkeerplaatsen rond de ring, zodat je auto's van buiten de stad terug dringt.
B26

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het aantal fietsen is teruggebracht naar maximaal 4800. Uit onderzoek blijkt dat OV fietsen momenteel nog geen volwaardig alternatief zijn voor de stationsfiets van forensen. Dit heeft te maken met prijs, beschikbaarheid en omdat de OV fiets weer teruggebracht moet worden op hetzelfde NS station.

Wij vragen u om bijzondere aandacht te richten op de afhandeling van meldingen en klachten over deelfietsen in de openbare ruimte. Meldingen en klachten over hinder van geparkeerde deelfietsen dienen volgens ons via het klantencontactcenter zo snel mogelijk naar de juiste deelfietsaanbieder te worden doorgestuurd. Deze zal dan de meldingen op eenzelfde, transparante en verifieerbare wijze moeten behandelen als andere meldingen openbare ruimte. Daarbij vormen de regels van de Algemene Plaatselijke Verordening en aanverwant beleid, zoals het Handboek fietsparkeren, het juridisch kader. Indien een melding niet naar tevredenheid van de melder is afgehandeld, moet de melder een klacht kunnen indienen bij gemeente Amsterdam. Wij gaan ervanuit dat eventuele klachten door de stedelijk project/programmamanager worden afgehandeld, in nauwe samenwerking met de deelfietsaanbieder. Daarbij is in hoge mate medewerking van de deelfietsaanbieder vereist. Over dit laatste kan volgens ons bijzondere aandacht worden besteed, in ieder geval bij de 'gunningsprocedure' en wellicht ook in de bijzondere voorschriften van de te verlenen vergunningen in het kader van 'bedrijfsvoering'.
SD-NW

↳ **Overgenomen.**
De klachtafhandeling door de vergunninghouder is onderdeel van de vergelijkende toets bij de vergunningverlening. De aanbieder moet een klachtenplan opstellen waarin onder andere omschreven wordt hoe snel klachten afgehandeld worden.

11 Kosten

Voorstel om reclame/sponsoring toe te staan mits de gemeente akkoord gaat met de sponsor en reclame-uiting op de fietsen. Dit geeft de aanbieder kans op een gezonde businesscase en de gemeente heeft invloed op het uiterlijk van de deelfietsen en de stad. Wanneer bovenstaande kosten, die nu door de gemeente worden, opgeteld bij de operationele en productie kosten waar een aanbieder ook in investeert dan zijn de kosten om deel te nemen aan de pilot vrij hoog. Partijen die geen grote investeerders achter zich hebben maar wel kwalitatief goede fietsen en diensten leveren, worden op deze manier uitgesloten om deel te nemen.
A3

↳ **Niet overgeenomen.**
Niet overgenomen. Dank voor uw reactie. Het college heeft uw verzoek om reclame op de fietsen toe te staan niet overgenomen om de verrommeling van de openbare ruimte zo veel mogelijk te beperken. Wel hebben we de kosten voor implementatie van het deelfietsbeleid gereduceerd. Daarnaast berekenen we alleen de kosten door voor de aanvraag en beoordeling van de vergunning door middel van leges. Tot slot vragen we een bankgarantie van € 70, per fiets en x per bromfiets voor het verwijderen en verwerken van fietsen in geval van faillissement.

Een van de barrières die we willen voorkomen dat mensen tegen zou houden om deelfietsen te gebruiken, is de prijs voor het gebruik. Een drempel zou kunnen zijn dat deelfiets-aanbieders een borg vragen. Wij adviseren de gemeente dan ook om te eisen dat aanbieders geen borg mogen vragen aan gebruikers. De gemeente Amsterdam stelt dat de deelfietsen voor iedereen toegankelijk moeten zijn Dit is voornamelijk belangrijk voor mensen die in gebieden wonen (Amsterdam Noord, Nieuw-West en Zuid-Oost) waar fietsen een minder populaire vorm van vervoer is. (samengevat)
A5

↳ **Niet overgeenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente stelt eisen aan het gebruik van de openbare ruimte niet aan het verdienmodel van de vergunninghouder.

Prijs voor gebruiker deelfiets: Wat wordt de verwachte prijs van de deelfiets voor de Amsterdamse gebruiker? Als je naar de tarieven in het buitenland kijkt is dat vele malen duurder dan het hebben van een eigen fiets. Is er onderzoek gedaan naar de maximale prijs om een kans te maken dat Amsterdammers hun eigen fiets weg zullen doen. Een doelstelling uit het project is om in buurten waar Amsterdammers weinig van de fiets gebruik maken de fiets te promoten. In deze buurten zijn de inkomens vaak erg laag. Is er onderzoek gedaan naar of het een goede keuze is om juist daar zo'n dure dienst aan te bieden? Is er gedacht aan goedkopere en kansrijker alternatieven om bewoners op de fiets te krijgen? Moet er geen maximaal tarief worden gesteld in de tender om zo te garanderen dat het een tarief is dat verantwoord door Amsterdammers kan worden gedragen?
A6

↳ **Niet overgeenomen.**
Het is aan de deelfietsaanbieders om de prijs te bepalen voor het gebruik van deelfietsen.

Financiële haalbaarheid van het experiment: Het opzetten van deelfietssystemen is erg duur. In het buitenland zijn vrijwel alle deelfietssystemen door overheden gefinancierd met vele miljoenen aan subsidie. Is onderzocht of er deelfietssystemen bestaan zonder grootschalige financiële steun van overheden en in hoeverre deze systemen zonder overheidsgeld succesvol zouden zijn? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Welke argumenten heeft de gemeente Amsterdam om aan te nemen dat het project in Amsterdam kans van slagen heeft zonder grote investeringen vanuit de gemeente? Is er een kans dat de gemeente Amsterdam, indien blijkt dat het project niet goed gaat, het project (mede) gaat financieren gedurende de looptijd van het project of wordt dit geheel uitgesloten? Is er een maximum budget bepaalt wat de gemeente gaat investeren in het experiment?
A6, B349

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
In de zomer van 2017 hebben deelfietsaanbieders laten zijn dat zij, zonder investeringen van de gemeente, deelfietsen kunnen aanbieden in de openbare ruimte. De gemeente gaat niet investeren in de exploitatie van deelfietsonder-nemers. De gemeente stelt de regels en richtlijnen op waarbinnen de aanbieders mogen aanbieden. De kosten van de handhaving van de fietsparkeer-regels en de monitoring en evaluatie van het beleid komen wel voor rekening van de gemeente maar deze kosten zijn omlaag gebracht, onder meer door de overstap naar een free-floatingsysteem.

Het aanbod van deelfietsen moet afgestemd zijn op de doelgroep en wensen, Back to Many is daarop niet het enige antwoord. Wij denken dat aanbieders met Back to Many en Back to One gebroederlijk, met ieder een eigen doelgroep en gebruikers, naast elkaar kunnen staan. Wij pleiten er dus voor dit niet als eis op te nemen. B
A7

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
De nota deel(brom)fiets stelt de regels waarbinnen de vergunninghouders deelfietsen mogen aanbieden. Freefloating is toegestaan. Aanbieders zijn vrij om zelf een back 2 many of back 2 one systeem in te richten. Al moet bij back 2 one systeem wel gekeken worden of er nog voldaan wordt aan de definitie deelfiets zoals opgenomen in de nota.

Ik ben zeer voor het betalen van een eerlijke prijs voor de openbare ruimte. Dus ook graag voor particulieren die voor een appel en een ei een parkeervergunning mogen bezitten waarmee dure openbare ruimte wordt weggeven. Leg tot slot P+R's aan op de afslagen van de A10 icm deelfietsen en OV zodat minder auto's de stad in rijden.
B09

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. De tarieven voor autoparkeervergunningen vallen buiten de scope van het deelfietsbeleid.

"Amsterdam wil dat de aanbieders een eerlijke prijs betalen voor gebruik van de Amsterdamse openbare ruimte. "Dit vergt - los van het fietsbeleid - een principieel debat over de waarde van de openbare ruimte en de hoogte van een eerlijke prijs. Nu wordt voorgesteld € 30 - € 90 per jaar voor 1 vierkante meter voor 1 fiets. Vergelijkbaar met een bewonersparkeervergunning van 11 vierkante meter voor 1 auto? Is dit een voorloper van een fietsbelasing? "De gemeente is verantwoordelijk voor de handhaving op algemene fietsparkeerregels en specifiek op de deelfietsparkeerplekken. Deelfietsbedrijven zijn verantwoordelijk voor de handhaving van het deelfietsparkeerverbod in die betreffende gebieden. De gemeente ziet daarop toe." Zonder op de deelvoorwaarden in te gaan – handhaven en Amsterdam lijken niet vaak samen te gaan- lijkt hier een onevenredige hoeveelheid geld en energie te gaan zitten in slechts 9.000 fietsen. Dat geld ware beter besteed aan beheer van alle fietsen. (samengevat)
A12

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. In de beleidsnota staat het uitgangspunt dat we een eerlijke prijs rekenen voor het gebruik van de openbare ruimte. 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 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 worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. We hebben de totale kosten voor uitvoering flink naar beneden gebracht. Daarnaast hebben we aan de vergelijkende toets toegevoegd de manier waarop deelfiets-aanbieders denken bij te dragen aan de gemeentelijke doelstellingen toegevoegd.

Kunnen de kosten voor de gemeente duidelijker worden gespecificeerd: De deelfiets is een kostbaar experiment met onzeker resultaat. Het is dan ook van het hoogste belang om een zorgvuldige afweging te maken voordat schaarse publieke middelen en openbare ruimte worden ingezet. Heeft de gemeente onderzocht wat de alternatieven zijn om het probleem van de stilstaande fietsen aan te pakken en zo ja wat zijn hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom niet? Het huidige verbod om huurfietsen in de openbare ruimte neer te zetten om te verhuren wordt bij hotels die dit doen vrijwel niet gehandhaafd en daardoor wordt het verbod door de hotels ook vrijwel niet nageleefd. Gaat de gemeente speciale maatregelen nemen, zoals het aanstellen van speciale controleurs, om de regels goed hand te haven?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben de kosten voor uitvoering van het deelfietsbeleid flink gereduceerd. In de beleidsnota is de begroting opgenomen voor uitvoering van het plan. De meeste kosten gaan zitten in de handhaving, evaluatie en monitoring en aanpassing van het beleid aan het einde van de proefperiode. Alternatieve oplossingen om het probleem met stilstaande fietsen aan te pakken staan beschreven in het MJP-Fiets 2017-2022. Hierbij gaat het om het bijbouwen van parkeervoorzieningen, parkeerduurbeperking en andere regulerende parkeermaatregelen en experimenten met bijvoorbeeld fietsregistratie.

Meer kosten doorberekenen aan deelfietsen dan aan privé fietsen is onverstandig. Dit zal deelfietsen een financieel slechtere positie geven ten opzichte van de privé fiets. Op de lange termijn zullen de inkomsten en kosten van een deelfietsen systeem in evenwicht moeten zijn (duurzame businesscase). De gebruiker zal voor zijn rit een kostendekkende vergoeding moeten betalen. Natuurlijk kan de situatie tijdelijk anders zijn door grote investeerders. Door de deelfiets zwaarder te belasten dan de privé fiets ontstaat een ongelijk speelveld in het voordeel van de privé fiets. De maatschappelijke voordelen van de deelfietsen zullen hierdoor niet uit de verf komen. Bovendien kunnen deelfietsen gebaseerd op docking stations, door de aard van docking stations, oneindige herverdelingskosten met zich mee brengen, die de gemeente in dit plan bij de ondernemer legt. Het vragen van een borg per deelfiets van de exploitant is bovendien een stevige toetredingsbarrière. In de prijs discussie zit een verkeerd uitgangspunt: Amsterdam heeft geen deelfietsen met als doel ondernemers geld te laten verdienen, maar de deelfietsen zijn in Amsterdam om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan duurzame mobiliteit. Vergelijkbaar met bussen en trams. Daar moet per reizigers kilometer geld bij in plaats van dat ruimte kosten in rekening gebracht worden.
A8

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het beleid aangepast. Free floating is in de hele stad toegestaan, alleen op een aantal drukke bestemmingen mogen deelfietsen niet aangeboden worden. Tussentijds parkeren is op deze locaties wel toegestaan. Dit betekent ook minder restricties voor de aanbieder. Een andere aanpassing is dat alleen de kosten voor de aanvraag en beoordeling van de vergunning door middel van leges worden doorberekent. Dit betekent een fors lagere kostenpost voor de vergunninghouders. We verwachten dat het hierdoor ook voor kleinere aanbieders interessant is om een vergunningaanvraag te doen. En dat dit meer ruimte biedt om een gezonde businesscase te maken zonder dat het verhandelen van data wordt gestimuleerd.

De prijs voor het gebruik van deelfietsen moet zodanig worden ingesteld dat het aantrekkelijk is voor een breed publiek in Amsterdam. Tegelijkertijd moeten de opbrengsten van het gebruik van een deelfiets economisch interessant zijn voor bedrijven om operationeel te kunnen draaien, te innoveren en verder uit te breiden. De voorstellen vanuit de gemeente op economisch vlak, die in het huidige beleid gedaan worden, maken het erg lastig om aantrekkelijke prijzen te hanteren en om exploiteren economisch haalbaar te laten zijn. Dit zal aanbieders bewegen om op een andere manier geld te gaan verdienen, bijvoorbeeld door de verkoop van gegevens, in plaats van een goede service te leveren. Mensen houden er niet van als hun gegevens gedeeld worden en de gemeente moet inwoners hiervoor beschermen. Als mensen weten dat hun data wordt verkocht, zal dit resulteren in een lagere acceptatie en gebruikersadoptie van de dienst. De kosten die de gemeente Amsterdam op dit moment lijkt te gaan vragen worden geraamd op 70 EUR borg en 30-90 EUR voor de aanbieder per fiets. Gebaseerd op de vierkante meter prijs die restaurants en cafés moeten betalen voor een terras Deze waarde-toevoeging is anders dan die van een terras bij een cafe of restaurant. Wij stellen voor aan de gemeente, zoals vermeld in de marktconsultatie, een prijs per fiets te hanteren tussen de 10 - 20 EUR per jaar. (samengevat)
A5

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De kosten voor de uitvoering van het deelfietsbeleid zijn fors verminderd door het afschaffen van de deelfietsvakken en het eenvoudiger maken van het beleid. In de beleidsnota staat het uitgangspunt dat we een eerlijke prijs rekenen voor het gebruik van de openbare ruimte. 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 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 worden.
De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. De gemeente zal de kosten voor het vergunningsverleningsproces doorberekenen aan de vergunning aanvragers door middel van leges. Toegevoegd aan de vergelijkende toets is de vraag hoe aanbieders denken bij te kunnen dragen aan de doelstellingen uit de beleidsnota. Op deze manier verwachten we dat deelfietsen maatschappelijke meerwaarde creëren. Dit onderzoeken we in de monitoring en evaluatie.

Het beleid geeft (kleinere) lokale spelers weinig kans. De kosten voor aanbieders om deelfietsen in Amsterdam te mogen aanbieden zijn relatief hoog. Voor lokale spelers is het lastiger om een goede businesscase te maken dan voor grotere aanbieders. Terwijl lokale spelers wel een goede dienstverlening bieden omdat ze flexibeler zijn

dan internationale partijen en daardoor wellicht beter in kunnen spelen op de behoeften van de Nederlandse fietser. Het is daarom jammer als hun kansen verkleind worden.
Het beleid stimuleert aanbieders om een 'data businessmodel' te hanteren. Zoals hierboven beschreven, zijn voor een aanbieder de kosten relatief hoog en het aantal fietsen relatief laag. Daar komt bij dat de gemeente als eis stelt dat fietsen gemiddeld minimaal 4 keer per dag verhuurd dienen te worden. Dit is alleen mogelijk bij zeer extreem lage prijzen. Aangezien de prijzen zeer laag moeten zijn om de bezettingsgraad te halen en de fysieke advertentiemogelijkheden op de fiets beperkt worden i.v.m. het straatbeeld, is de enige andere optie om het businessmodel sluitend te krijgen het kapitaliseren van gebruikersdata. Dit betekent digitale advertenties (in de app) of het verkopen van gebruikersdata. Ik vraag me af of het passend is dat een gemeente dit stimuleert.
K2

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het beleid aangepast. Free floating is in de hele stad toegestaan, alleen op een aantal drukke bestemmingen mogen deelfietsen niet aangeboden worden. Tussentijds parkeren is op deze locaties wel toegestaan. Dit betekent ook minder beperkingen voor de aanbieder. Een andere aanpassing is dat alleen de kosten voor de aanvraag en beoordeling van de vergunning door middel van leges worden doorberekend. Dit betekent een fors lagere kostenpost voor de vergunninghouders. We verwachten dat het hierdoor ook voor kleinere aanbieders interessant is om een vergunningaanvraag te doen. En dat dit meer ruimte biedt om een gezonde businesscase te maken zonder dat het verhandelen van data wordt gestimuleerd.

Wij zijn van mening dat de gemeente niet het doel zou moeten hebben om het deelfietsen beleid kosten-neutraal te implementeren. De maatschappelijke baten moeten ook meegerekend worden. Investeren in een schone en duurzame stad kost geld. Daarbij is eerder subsidie op zijn plaats dan het doorrekenen van kosten. Wij zouden dan ook willen voorstellen om alleen een parkeertarief te hanteren dat gebaseerd is op de tarieven voor elektrische deelauto's. Voor een bakfiets zou dat dan ongeveer één derde van het deelauto-tarief moeten zijn, omdat op een auto-parkeerplek 3 tot 4 bakfietsen passen. Het doorrekenen van andere kosten bijvoorbeeld voor handhaving, borgstelling of kosten voor het aanvragen van de vergunning zouden in onze optiek niet wenselijk zijn, deze maken het voor ons als aanbieder zeer onaantrekkelijk of niet haalbaar.
A1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
We hebben de kosten voor implementatie van het deelfietsbeleid gereduceerd. Daarnaast berekenen we alleen de kosten door voor de aanvraag en beoordeling van de vergunning door middel van leges. Tot slot vragen we een bankgarantie van € 70 per fiets en x per bromfiets voor het verwijderen en verwerken van fietsen in geval van faillissement.

Wij adviseren u ook nog eens goed naar de beprijzing te kijken van het commercieel gebruik van de openbare ruimte. Zolang de beoogde doelstellingen niet gehaald zijn, zou dit tenminste kostendekkend moeten zijn. We adviseren ook de kosten voor de gebruiker zo laag mogelijk te houden en dit mee te nemen in uw doelgroepanalyse: wat is voor de forens acceptabel ten opzichte van de kosten van zijn stationsfiets, waar ligt de grens voor een nieuwe fietser? Misschien levert dat wel verschillende tarieven op, de expat die minder betaalt, dan de bezoeker die hier een week is, etc.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. In de beleidsnota staat het uitgangspunt dat we een eerlijke prijs rekenen voor het gebruik van de openbare ruimte. 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 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 worden. De meeste kosten zitten in de handhaving en monitoring. We hebben de totale kosten voor uitvoering flink naar beneden gebracht. Daarnaast hebben we aan de vergelijkende toets toegevoegd de manier waarop deelfietsaanbieders denken bij te dragen aan de gemeentelijke doelstellingen toegevoegd.

Een deelfiets mag geen/nauwelijks geld voor gevraagd worden. € 25 per dag bijvoorbeeld. Daarnaast zou je een maximum aantal deelfietsen per rechtspersoon kunnen doen: 4 of 5 bijvoorbeeld. Zo geef je particulieren de kans om een klein beetje bij te verdienen en komt de stad niet vol te staan met commerciele verhuurders.

De stad zou zelf een stad met een app kunnen bouwen om de lener en de verlener met elkaar in contact te kunnen brengen.
B04

↳ **Niet overgenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. In de marktconsultatie gaven aanbieders van deelfietsen aan dat ze minimaal 1000 deelfietsen nodig hebben voor een gemeente brede dekking. De gemeente stelt de eis dat deelfietsaanbieders meewerken aan interoperabiliteit, zodat alle deelfietsen en andere deelmodaliteiten via een platform ontsloten kunnen worden voor de gebruiker in het kader van het verhogen van de gebruikersvriendelijkheid. Uw voorstel zal niet tot gemeente brede dekking leiden en is interoperabiliteit moeilijker te bereiken. We willen de pilot gaan gebruiken om te kijken of de deelfiets kan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen.

Wij wisselen graag van gedachte over de voor- en nadelen van het aanbrengen van fietsparkeervakken voor deelfietsen bij pleinen en metrostations en de handhaafbaarheid daarvan. Wij rekenen erop dat alle kosten voor rekening van het project komen en daarmee stedelijk worden gedekt. Onder deze kosten begrijpen wij in ieder geval ook de kosten van fysieke aanpassing van de openbare ruimte en de nodige handhaving.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het beleid is aangepast, de aangewezen deelfietsvakken zijn eruit gehaald. De kosten voor uitvoering zijn hiermee ook lager, ook omdat er geen fysieke aanpassingen in de openbare ruimte plaatsvinden. Alle aanvullende kosten voor handhaving, monitoring en evaluatie zijn begroot in het project. De kosten die gemoeid zijn met het vergunningaanvraag en -verleningsproces worden verhaald op de aanvragers van de vergunningen middels leges. Voordat de pilot de uitvoeringsfase in gaat, zal er zekerheid over de dekking moeten zijn.

---

12 Kwaliteit

Gemeentegeld vloeit rechtstreeks naar het buitenland. Dit is slecht voor de lokale economie.' Het gaat om verkapte toeristische verhuur. Zo was afgelopen zomer te zien. Wie garandeert dat het anders gaat? De kwaliteit van de fietsen is slecht. We willen geen wegwerpfietsen. Hoe wordt het onderhoud op de fietsen geregeld? Je kunt straks niet meer anoniem fietsen.
B401

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bij de vergunningverlening stellen we eisen aan de kwaliteit van de fiets. Hierbij werken we met een testpanel om het comfort en de kwaliteit te testen. Daarnaast worden er eisen gesteld aan hoe lang (kapotte) fietsen stil mogen staan. Het is aan de vergunninghouder zelf om het onderhoud van de fietsen te regelen.

Wij stellen voor dat de gemeente ook de ISO 4210 toegevoegd als vereiste voor kwaliteit fiets. Het stellen van een KPI waarbij kapotte deelfietsen binnen een bepaalde tijd verwijderd moeten worden is zeer nuttig. Echter, de criteria om dat binnen 48 uur gedaan te krijgen levert wel een hoge druk op de aanbieders op dagen waarop er onverwachts veel gebruik wordt gemaakt van de deelfietsen. Om die reden stellen wij dan ook een andere ambitieuze KPI voor, namelijk dat aanbieders ervoor moeten zorgen dat 90% van hun deelfietsen, gemiddeld per maand, in verhuurbare staat moeten zijn. Real time tracking brengt ook problemen met zich mee zoals het hoge energieverbruik die deze technologie nodig heeft om te kunnen draaien. Om deze energie te leveren, moeten de deelfietsen voorzien worden van extra belasting, zoals bijvoorbeeld een dynamo of extra batterijen, wat de gebruikerservaring niet ten goede komt. Daarnaast draagt dit bij aan hogere aanschaf- en onderhoudskosten, wat geen gunstige uitwerking heeft op de prijsstelling voor gebruikers.
A5

↳ **Niet overgenomen.**
We zetten juist in op maximaal gebruik van de deelvoertuigen en dat deelvoertuigen real time traceerbaar zijn omdat alleen dan deelvoertuigen bijdragen aan onze doelstelling om parkeerdruk te verminderen en overlast voorkomen.

Een deelfiets zou aan de zwaarst denkbare technische eisen moeten voldoen omdat ze altijd buiten staan, veel verschillende gebruikers heeft en niet continu worden gecontroleerd op gebreken. Behalve dat de deelfietsen van goede kwaliteit moeten zijn en geen kratje voorop mogen hebben worden er geen specifieke eisten gesteld in de notitie. Een goede fiets is afgestemd op de gebruiker en in goede conditie. Moet het deelfietsensysteem in Amsterdam uit hoogwaardige fietsen bestaan of is het idee dat de fietsen continu worden vervangen (wegwerpfiets)?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bij de vergunningverlening stellen we eisen aan de kwaliteit van de fiets. Hierbij werken we met een testpanel om het comfort en de kwaliteit te testen.

Onderhoud van de deelfietsen: De angst bestaat het de deelfietsaanbieders veel fietsen neerzetten op straat en het onderhoud daarvan sterk onderschatten. Om gewone fietsen in goede en veilige staat te houden is veel onderhoud nodig. Bij fietsen zoals huur- en deelfietsen is dat nog een stuk meer. In het buitenland is er bij ongesubsidieerde deelfietsprojecten voor gekozen om gebruik te maken van hele goedkope wegwerpfietsen. Dit lijkt voor Amsterdam een onwenselijke keuze. Goed onderhoud is daarom essentieel. Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar ervaringen met onderhoud bij andere deelfietsprojecten en zo ja wat zijn de resultaten hiervan? Heeft de gemeente advies ingewonnen voor het onderhoud bij fietsfabrikanten, deelfiets-aanbieders met ervaring en partijen zoals fiets-verhuurders die veel ervaring hebben met het onderhoud van algemeen gebruikte fietsen? Er is een groot te kort aan fietsmonteurs. Hoe denken de deelfietsaanbieders vanaf het eerste moment genoeg en gekwalificeerde onderhoudsmonteurs te beschikken? Wat wordt het onderhoudsplan?
A6, B17, B92

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bij de vergunningverlening stellen we eisen aan de kwaliteit van de fiets. Daarnaast worden er eisen gesteld aan het aantal verhuringen per dag en hoe er omgegaan wordt met kapotte fietsen. Op welke manier de deelfietsaanbieders uitvoering geven aan hun kwalitietsplan is aan de vergunninghouders zelf.

Ik woon in het centrum en kon niet om de invasie aan deelfietsen heen begin verleden jaar. Daar ik voordelen zag om een deelfiets te gebruiken ipv mijn eigen fiets heb ik 2 beschikbare apps gedownload en verschillende ritten gemaakt. In principe ben ik voorstander van dit systeem, maar wilde een aantal ervaringen delen die het slagen van dit systeem kunnen ondermijnen. Het systeem van scanning werkte bijvoorbeeld niet perfect of zelfs helemaal niet, het duurde vaak enkele minuten voordat de fiets wilde ontgrendelen. Daarnaast werkte de gps tracking ook niet erg accuraat. De grootste reden echter waarom Amsterdammers de deelfiets niet zullen omarmen is omdat de fietsen ontzettend zwaar trappen en je er bijna niet op vooruit komt. Als deze instelling van de fietsen niet aangepast worden zodat je soepel en snel kunt fietsen dan zal de Amsterdammer de deelfiets links laten liggen, ik in ieder geval wel. Tot slot is de beschikbaarheid in de directe nabijheid van groot belang, het in het centrum reguleren van waar je de fiets mag neerzetten begrijp ik enerzijds wel, maar hierdoor zal de Amsterdammer in het centrum geen afscheid gaan nemen van zijn eigen fiets. Misschien reguleren, maar wel het aantal plaatsen aanzienlijk uitbreiden dan waarin nu is voorzien.
B74

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor het delen van uw ervaringen. Onderdeel van de vergunningseisen is de kwaliteit van de fiets. Daarbij maken we gebruik van een testpanel om de fietsen te testen. Daarnaast hebben we het gebruik van deelfietsparkeervakken losgelaten. Free floating is overal toegestaan, alleen op een beperkt aantal drukke bestemmingen geldt een aanbiedverbod. Deelfietsen mogen wel gewoon tussentijds geparkeerd worden volgens de geldende fietsparkeerregels.

---

kwaliteit van de onderneming. Hoe kun je als nieuwe aanbieder of samenwerkingsverband aantonen dat je een betrouwbare partner voor de gemeente kunt zijn?
A9

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Binnen de mogelijkheden van de Europese dienstenrichtlijn stellen we eisen aan de aanbieder of het samenwerkingsverband. Zo moet het een rechtspersoon zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met statuten waaruit blijkt dat het aanbieden van deelvoertuigen de hoofddoelstelling is en de aanbieder moet eigenaar zijn van de deelvoertuigen. Voor het geval de aanbieder de deelvoertuigen niet zelf uit de openbare ruimte weghaalt als zijn vergunning niet meer geldig is, moet de aanbieder een bankgarantie overleggen ter hoogte van de kosten die de gemeente maakt om de deelvoertuigen weg te halen.

---

13 Monitoring

Als gevolg van de gebiedsontwikkeling in Amstel 3, de groei van het toerisme en van het recreatie- en evenementenaanbod, zien wij ook potentie voor gebruik van deelfietsen door toeristen en recreanten, zoals bedoeld in de nota "Kansen voor deelfietsen, meer fietsritten met minder fietsen". Dit is weliswaar op dit moment geen onderdeel van het deelfiets beleid, maar wij geven u in overweging om bij de evaluatie van het deelfietsen beleid ook deze sectoren te betrekken.
SD-ZO

↳ **Meenemen bij de uitvoering.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. We zullen in de evaluatie ook kijken naar de doelgroepen die gebruik maken van de deelfiets.

Objectieve verzameling resultaten uit project: De deelfietsaanbieders hebben een groot belang bij de verschillende resultaten die zij terugkoppelen aan de gemeente: aantal klachten, responstijd reparaties, aantallen verhuur aan toeristen en vele anderen. Tevens lijkt de gemeente een duidelijke voorstander van het project. Moet er geen objectieve partij worden aangesteld door de voor- en tegenstanders van het project om er zeker van te zijn dat alle data juist en objectief geïnterpreteerd wordt?
A6

↳ **Meenemen bij de uitvoering.**
Dank voor uw reactie. In de monitoring en evaluatie onderzoeken we de effecten van de deelfietsen voor de stad. Als daar reden toe is zullen we hier een onafhankelijke derde partij bij betrekken.

In het algemeen adviseren we u tot slot er zorg voor te dragen dat de aanbieders betrouwbare cijfers leveren om te kunnen monitoren en evalueren. Alleen zo kan objectief bepaald worden of, en in welke mate, de drie doelstellingen met dit beleid bereikt worden. En gezien de maatschappelijke onrust die deelfietsen vorig jaar veroorzaakten, rekenen we ook op een zorgvuldige voorlichtingscampagne.
SD-C

↳ **Overgenomen.**
Voor de monitoring is het van groot belang dat de vergunninghouders betrouwbare cijfers leveren. In de vergunningaanvraag moeten zij laten zien op welke wijze zij dit doen. Daarnaast zal de gemeente steekproefsgewijs onderzoeken of specifieke vergunningseisen nageleefd worden.

Na één jaar ervaring met deelfietsen volgt een evaluatie. Wanneer is de proef geslaagd? Welke criteria spelen daarbij een rol? En wat zijn de bijbehorende cijfers? Denk aan: -behalen van doel: toename fietsritten, bij afname geparkeerde fietsen, - opbrengst (vergunningen) tegenover kosten (faciliteiten en vooral handhaving). Vooraf vastleggen wanneer: - de proef geslaagd te noemen is, - wanneer vervolg met andere condities de aangewezen weg is.
O1

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben doelstellingen en indicatoren benoemd in de nota.

---

14 Negatief

Slecht plan: In buurten waar nu niet of minder wordt gefietst, gaat niet meer gefietst worden als er deelfietsen staan.
B06, B79, B369

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn het met u eens dat alleen deelfietsen neerzetten niet voldoende is om daadwerkelijk het fietsgebruik te verhogen. We hebben de doelstelling uit het plan gehaald.

15 Niches

Het lijkt ons verstandig te overwegen het aanbod van niche-deelfietsen (scooters en bakfietsen) onderdeel te maken van de hoofdvergunningen. Dat kan overigens ook wanneer het operating system van aanbieders een open structuur heeft waardoor (particuliere) derden binnen dat systeem op kleinschalige wijze diverse nicheproducten kunnen aanbieden. Uiteraard kunnen aanbieders ervoor kiezen een dergelijk aanbod geen deel van hun propositie te maken, maar het gevaar bestaat dat er binnen de voorgestelde (kleine) schaal voor de niche-deelfietsen geen valide businesscase te maken is, en dan zal het aanbod dus ook niet van de grond komen.
A9

↳ **Niet overgenomen.**
Niet overgenomen. Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast. Alleen deelbrommers maken nog onderdeel uit van de vergunning-verlening. Waarom aparte vergunningen?

Deel bakfietsen zijn geen nicheprodukt maar een volwaardige categorie die een grotere rol zou moeten krijgen. Het aantal toegestane bakfietsen per vergunninghouder is te weinig. En waarom worden er maar twee vergunningen uitgegeven?
A1, K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het beleid is aangepast. Alleen deelbrommers maken nog onderdeel uit van de vergunning-verlening. Voor deelbakfietsen zien we gezien het ruimtebeslag en de aantallen meer mogelijkheden in kleinschalige experimenten.

Please explain better the rationale for including “deelbromfietsen”. This eems quite a different product from standard bike-sharing, especially when the focus is on vehicles that require helmet use, paid parking and use of street space over bike paths. Is there a clear need/demand for these, and should it even be encouraged by government? If so, does it make sense to include within the same framework as regular bike-sharing? Or should it be part of other policies, such as car-sharing.
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Omdat voor (deel) bromfietsen dezelfde parkeerregels gelden als

voor fietsen zijn ze als onderdeel opgenomen in het deelfietsbeleid. We denken dat deelbromfietsen kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal autoritten.

Deelbakfietsen, -bromfietsen en –scooters, en elektrische deelfietsen. Wij adviseren u geen deelbakfietsen en -bromfietsen of –scooters toe te staan, niet in de proef en ook niet daarna. Deze leggen, geparkeerd, een veel groter beslag op de openbare ruimte dan fietsen.
Voor bromfietsen en scooters geldt ook nog de verkeersveiligheid. Gezien dat laatste zijn wij ook geen voorstander van elektrische deelfietsen, waar deze pittige snelheden kunnen halen. Ons advies is in elk geval eerst maar eens te kijken hoe de deelfiets uit de startblokken komt. Wat willen we niet? - Het aanbieden van deelbromfietsen kost veel meer ruimte dan het aanbieden van deelfietsen. Daarvoor is de openbare ruimte te beperkt. Verhuurders van elektrische deelbromfietsen zijn welkom, maar dan wel opererend vanuit hun eigen inpandige ruimtes.
SD-C

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reacties. Wij zijn het met u eens dat deelbakfietsen en brommers meer ruimte in beslag nemen dan gewone (deel)fietsen. Maar in vergelijking met geparkeerde auto's nemen ze weer minder plek in. Het college wil graag onderzoeken of deelbromfietsen bijdragen aan de doelstelling minder autoritten. Om deze reden zijn er twee vergunningen met maximaal 250 deelbromfietsen per aanbieder opgenomen.

Bij de introductie van deelbakfietsen en deelbromfietsen kunnen wij ons meer voorstellen als aanvulling op het huidige aanbod van deelvervoersmiddelen. Wij vragen u echter wel om ook bij deze nicheproducten zo veel mogelijk controle te krijgen en te houden op het aanbod, afgezet tegen de redelijkerwijs te verwachten behoefte. Ook hier geldt uiteraard de wens om de schaarse openbare ruimte zo min mogelijk te belasten.
D-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het beleid is aangepast. Alleen deelbrommers maken nog onderdeel uit van de vergunningverlening. Uiteraard moeten de vergunninghouders van deelbromfietsen voldoen aan de vergunningsvoorwaarden waarmee overlast en ongebruikte voertuigen voorkomen worden.

Die deelbakfietsen klinken aantrekkelijk voor het vervoer van spullen. Maar ik betwijfel of ouders hun kinderen met zo'n bromfiets tussen de auto's willen vervoeren. Fietspad is veiliger. Tussen de auto's als fietser die onwennig is met dat gehuurde ding, dat is nogal lastig. Maar om spullen te vervoeren, prima. Maak het vooral heel aantrekkelijk voor de West-Friezen die met hun busje de stad in gaan om hier te gaan klussen. Laat ze bij een P+R overstappen met hun gereedschapskist.
B28

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Electrische bakfietsen moeten op het fietspad rijden. Dank voor uw suggestie om te kijken of bouwverkeer aan de rand van de stad kan overstappen op elektrische bakfietsen. De partijen die uiteindelijk een vergunning krijgen voor het commercieel aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte mogen ook (elektrische) bakfietsen aanbieden, mits aan de maximale afmetingseisen wordt voldaan zoals omschreven in het beleid.

Deelscooters moeten net zoals deelauto's in de gehele stad op een 'free floating' of 'one way' basis beschikbaar zijn en dus niet gebonden zijn aan vaste parkeervakken (verplichte haal- en brenglocaties). Deelscooters moeten even veel ruimte krijgen als deelauto's en daarom zouden aanbieders de vloot moeten kunnen uitbreiden naar 350 (binnenkort 500) voertuigen (gelijk aan deelauto's).
B107, B109, B113, B114, B115, B117, B119, B121, B124, B127, B128, B134, B135, B136, B139, B140, B142, B144, B147, B148, B150, B153, B154, B157, B160, B168, B170, B171, 172,, B177, B178, B179, B180, B182, B184, B186, B187, B189, B190, B192, B193, B194, B195, B196, B197, B198, B200, B202, B204, B205 -B209, B217-B129, B220, B222, B227-B229, B231,B233-B238, B239, B242, B246-B248, B251-B254, B257-B259, B261, B264, B268, B281., B286-B289, B294, B295, B298, B300, B301, B302, B304, B306, B307, B308, B313-B315, B317, B318, B321, B326, B330, B332, B334, B344, B347, B348, B354, B366, B368, B372, B375, B376, B378, B379, B384, B385, B389, B390, B393, B394, B396, B406, B408, A7, A4,

↳ **Gedeeltelijk overgenomen.**
Dank voor uw reactie. In de definitieve beleidsnota is geen verplichting meer opgenomen om in aangewezen parkeervakken te parkeren omdat de uitvoeringskosten hiervoor te hoog waren en de gebruiksvriendelijkheid te laag.

Elektrische deelscooters zijn een aanvulling voor de stad. Ze zijn een duurzaam alternatief voor het bezitten van een eigen vervuilende scooter. En vervanging voor ritjes met de auto, taxi en OV. Daarnaast leveren ze relatief weinig overlast op. Ze kunnen niet door toeristen gebruik worden vanwege de verplichting om in bezit te zijn van een Nederlands rijbewijs. Graag stimuleren dit soort initiatieven en niet tegenwerken met regels zoals aangewezen parkeerlocaties, helmplicht en beperkte aantallen.
B110, B11, 112, B116, B120, B122, B124, B125, B126, B131, B132, B133, B141, B143, 145, 146, 149, 152, 155, 156, 158, 159, B161-164, B166, B169, B181, B183, B185, B188, B191, B199, B203, B214-B216, B223, B225, B226, B230, B240, B243-245, B255, 256, B262, 265, 269, 270, 272, 273, 277, 278, 279, 280, 282-284, 285, 290, 291, 293, 296, 297, 299, 303, 304, 305, 310-312, 316, 320, 322, 325, 327, 328, 331, 333, 335, 336, 337. 338, 341, 342, 343, 345, 351, 352, 356, 358-360, 362, 364, 367, 374, 380-382, 387, 391, 397, 398, 407, 409, 410

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw steunbetuigingen voor de dienst die Felyx momenteel aanbiedt. Het college wil graag onderzoeken of en hoe elektrische bromfietsen bijdragen aan de Amsterdamse mobiliteit en doelstellingen zoals duurzaamheid. Om deze reden zijn er twee vergunning opgenomen voor maximaal 250 elektrische deelbrommers per vergunninghouder. Voor de deelbromfiets geldt een helmplicht conform landelijke wetgeving.

Deelscooters met geel kenteken gaat niet werken omdat dit gebruiksonvriendelijk is. Geef de elektrische deelscooter met een maximale snelheid van 25 km per uur een uitzondering en laat hem op de fietspaden rijden. Felyx levert een waardevolle bijdrage aan de stad.
B108, B130, B132,B133, B151,B159, B165, B199, B211, B212, B221, B225, B232, B239, B250, B256, B266, 271, B275, B278, B289, B297, B304, B319, B384,

↳ **Niet overgenomen.**
Het verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan in combinatie met helmplicht is nodig om de veiligheid op de fietspaden te vergroten. Snorfietsen nemen relatief veel ruimte in op de fietspaden en ook leveren de snelheidsverschillen problemen op qua verkeersveiligheid. Als de maatregel in gaat, naar verwachting per 1 januari 2019, dan geldt dit voor alle snorfietsen en dus ook voor Felyx. Vanwege de verkeersveiligheid hebben we in het deelfietsbeleid bewust een schaarse vergunning opgenomen voor bromfietsen en niet voor snorfietsen.

Ik vind dat de deelscooters een goed vervoersmanier is in de stad die tegen te veel fietsen in de stad helpen. Ook zijn fout parkeerders veel makkelijker aan te pakken aangezien de scooters op kenteken staan.
B252

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Deelbromfietsen zijn onderdeel van het beleid.

Mijn reactie is dat ik voorstel dat de Deelfietsen en scooters op een free floating basis beschikbaar zijn met dezelfde regelgeving die fietsen en scooters nu hebben. Daarnaast voldoende fietsen en scooters om de vraag, en ook uitbouw en toekomst die we willen hebben, aan te kunnen en te stimuleren. Overigens zou ik graag zien dat de elektrische Deelscooters wel de fietsbaan op mogen omdat die naar mijn mening wel veilig zijn en niet opgevoerd worden omdat het bedrijfseigendom is (wat het grootste probleem is bij scooters/brommers), maar dat terzijde.
B269

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
We hebben het beleid aangepast. Deelfietsen en deelbrommers mogen op freefloating basis aangeboden worden in de hele stad met uitzondering van een aantal drukke bestemmingen waar een deel(brom)fietsen niet aangeboden mogen worden. We kiezen specifiek voor deelbrommers en geen deelscooters om de drukke fietspaden te ontlasten en verwarring te voorkomen over waar snorfietsen met helm op de rijbaan moeten.

Vanuit de overlast van de deelfietsen van afgelopen tijd ben ik het volledig eens dat er beleid op moet komen vanuit de gemeente. Waar ik het niet helemaal mee eens ben is dat Felyx onder ditzelfde beleid moet vallen. De deelfiets en deelscooter zijn twee verschillende dingen in mijn optiek. Ten eerste is de deelfiets eerder iets voor toeristen dan voor de locals, waardoor er eerder misbruik van gemaakt wordt en dus overlast veroorzaakt.
B374

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Voor het parkeren van fietsen en bromfietsen gelden dezelfde regels in de algemene plaatselijke verordening (APV). Om deze reden vallen zowel fietsen als bromfietsen

onder hetzelfde deel(brom)fietsbeleid en bijbehorende vergunningsvoorwaarden. Daar komt bij dat de toerist niet tot de doelgroep behoort van het gebruik voor de deelfiets. Dat zijn de Amsterdammers en de forenzen. In de vergelijkende toets zal ook aandacht besteed worden aan in hoeverre de aanbieders denken bij te kunnen dragen aan de doelstellingen van de gemeente Amsterdam. Dit zal worden meegewogen in de puntentelling van de vergelijkende toets.

Naast deze grootschalige aanpak voor deelfietsen, willen wij nadrukkelijk pleiten voor een kleinschalige aanpak, specifiek voor bewoners in de drukke binnenstedelijke straten. We pleiten ervoor om hier expliciet aandacht te besteden aan ruimte voor deel-e-bikes en deel-e-bakfietsen. Deze plekken kunnen het beste worden gecreëerd op bestaande parkeervakken. Wij noemen deze plekken "E-mobility Hubs". Op een e-mobility-hub, ter grootte van een auto-parkeerplaats, komt een combinatie van bijvoorbeeld een viertal deel-e-bikes, een deel-e-bakfiets, een deel-e-scooter en eventueel een klein deel-electrisch brommer-autootje (zoals de Biro). Op een e-mobility-hub staat ook een laadpaal die de verschillende soorten e-bikes en e-voertuigen kan opladen. Faciliteer het ontwikkelen en realiseren van E-mobility-hubs voor elektrische fietsen, electrische bakfietsen, elektrische scooters en kleine elektrische brommer-autootjes. Maak het beleidsmatig mogelijk dat deze E-mobility hubs op de plek van een auto-parkeerplaats kunnen komen en niet ten koste gaan van de overige openbare ruimte. Deze e-mobility-hubs zullen naar verwachting gaan functioneren als back to one.
A2

↳ **Niet overgenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. In onze marktconsultatie hebben aanbieders van deelconcepten aangegeven geen specifieke inrichting nodig te hebben voor hun elektrische deelmodaliteiten. Het inrichten van E-mobilty hubs vraagt permanente infrastructuur in de openbare ruimte voor e-bikes, e-bakfietsen en e-scooters waardoor deze ruimt niet voor andere doeleinden gebruikt kan worden. De gemeente ziet geen meerwaarde om dit op te nemen als onderdeel van het deelfietsbeleid.

In deze aanvullende reactie gaan we met name in op de rol die de deel e-bike volgens ons kan innemen in een duurzaam stedelijk mobiliteits-aanbod, en hoe daar in het deelfiets-beleid en in het deelauto-beleid op ingesprongen zou kunnen worden. 80% Van alle autoritten is korter dan 20 km, de elektrische fiets is perfect voor afstanden van 0 tot 20 km. De elektrische fiets heeft de potentie, meer dan de gewone fiets, om autoritten te vervangen en bij te dragen aan de gemeentelijke doelstellingen. De huidige concept nota "Kansen voor Deelfietsen" geeft de indruk dat efficiënter ruimtegebruik van fietsen in de stad de primaire doelstelling is. Andere beleidsdoelstellingen, zoals het verduurzamen van de stad, het verminderen van het aantal autokilometers, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het stimuleren. van alternatieven voor de auto, komen in onze ogen zeer beperkt aan bod. Dit terwijl de elektrische deelfiets op al deze vlakken veel kan bijdragen. Deze doelstellingen staan wel centraal in de concept nota "Agenda Autodelen". Wij zijn van mening dat genoemde doelstellingen het beste integraal benaderd kunnen worden vanuit een gezamenlijke nota op het gebied van deelmobiliteit. (samengevat)
A7

↳ **Gedeeltelijk overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Het college deelt uw mening dat elektrische fietsen de potentie hebben om autoritten te vervangen. In de nota deel(brom)fietsen hebben we deze doelstelling toegevoegd en in de monitoring zullen we ook onderzoeken of deze doelstelling wordt behaald.

Huidige concept nota sluit elektrische deelfietsen uit Ondanks dat elektrische deelfietsen in de concept nota 'Kansen voor Deelfietsen' genoemd worden, worden deze op basis van de huidige criteria uitgesloten. De eisen die gesteld worden aan deelfietsen, al dan niet elektrisch, zijn op een aantal punten niet realistisch voor elektrische deelfietsen: 4 ritten per dag, aantal fietsen per aanbieder, gebruik reguliere fietsenrekken. (samengevat) Op bladzijde 20 behorend bij 1.4 worden 4 typen deeltweewielers onderscheiden: 1. De reguliere deelfiets 2. De elektrische deelfiets 3. De (elektrische) deelbakfiets 4. De deelbromfiets. De reguliere deelfiets en de elektrische deelfiets zijn blijkbaar samengevoegd, waar de elektrische deelbakfiets en deelbromfiets (dan wel snorfiets of scooter) apart benaderd worden. Graag willen wij, gezien de specifieke kenmerken en toegevoegde waarde, er voor pleiten elektrische deelfietsen, net als elektrische deelscooters en elektrische deelbakfietsen, apart te benaderen en niet onder de noemer 'deelfietsen' te scharen.
A7

↳ **Niet overgenomen.**
Electrische deelfietsen zijn niet als niche opgenomen in het beleid. Vergunninghouders kunnen zelf besluiten om elektrische fietsen aan

te bieden als onderdeel van het toegestane aantal deelfietsen per vergunning.

Bij 1.2 op pagina 16 wordt geschetst dat de meeste verplaatsingen per fiets reiken tussen de 1 en de 5 kilometer. Dat zijn getallen die wij herkennen. Vanaf 5 kilometer verliest de normale fiets sterk ten op zichte van andere mobiliteitsvormen. Genoemd wordt dat het fietsgebruik in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost achterblijft en het een doelstelling is fietsgebruik vanuit die stadsdelen te stimuleren. Gezien de afstanden biedt de gewone fiets hier niet de oplossing, dit doel zal effectiever bereikt worden door in deze gebieden elektrische deelfietsen te faciliteren.
A7, O3, B41

↳ **Niet overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Elektrische fietsen kunnen aangeboden worden door vergunninghouders die reguliere fietsen mogen aanbieden in de openbare ruimte. Daarnaast zullen er gedurende de pilot ook maximaal twee vergunningen verleend worden aan twee aanbieders van elektrische deelbromfietsen.

---

16 Omliggende gemeenten

Dat fietsen ook achtergelaten kunnen worden in verder gelegen gebieden, bijvoorbeeld Zaanstad (fietssnelweg) en Amstelveen.
B68

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. Wij kunnen alleen regels en beleid maken voor de gemeente Amsterdam. Een deelfiets die gebruikt wordt kan ook buiten de gemeente Amsterdam geparkeerd worden volgens de daar geldende parkeerregels. Net zoals een eigen fiets of een huurfiets. Omliggende gemeenten kunnen desgewenst ook beleid voor deelfietsen opstellen en/of afspraken maken met de deelfietsaanbieders die in Amsterdam mogen aanbieden.

Voor Diemen worden in de concept nota (in bijlage 5) de volgende locaites voor deelfietsparkeerzones genoemd: - station Diemen (NS) - Station Diemen-Zuid (metro en NS)- metrostation Verrijn Stuartweg - Twee (van de huidige vier) tramhaltes: Arent Krijsstraat en Sniep- R-net Haltes Vinkenburg en Diemerknoop. Rond deze deelfietsparkeerzones zouden dan in een straal van 200 meter geen deelfietsen mogen worden geplaatst. Op de eerste plaats willen wij hierbij ompmerken dat het reguleren van het deelfietsaanbod via de APV in Diemen een bevoegdheid is van de gemeente Diemen en niet de gemeente Amsterdam.
G1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het Amsterdamse deelfietsbeleid gaat alleen over de gemeente Amsterdam. Wij kunnen niet de regels bepalen voor ander gemeenten. Vergunninghouders die straks na vergunningverlening deelfietsen in de openbare ruimte mogen aanbieden mogen dit alleen binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam. We hebben de regels voor het parkeren en aanbieden van deelfietsen aangepast. De specifieke deelfietsparkeervakken in combinatie met een parkeerverbod daaromheen zijn uit het beleid gehaald. Vergunninghouders kunnen overal binnen Amsterdam freefloating deelfietsen aanbieden, met uitzondering van een aantal drukke bestemmingen waar een aanbiedverbod geldt.

Gelet op de ligging direct naast Amsterdam is het voor de gemeente Diemen van belang dat het aanbod en gebruik van deelfietsen door de te selecteren marktpartijen ook buiten Amsterdam meegenomen wordt in het monitoren en herverdelen, en dat klachten en overlast ook hier snel moeten worden aangepakt door deze aanbieders. GRaag worden wij t.z.t. betrokken bij de evaluatie gedurende de looptijd van de eerste vergunde periode.
G1

↳ **Meenemen bij uitvoering.**
Dank voor uw reactie. Graag betrekken wij de gemeente Diemen bij de monitoring en evaluatie van de pilot deelfietsen.

17 Onderbouwing

We adviseren u daarom eerst de verschillende beoogde deelfietsgebruikers te identificeren en een analyse te maken van hun behoeftes qua (deel)fietsgebruik. Dat biedt dan de mogelijkheid klein te beginnen met de snelste overstappers, en bij succes het deelfietssysteem geleidelijk aan verder uit te bouwen.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Het is lastig om te onderzoeken wat het effect is van een nieuwe dienst zoals deelfietsen en hoeveel mensen er gebruik van zullen maken. Er zijn al een aantal onderzoeken gedaan naar de potentie van deelfietsen in Amsterdam. Onder andere een onderzoek door OiS naar de behoefte onder Amsterdammers en een onderzoek door de HvA onder forensen. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de potentie voor de deelfiets onder forensen het grootst is. Aandachtspunt daarbij is wel dat forensen de fiets bij hun bestemming neer willen kunnen zetten en op kunnen halen. Er is een bepaalde mate van spreiding en aanbod van deelfietsen nodig om deelfietsen succesvol te kunnen toetsen.

1. Is er onderzoek gedaan naar de potentie van deelfietsen? Er lijken nogal wat aannames in de nota te zitten.
2. Hoe is het aantal van 9000 fietsen deelfietsen berekend?
3. Waarom wordt er gesteld dat een stilstaande fiets geld kost, fietsen levert juist maatschappelijke waarde op.
B404, B400, B404

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie.
1. aannames: De laatste jaren zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de potentie van deelfietsen voor steden in het algemeen. Daarnaast heeft de gemeente zelf een onderzoek laten doen om meer inzicht te krijgen in hoe Amsterdammers en forensen aan kijken tegen deelfietsen. Uit dit onderzoek komt naar voren dat een beperkt deel van de Amsterdammers geïnteresseerd is in het gebruiken van een deelfiets. En een aanzienlijk deel van de forensen. Het is lastig om het effect van een nieuwe dienst, zoals de deelfiets, goed

te voorspellen. Om die reden wil het college een proef doen van beperkte duur met een beperkt aantal fietsen en vergunninghouders.
2. Het aantal van 9000 is naar beneden bijgesteld naar 4800 deelfietsen in totaal. Dit aantal is berekend op basis van fietsparkeertellingen en doelstellingen gericht op parkeerdruk en bezettingsgraad. Op basis van deze cijfers hebben we berekend dat er de komende jaren nog ruimte is voor 4800 extra fietsen in de openbare ruimte binnen de ring A10.
3. kosten en baten van fietsen. Het college is het met u eens dat fietsen een grote waarde toevoegt aan de stad. We zijn er blij mee dat het fietsgebruik in Amsterdam hoog is. Om de blijvende groei van het fietsgebruik te faciliteren investeert de gemeente flink in het bijbouwen van fietsparkeercapaciteit en stimuleren we het actieve gebruik door onder andere een parkeerduurbeperking. Het experimenteren met deelfietsen past in dit beleid om te kijken of door middel van deelfietsen er meer fietsritten gemaakt kunnen worden zonder dat de openbare ruimte extra belast worden door geparkeerde fietsen.

De vooronderstelling dat Amsterdammers een deelfiets zullen gaan gebruiken is een verkeerde. Want diegenen die fietsen, hebben al een fiets. Diegenen die niet fietsen zullen dat ook niet zo gaan doen. Want een deelfiets gebruiker kan dat niet even op slot zetten voor n boodschap ofzo. Want een ander dan die fiets meenemen. Moet je dan weer n andere deelfiets zoeken? En als er geen deelfietsen in de buurt staan, wat moet je dan? Dus dom ondoordacht idee. Verkeerde veronderstelling.
B365

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. We hebben een aantal aanpassingen doorgevoerd in het definitieve beleidsplan waardoor wij verwachten dat het gebruik van een deelfiets aantrekkelijker maakt. Bijvoorbeeld het mogelijk maken van tussentijdsparkeren en het loslaten van de aangewezen parkeervakken in het centrum en andere drukke delen in Amsterdam West en Zuid.

Niet goed doordacht, te snel, te grote passen, er is nog geen gedegen kennis en visie op basis van gedegen onderzoek voor een sterk deelfietsenbeleid in Amsterdam. Geen duidelijkheid inzake deel-brommers/scooters, bakfietsellende. De nota spreekt zichzelf tegen, in de nota ontbreken gefundeerde cijfers, getallen, aantallen. Met vage omschrijvingen als "het grootste deel" e.d. In de nota mag geen basis zijn voor beleid. Ik mis echte visie en van daaruit dwarsverbanden met andere vormen van duurzaamheid in de stad, én relatie van hoeveelheid (deel-)fietsen met het aanzien van en de toegankelijkheid van de publieke ruimte. Waar er fietsen bijkomen, moet iets anders weg. Auto's en parkeerplaatsen?
B405

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Het klopt dat we nog geen onderzoek informatie hebben over het effect van deelfietsen. Dit kan ook niet omdat het niet te voorspellen is hoe er gereageerd zal worden op deelfietsen. De nota deelfietsen is juist bedoeld om de randvoorwaarden te beschrijven waarbinnen gereguleerd deelfietsen aangeboden kunnen worden. Het doel van de gemeente is om te onderzoeken wat het effect van deelfietsen is op de openbare ruimte en de mobiliteit. Daar komt bij dat als we niets doen de hoeveelheid fietsen sowieso jaarlijks stijgt met minimaal 1%. Juist door de deelfiets een kans te geven, hopen we de huidige fietsparkeerdruk niet verder te laten oplopen en in sommige gebieden te laten dalen. Daarnaast werken we uiteraard ook aan het uitbreiden van het aantal fietsparkeervoorzieningen. In het meerjarenplan fiets 2017-2022 zijn 24 locaties aangewezen waar fietsparkeren een knelpunt is. Hier gaan we met prioriteit aan de slag.

Toegevoegde waarde en effectiviteit: Wij vragen ons af hoe de mate van behoefte aan deelfietsen in Nieuw-West is bepaald. Wij verwachten dat de behoefte in Nieuw-West niet dezelfde is als die in Centrum. Ook zien wij graag een nadere onderbouwing van de te verwachten effecten van de lancering van deelfietsen in de openbare ruimte in de gemeente Amsterdam in het bijzonder in Nieuw-West. Kortom, wij verzoeken u om nader te onderzoeken c.q. onderbouwen wat de toegevoegde waarde en de effectiviteit van de lancering van deelfietsen in het gebied Nieuw-West zal zijn, nog voordat deze nota wordt vastgesteld en geïmplementeerd.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Het is lastig om vooraf het effect van en de behoefte aan een innovatieve nieuwe dienst te onderzoeken. De pilot deelfietsen is ook juist bedoeld om hier kennis van op te doen. Stadsdeel Nieuw West heeft ook een aantal OV knooppunten (trein- en metrostations) waar deelfietsen mogelijk een toegevoegde waarde kunnen hebben.

Om te vooromen dat de beperkte openbare ruimte wordt belast met meer geparkeerde fietsen dan nu het geval is, zal stevig ingezet moeten worden op het beperken van het bezit van een eigen fiets. We adviseren te onderzoeken wanneer bewoners en forensen hier bereid toe zijn. Wij vertrouwen erop dat onze adviezen bijdragen aan een voorstel dat meer vanuit het gebruikersperspectief wordt opgesteld zodat het beter aansluit op de behoefte van de doelgroep.
SD-Z

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw advies. Het is lastig om te onderzoeken wat het effect is van een nieuwe innovatieve dienst zoals deelfietsen en hoeveel mensen er gebruik van zullen maken. Er zijn al een aantal onderzoeken gedaan naar de potentie van deelfietsen in Amsterdam. Onder andere een onderzoek door OiS naar de behoefte onder Amsterdammers en een onderzoek door de HvA onder forensen. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de potentie voor de deelfiets onder forensen het grootst is. Aandachtspunt daarbij is wel dat forensen de fiets bij hun bestemming neer willen kunnen zetten en op kunnen halen. Er is een bepaalde mate van spreiding en aanbod van deelfietsen nodig om deelfietsen succesvol te kunnen toetsen.

Deelfietsen zijn niet nodig. Amsterdammers hebben hun eigen fiets, forensen kunnen de OV fiets pakken en voor toeristen zijn er fietsen te huur bij fietsverhuurders en hotels. Deelfietsen voegen hier niets aan toe. Amsterdammers zullen niet bereid zijn om hun fiets weg te doen. Deelfietsen zullen een extra belasting zijn voor de openbare ruimte.
B01, B03, B07, B08, B11,B15, B16, B18, B19, B21, B22, B23, B24,B26, B27, B31, B33, B39, B34, B42, B44, B46, B52, B61,B72, B75, B76, B77, B78, B80. B81, B82, B83, B84, B85, B86, B92, B93,B95, B97, B98, B99, B101, B105, B131, B138, B173, B175, B304, B335, B339, B350,B353, B355, B361,B363, B371, B271, B395, A6, B386, B388, B401, B377, A12, A13

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Met de uitvoering van onder andere het meerjarenplan fiets pakken we de komende jaren de grootste fietsparkeerknelpunten aan. Daarbij besteden we veel aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers. De gemeente investeert flink in fietsparkeren en het beter benutten van fietsparkeerplaatsen. Het experimenteren met deelfietsen is onderdeel van het nieuwe fietsparkeren uit het MJP-Fiets. Onder deze noemer vallen maatregelen om het actieve fietsgebruik te stimuleren en meer fietsritten met minder geparkeerde fietsen te faciliteren. Aanleiding hiervoor is dat de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt. Er zijn grenzen aan wat er aan fietsparkeercapaciteit bijgeplaatst en gebouwd kan worden. Uit onderzoek blijkt dat met name forensen geïnteresseerd zijn in de deelfiets als alternatief voor de eigen stationsfiets. Ook heeft de deelfiets als voordeel ten opzicht van de OV-fiets dat deze niet naar een vaste locatie teruggebracht hoeft te worden vanwege het free-floatingsysteem. Daarnaast geeft ook een beperkt deel van de Amsterdammers aan de deelfiets te gaan gebruiken. Onderzoek doen naar iets wat er nog niet is, is lastig. Om deze reden wordt er een pilot gedaan met deelfietsen van twee jaar met een optie van verlenging van nog een jaar. En wordt er gedurende de pilot onderzoek gedaan naar het gebruik en het effect van de deelfietsen op onder andere de openbare ruimte.

BOVAG ziet net als de gemeente dat grote steden voor een uitdaging staan om steden bereikbaar en leefbaar te houden. Fietsen en schone brom- en snorfietsen kunnen daaraan een uitstekende bijdrage leveren, en al helemaal als ze gedeeld worden. Op dit moment is er al een dekkend netwerk van Amsterdamse fietsbedrijven en brom- en snorfietsbedrijven waar dergelijke voertuigen gehuurd kunnen worden. Voertuigen die – anders dan de particuliere initiatieven van de afgelopen jaren – het straatbeeld niet vervuilen, die van goede kwaliteit zijn, passen in de luchtkwaliteitseisen van de gemeente Amsterdam en ook zorgvuldig worden onderhouden. BOVAG geeft de gemeente dan ook in overweging om eerst goed marktonderzoek te doen of deel(brom/snor)fietsconcepten voldoende toevoegen aan het reeds bestaande, kwalitatief hoogwaardige aanbod om in de vraag van de consument (lokale bewoners en toeristen) te voldoen. Misschien dat het (beter) promoten van dat bestaande aanbod wel een goed alternatief is.
O2

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Amsterdam is blij met het aanbod aan fietsverhuurders in Amsterdam. Met het deelfietsbeleid wil de gemeente Amsterdam onderzoeken of deelfietsen een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het aantal geparkeerde fietsen in Amsterdam.

---

18 Opheffen autoparkeer-plekken

We are very pleased to see an explicit mention that car parking spaces will be considered for conversion to bike-share parking. We advise the city to put even stronger that as little space as possible will be taken from current cycling, bicycle parking and pedestrian space for this new addition to the mobility mix.
K1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het college heeft in het coalitieakkoord het doel opgenomen om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven. Een deel van de ruimte die hierbij vrijkomt zal ten goede van fiets komen. Met de uitvoering van het meerjarenplan fiets 2017-2022 wordt voor de aanpak van de 20 grootste fietsparkeerhotspots een gebiedsgerichte aanpak ontwikkeld waarbij met de betrokkenen (bewoners, bezoekers en ondernemers) integraal naar het gebied gekeken wordt om het fietsparkeren beter te faciliteren met voldoende ruimte voor voetgangers. Hierbij wordt ook expliciet gekeken naar de mogelijkheden om autoparkeerplekken om te zetten naar fietsparkeren.

Opheffen parkeerplaatsen: Hoeveel parkeer-plaatsen worden er precies per stadsdeel opgeheven voor het experiment? Waarom worden er wel autoparkeerplekken opgeheven voor deelfietsen en niet voor openbare fietsparkeer-ruimte? Is er onderzocht in hoeverre de op te heffen autoparkeerplekken bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente indien deze worden benut voor normale fietsparkeerplekken?
A6, SD Oost, B87,

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het opheffen van autoparkeerplekken ten behoeve van fietsparkeerplekken gebeurt al in de praktijk. Op een autoparkeerplek kunnen circa 10 fietsen. In het MJP-Fiets 2017-2022 staan de grootste fietsparkeerknelpunten opgenomen waar we de komende jaren aan de slag gaan met het creëren van meer fiets-parkeercapaciteit, hierbij wordt ook gekeken naar het omzetten van autoparkeerplekken. Het opheffen van autoparkeerplekken is geen onderdeel meer van het deelfietsbeleid nu de specifieke deelfietsparkeervakken eruit zijn gehaald.

Bij de kosten ontbreekt de inkomstenderving voor opgeheven parkeervakken. Dit is een jaarlijkse kostenpost van zo'n 9.000 euro per jaar per opgeheven parkeervak.
B68

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Omdat de dedicated deelfietsparkeervakken uit het beleid zijn gehaald is er geen sprake meer van het opheffen van autoparkeerplekken voor deelfietsparkeerplekken.

19 OV Fiets

Hoewel in het deelfietsbeleid expliciet is benoemd dat OV-fietsen niet onder dit deelfietsbeleid vallen, vragen wij u de behoefte te onderzoeken naar extra knooppunten in Nieuw-West waar OV-fietsen kunnen worden aangeboden.
SD-NW

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
De OV fiets is een dienst van de NS en niet van de gemeente.

20 Positief

Positieve ontwikkeling waarbij hopelijk vele kansen benut worden, minder bezit en meer gebruik en uiteindelijk meer openbare ruimte overblijft groen en voetgangers. Voorwaarde is wel dat het een intuïtief te gebruiken en betaalbaar systeem is. Slechts 25 bakfietsen per aanbieder over geheel Amsterdam is wel veel te weinig, dat betekent dat de kans zeer klein is dat er een in de buurt staat.
B09

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw positieve reactie. Het betreft een experiment van 3 jaar. Op basis van de ervaringen zal het beleid en vergunningsvoorwaarden aangepast worden. Vanwege het ruimtebeslag hebben we ervoor gekozen om alleen vergunningen te verstrekken voor gewone fietsen.

Duurzame initiatieven moeten worden gesteund en begeleid door de gemeente, niet worden tegengewerkt.
B176

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Het college heeft de verantwoordelijkheid om de openbare ruimte schoon en toegankelijk te houden. Om deze reden willen we het aanbieden van deelfietsen op een gereguleerde manier mogelijk maken. Hiervoor is beleid nodig.

Ik vind dat de deelscooters en deelfietsen moeten blijven in de stad. De deeleconomie is sociaal, goed voor het milieu en geeft je de mogelijkheid om ergens gebruik van te maken zonder dat je het hoeft aan te schaffen. Door deelscooters hoef ik zelf geen scooter aan te schaffen en kan ik er gebruik van maken wanneer het mij uitkomt.
B233

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid.

Absoluut voorstander van deelscooters en deelfietsen. Het is dé oplossing voor het scooter-/fietsenoverschot in Amsterdam
B267

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid.

Moet gebeuren. Deeleconomie werkt veel beter, dan iedereen z'n eigen auto en scooter. Dit zorgt ip den duur voor veel minder parkeerbehoefte (Behalve fietsen. Elke Amsterdammer heeft gewoon z'n eigen en gebruikt die vaak)
B274

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid.

Ik ben groot voorstander van de deelmobiliteit. Het voorkomt dat ik zelf een scooter of een auto moet aanschaffen. De meeste scooter overlast komt van mensen die scooters bezitten. Ik merk het ook in mijn wijk, de bezitters zijn de 'asocialen' in persoon en in gebruik van het voertuig en nemen een groot aandeel in de gemeenschappelijke fietsenstalling in. Deelvoertuigen zijn veelal elektrisch en dus niet bijdragend aan het fijnstof. Ook zijn de scooters begrensd, waardoor ze veel veiliger zijn. Amsterdam is een stad van de toekomst en deelvervoer heeft daar een grote rol in. Het zou mooi zijn, bij gebrek aan voldoende openbaar vervoer naar IJburg, als de deelscooters zich daar ook naar toe uit kunnen breiden en dat kan alleen als er een positieve attitude is hier naar toe. Schaf persoonlijk scooter/bakfiets/auto gebruik af binnen de ring en vervang dit door elektrisch deelvoertuig gebruik dan zal pas de overlast verminderen.
B277

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor de deelmobiliteit in het algemeen. Het afschaffen van persoonlijk scooter/bakfiets/auto bezit binnen de ring gaat ons te ver. We starten met experimenten om ervaring op te doen met deelmobiliteiten zoals deelauto's, deelfietsen en deelbrommers.

Ik vind dat share fietsen en scooters moeten worden toegestaan in Amsterdam. Het aantal gestolen fietsen is namelijk groot en op deze manier kan iedereen zich toch makkelijk verplaatsen en hebben we uiteindelijk minder persoonlijke vervoersmiddelen nodig als niet iedereen zijn eigen scooter of fiets plaatst.
B288

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid.

Wat mij betreft moet het beleid gericht zijn op het zoveel mogelijk verminderen van het aantal mensen dat fiets of scooter op de stoep parkeert. Een belangrijk hulpmiddel daarbij zouden de huurfietsen en huurscooters die in de afgelopen 2 jaar hun intreden hebben gedaan maar al snel bestempeld werden als een plaag. Goede, makkelijk en snel toegankelijke huurfiets en -scooter voorziening nemen de noodzaak tot het langdurig parkeren van een eigenvervoermiddel weg. Dat wordt denk ik bewezen door concepten als Greenwheels, Connectcar en Car2go.
De laatste daarvan is duidelijk het meest laagdrempelig om meerdere reden. Gemak en laagdrempeligheid zijn het allerbelangrijkste elementen voor succes. Niet alleen voor het succes van deze huur-concepten, maar ook voor het succes van verkeersbeleid. Drempels moeten daarom verlaagd en gemak verhoogd.
B318

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid. Onderdeel hiervan is toestaan dat deel(brom)fietsen op een gereguleerde manier aangeboden worden in de openbare ruimte.

Ik ben blij met het beleid Deelfietsen. Ik vond de deelfietsen erg handig en zie graag dat ze terugkomen. Ik begrijp de zorgen en volgens mij helpt dit beleid om de mogelijke problemen rondom de deelfietsen in goede banen te leiden. Als de deelfietsen uiteindelijk minder minuten per dag stilstaan dan normale fietsen dan zijn ze een toevoeging voor de stad. Ik kijk uit naar de proefperiode.
B47, B51, B65, B73, B370

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid en het delen van uw ervaringen met deelfietsen en scooters in de zomer van 2017.

In algemene zin willen wij opmerken dat wij ons goed kunnen vinden in de voorstellen om te komen tot een flexibel, evenwichtig, efficiënt en innovatief aanbod van deelfietsen in Masterdam en de directe omgeving. De noodzaak om hier regulerend in op te treden wordt volgens ons voldoende onderbouwd en ook het belang van een goede monitoring en handhaving daarbij wordt duidelijk aangegeven. De spanning tussen het stimuleren van meer fietsgebruik en tegelijkertijd het behouden van een goede openbare ruimte, die niet vol staat met geparkeerde fietsen, kan op deze wijze hopelijk in goede banen worden geleid. De voorgestelde voorschriften, voorwaarden en vergelijkende toets bij de vergunningverlening bieden daarvoor een goede aanzet denken wij.
G1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het concept deelfietsbeleid.

Wij zijn met u van mening dat het ongelimiteerd, commercieel aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte en deze voor rekening van de gemeente parkeren, ten koste van de leefbaarheid, regulering wenselijk maakt. Wij kunnen ons daarom vinden in de beleidsuitgangspunten, des te meer omdat hiermee ook andere duurzame mobiliteitsdoelen kunnen worden gerealiseerd. We gaan ervan uit dat ook voor de meerjarig incidentele kosten van het beleid dekking wordt gevonden voordat met de implementatie wordt begonnen.
SD-ZO

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw steun voor het deelfietsbeleid. We zorgen voor dekking voorafgaand aan implementatie. De kosten voor uitvoering zijn hiermee ook lager, ook omdat er geen fysieke aanpassingen in de openbare ruimte plaatsvinden. Alle aanvullende kosten voor handhaving, monitoring en evaluatie zijn begroot in het project. dekking. De kosten die gemoeid zijn met het vergunningaanvraag en -verleningsproces worden verhaald op de aanvragers van de vergunningen middels leges. Voor de overige kosten is dekking aangevraagd via het MIP proces en is een subsidieaanvraag bij het Rijk ingediend. Voordat de pilot de uitvoeringsfase in gaat, zal er zekerheid over de dekking zijn.

Heel goed van de gemeente om beleid in te voeren voor deelfietsen en -scooters. Delen is de toekomst.
B12, B118, B123, B145, B167, B203, B210, B224, B229, B241, B263, B273, B397, B399

Stadsdeel Oost is het eens met de stellingname 'Deelfietsen kunnen kansen bieden voor Amsterdam. In potentie kunnen deelfietsen bijdragen aan vermindering van het aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, verbetering van de deur-tot-deurreis in combinatie met openbaar vervoer en auto (P+R) en stimulering van het fietsgebruik'.
SD-O

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw positieve reactie.

Wij ondersteunen gecontroleerde deelfietsprojecten, mits alle ongewenste negatieve effecten afdoende worden tegengaan. In deze nota zien we een aantal goede uitgangspunten en zinvolle voorwaarden, maar deze zijn volgens ons nog onvoldoende voor een verantwoorde en profijtelijke terugkeer van de deelfiets in Amsterdam. We verwachten dat slechts weinig van de huidige dagelijkse fietsers hun eigen fiets zullen wegdoen voor een deelfiets waar je zonder fietstas, zitje of bak niet je boodschappen of kind mee kunt vervoeren. De gedachte dat er door de deelfiets straks minder fietsparkeerruimte nodig is, zoals gesuggereerd in de onderkop van de nota, is wishful thinking en niet gebaseerd op feiten of onderzoek. Vervanging van privé-fietsen mag geen uitgangspunt zijn; voor zowel rijdende als geparkeerde fietsen zal dus veel meer ruimte nodig zijn. Dat kan gemakkelijk ten koste van de auto.
O1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. In een pilot met deelfietsen wil de gemeente graag onderzoeken of deelfietsen een vervanging kunnen zijn voor de eigen fiets. Daarbij denken we in eerste instantie aan de stationsfiets van een forens en de 'reserve' fiets van bewoners. We zijn het me u eens dat monitoring nog moet uitwijzen of deze doelstelling daadwerkelijk bereikt wordt.

Algemeen Op het eerste oog lijkt het idee van deelfietsen positief, maar wij vragen ons af of een dergelijk systeem gaat bijdragen aan de door u genoemde doelstellingen. Een daarvan, vermindering van het aantal in de openbare ruimte geparkeerde fietsen, is voor ons stadsdeel erg belangrijk. Maar ook de door u beoogde bijdrage van deelfietsen aan beter vervoer van-deur-tot-deur of van ov-naar-auto, en aan het stimuleren van het fietsgebruik in onze stad blijven vooralsnog giswerk. Wij vinden uw voorstellen dan ook onvoldoende uitgewerkt. Dat komt misschien wel omdat u zoekt naar gebruikers voor een deelfietsaanbod, naar een probleem of behoefte bij een aangeboden oplossing. Dat u daarbij hoge kosten schetst, waarvoor geen dekking is, maakt het voorstel er niet sterker op.
SD-C

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Hartelijk bedankt voor uw reactie. Om te kunnen onderzoeken of deelfietsen een bijdrage kunnen leveren aan deze ambities is een experiment nodig. In het definitieve deelfietsbeleid zijn de kosten flink naar beneden gebracht door onder andere het afstappen van de aangewezen deelfietsparkeervakken.

---

21 Privacy

Gebruik persoonlijke data door deelfietsaanbieders: Belangrijk verdienmodel voor de deelfietsaanbieders is het gebruik van persoonlijke data van gebruikers omdat de locatie van de gebruiker bekend is en via telefoon en creditcard veel andere persoonlijke gegevens. Zo kan er heel specifiek reclame worden gemaakt. Welke data wordt precies opgeslagen van de individuele gebruiker van de deelfiets? Welke data mag precies worden gebruikt en voor welke doeleinden? Veel deelfietsaanbieders komen uit landen waar de persoonlijke data bescherming minder strak geregeld is dan in Nederland. Hoe wordt gewaarborgd dat alle deelfietsaanbieders zich aan de Nederlandse wetgeving houden? Is het in overeenstemming met de privacy regels dat een gesubsidieerd project tot in detail kan volgen waar een bepaalde gebruiker, waarvan alle N.A.W en betalingsgegevens bekend zijn, zich bevindt en is geweest? Moet het geen vereiste worden dat tijdens het gebruik van de deelfiets geen locatiegegevens kunnen worden opgeslagen?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De vergunninghouders moeten voldoen aan vastgestelde regels over privacy en verwerking van persoonsgegevens. In de vergunningaanvraag moeten partijen laten zien op welke manier zij deze regels geoperationaliseerd hebben.

De Deelfiets-App is niet te vertrouwen. Men vraagt toegang tot allerlei functies op de smartphone, zoals facebook en dataopslag, die niets met het gezamenlijk gebruik van een fiets te maken hebben . De telefoon wordt zo hack- en virusgevoelig. Ook de telefoons van de contacten van de gebruiker .
B346

↳ **Bedankt voor uw reactie.**
Dank voor uw reactie. We stellen de eis dat vergunninghouders verantwoordelijk omgaan met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens. En moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy.

Mijn suggesties: - Stel eisen voor privacy van gebruikers. Bijvoorbeeld dat informatie over ritten maximaal drie maanden mag worden bewaard. En dat alleen noodzakelijke data wordt opgeslagen. Gebruik dit in de selectie. - Zou bij 2.6 (efficiënt gebruik openbare ruimte) als indicator kunnen worden toegevoegd: een verlaging van de fietsparkeerdruk? - Doel is schone lucht: Geef bij de tender aanbieders die fietsen plaatsen/ophalen/herverdelen met elektrisch vervoer voorrang. Of maak dit een verplichting.- Verbied reclame op deelfietsen voor andere zaken dan deelfietsen zelf. - Maak de data beschikbaar op City Data (https://data.amsterdam.nl), waardoor derden nieuwe datatoepassingen kunnen ontwikkelen.
B68

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De vergunninghouders moeten voldoen aan vastgestelde regels over privacy en verwerking van persoonsgegevens. In de vergunningaanvraag moeten partijen laten zien op welke manier zij deze regels geoperationaliseerd hebben. De gemeente streeft ernaar om geanonimiseerde informatie zo veel mogelijk te delen. (opmerking: nog iets opnemen over dat de deelfietsen zo “groen” mogelijk herverdeeld moeten worden over de stad.)

Punt 2. Ik heb geen smartphone met apps omdat ik mijn privacy koester. Hoe zouden mensen zoals ik toch een fiets kunnen delen?
B94

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Deze vraag zou u aan de aanbieders moeten stellen, hier hebben wij geen zicht op.

Persoonsgegevens moeten strikt gescheiden worden van locatiegegevens.
O1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De gemeente sluit aan bij geldende wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy.

---

4. Scherpe eisen ter bescherming van de privacy. We vragen aandacht voor de bescherming van de privacy van gebruikers. Bij de inschrijving moet duidelijk zijn hoe deze beschermd is.
SD-W

↳ **Overgenomen.**
Bedankt voor uw reactie. We stellen de eis dat vergunninghouders verantwoordelijk omgaan met het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens. Marktpartijen moeten in hun vergunningaanvraag aangeven op welke wijze zij de geldende wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy geoperationaliseerd hebben. Dit wordt opgenomen in de vergunningvoorschriften.

22 Reclame

Reclame op deelfietsen: Amsterdam is terughoudend met het plaatsen van reclame uitingen in de openbare ruimte. Mogen er reclamebordjes op de fietsen zitten en zo ja wat zijn de afmetingen? Is het toegestaan om andere reclame uitingen op de fietsen te plaatsen zoals borden van bedrijven? Worden het fietsen in felle kleuren die het straatbeeld zullen bepalen domineren of zullen er onopvallende kleuren worden gebruikt?
A6

↳ **Overgenomen.**
We stellen eisen hieraan. Reclame-uitingen op (brom)fietsen zijn nu nog verder beperkt: geen vermelding van derden op de fietsen.

23 Toeristen

Informatie aan gebruikers: De fietsverhuurder heeft ook een informatieve taak, doet aan voorlichting, adviseert en maakt bezoekers van Amsterdam wegwijs. Dit is erg belangrijk voor de verkeersveiligheid. Dit is tevens mede ingegeven door samenwerking met de gemeente, denk aan de campagne 'happy cycling is safe cycling'. De fietsverhuurder zorgt ervoor dat onbekwame, onzekere, beschonken of stonede toeristen niet gaan fietsen. Ook wordt erop gelet, dat de toerist op een fiets de deur uitgaat, waar hij daadwerkelijk op past, zodat slingerend rijgedrag zoveel mogelijk vermeden wordt. Voorts zorgt de fietsverhuurder ervoor, dat de toeristen zich met behulp van fietsroutes verspreiden, ook naar buiten Amsterdam.
Als laatste zullen er veel parkeerregels gelden voor de deelfiets die uitgelegd moeten worden Maakt de gemeente zich geen zorgen over de verwachte toename van onveilige situaties in onze stad? Voelt de gemeente zich mede verantwoordelijk dat deze veiligheid van de bezoeker? Hoe gaan de deelfietsaanbieders deze taak uitvoeren? Denkt de gemeente dat het voldoende is deze informatie alleen via de internetsite of App aan de gebruikers te melden.
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn erg tevreden met de rol die de fietsverhuurders spelen bij het voorlichten van toeristen. Om die reden zijn toeristen ook niet als doelgroep voor deelfietsen opgenomen in de nota deelfietsen. Als overheid kunnen wij het gebruik van deelfietsen door toeristen niet uitsluiten. Wel kunnen wij het gebruik van deelfietsen minder aantrekkelijk maken door in de drukste (toeristen)gebieden het aanbieden van deelfietsen niet toe te steen. En daarnaast kijken we in de vergelijkende toets ook op welke manier de deelfietsaanbieders met hun aanbod bijdragen aan het realiseren van de genoemde gemeentelijke doelstellingen.

Eind vorig jaar zei een woordvoerder van de gemeente: (…) want anders dan in de meeste steden heeft het gros van de bewoners al een fiets. Misschien wel mensen uit Zuidoost, tenslotte stopt de metro voor de deur. De deelfietsen zijn vooral interessant voor toeristen. In de nieuwe nota stelt u dat de nieuwe deelfietsen niet voor toeristen bedoeld zijn. Dat toeristen vrijwel geen gebruik zullen maken van de deelfietsen omdat er al genoeg aanbod is van fietsverhuurders. Wat precies heeft u van mening doen veranderen? Nu weet ik wel dat u zegt dat de toeristen (uit het buitenland, maar hoe zit het met de toerist uit eigen land?) niet op de deelfietsen gaan rijden. Maar dat is natuurlijk niet zo. Het afgelopen jaar zijn de deelfietsen vooral door toeristen gehuurd, is door u geconstateerd. En, stel ik ga in het centrum pannenkoeken bakken voor mensen uit Zuidoost, Nieuw West en Noord, en ik bak ze voor forenzen. Denkt u dan dat ik nee zeg tegen 3400 (uw cijfers) wannabee-pannenkoeken-eters van heinde en verre? Per dag? Eerlijk: uw doelgroep uit noord, zuidoost of nieuw-west kan fietsen wanneer het wil. De forens is geholpen met de ov-fiets. Een aantal van die forenzen hebben een fiets op het station staan, die dus ook wel eens stil staat. Maar om daar nu zo'n plan voor uit te voeren.
A10

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. De primaire doelgroep zijn inderdaad Amsterdammers en Forensen. In de monitoring wordt gekeken in hoeverre deze doelgroepen gebruik maken van de deelfietsen. Als overheid kunnen wij het gebruik van deelfietsen door toeristen niet uitsluiten. Wel kunnen wij het gebruik van deelfietsen minder aantrekkelijk maken door in de drukste (toeristen)gebieden het aanbieden van deelfietsen niet toe te steen. En daarnaast kijken we in in de vergelijkende toets ook op welke manier de deelfietsaanbieders met hun aanbod bijdragen aan het realiseren van de genoemde gemeentelijke doelstellingen.

Maar ik mis nog iets. Heel, heel lang geleden hebben mijn werkgever en de gemeente samen een flyer uitgebracht, vol met tips voor de toerist. Diezelfde werkgever, niet toevallig iemand die zeer veel van fietsen houdt, (hoe zit dat met de eigenaar van o- of Mobike, is dat ook zo'n fietsliefhebber?) heeft mij van alles geleerd om die toerist zo goed mogelijk voor te lichten, zo veilig mogelijk te laten fietsen, op een voor de toerist zo'n goed mogelijke, best-passende fiets, om er voor te zorgen dat de toerist weer heelhuids terug komt. De fiets wordt ook nog eens uitgebreid gecheckt, zodat ik er zeker van ben dat ook de volgende toerist een fiets zonder gebreken onder zijn of haar kont krijgt. Ik weet dat u om de veiligheid van fietsende toeristen geeft. Want anders had u destijds niet meegewerkt aan de flyer "how to cycle safely in Amsterdam". En anders was u 2 jaar geleden ook niet begonnen met de campagne "happy cycling is safe cycling". Maar waarom dan werkt de gemeente mee aan het goedkoop en overal en iedereen fietsen

aanbieden? Fietsen die niet na gebruik gecheckt zijn op defecten. (of laat u het beoordelen van de staat van de fiets over aan de toerist?) Fietsen die niet op maat zijn gemaakt voor de gebruiker. (Wist u dat wanneer een zadel te laag staat, dat zorgt voor slingerend rij-gedrag?) Fietsen die niet worden aangeboden tezamen met het uitvoerig voorlichten over fietsen in deze stad? Hoe neemt de toerist zijn of haar kind mee op de fiets.. Overigens wil ik ook nog kwijt dat ik niet iedere toerist op een fiets zet. Wanneer de potentiele klant te onzeker, onbekwaam, te dronken of te stoned is, dan kies ik voor zijn/haar veiligheid en die van de Amsterdammer. En geef ik die persoon dus geen fiets. Met andere woorden, ik denk dat het met die 9000 extra fietsen niet alleen voller en lelijker, maar ook wel eens iets gevaarlijker kan worden op straat.
A10

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn erg tevreden met de rol die de fietsverhuurders spelen bij het voorlichten van toeristen. Om die reden zijn toeristen ook niet als doelgroep voor deelfietsen opgenomen in de nota deelfietsen. Als overheid kunnen wij het gebruik van deelfietsen door toeristen niet uitsluiten. Wel kunnen wij het gebruik van deelfietsen minder aantrekkelijk maken door in de drukste (toeristen)gebieden het aanbieden van deelfietsen niet toe te steen. En daarnaast kijken we in in de vergelijkende toets ook op welke manier de deelfietsaanbieders met hun aanbod bijdragen aan het realiseren van de genoemde gemeentelijke doelstellingen.

In de beleidsnota wordt er te makkelijk vanuit gegaan dat toeristen geen doelgroep zijn. Deelfietsen kunnen voor toeristen wel zeker aantrekkelijk zijn. Waarom ziet de gemeente toeristen niet als doelgroep. En hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat toeristen geen gebruik gaan maken van deelfietsen. En kunnen de doelstellingen zoals beschreven in het beleidsplan wel gerealiseerd worden als toeristen gebruik gaan maken van deelfietsen? Dit levert namelijk meer fietsen op in de openbare ruimte dan minder. Op dit moment voorzien fietsverhuurders in de behoefte van toeristen.
A6, A7, A12, SD-Zuid, SD-West, B43, B53, B56, B96, B102, B318

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We zijn het met u eens dat toeristen die een deelfiets gebruiken niet bijdragen aan de doelstellingen uit het plan. Om deze reden zien we toeristen niet als doelgroep. Als gemeente kunnen we het gebruik van deelfietsen door toeristen niet verbieden. In de vergelijkende toets kijken we wel naar de hoe aanbieders denken bij te kunnen dragen aan de doelstellingen uit deze beleidsnota. (toevoegen: dat we in de meest drukke toeristische gebieden een aanbiedverbod introduceren.)

---

24 Vergunning

Financieel: Geldt voor deelfietsen die van buiten de EU komen, net als voor gewone fietsen, ook de antidump import heffingen? Wordt er geëist dat alle omzetten, ook die voor reclame en eventueel andere inkomstenbronnen via een Nederlandse onderneming loopt en dat de resultaten onder de Nederlandse belasting vallen? Is er onderzoek gedaan naar het verdienmodel van de deelfietsaanbieders? Verdienen zij alleen met de huurprijs of hebben zij ook nadere bronnen van inkomsten? Zijn die andere inkomsten gewenst?
A6

↳ **Niet overgenomen.**
De overheid mag dit niet als eis opnemen volgens de Europese regelgeving (de Dienstenrichtlijn).

Ik zou ook eisen stellen aan wat de deelfietsondernemers met afgeschreven fietsen doen. Hergebruiken? En niet alleen eisen dat ze goed onderhouden worden maar ook dat dat onderhoud door lokale ondernemers gedaan wordt. Tot slot: geef als eis mee dat het lenen van een fiets simpel te regelen moet zijn met reguliere betaalmiddelen. Geen langdurige inschrijfprocedures met allerlei vereisten maar gewoon naar de fiets lopen en lenen.
B102

Samenwerking deelfietsaanbieders en gemeente Amsterdam: Worden er nog andere concessies gegeven door de gemeente Amsterdam aan de deelfietsaanbieders zoals bijvoorbeeld in Parijs gebeurd met reclameborden in ruil voor deelfietsen? Amsterdam wil graag bedrijven naar de stad trekken. Is het open stellen van Amsterdam op enigerwijze een onderdeel om deze bedrijven naar Amsterdam te lokken?
A6

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Bedankt voor uw reactie. Er is geen sprake van een concessie. Er worden drie schaarse vergunningen verleend voor het aanbieden van deelfietsen en twee schaarse vergunningen voor elektrische bromfietsen. In de APV is ruimte opgenomen om kleinschalige en lokale experimenten te doen meet andere deelmodaliteiten.

We vinden het aantal van drie deelfietsaanbieders met ieder minimaal 1000 fietsen geen goed idee, omdat dit de (m.n. Aziatische) grote aanbieders een voorspong geeft op vernieuwende lokale ideeën. Betekent dat lokale/ specifieke projecten als Hello Bike in de Zuidas wellicht moeten stoppen? De concurrentie met ov-fiets en bestaande verhuurders moet een eerlijke zijn, daarom ondersteunen we het doorberekenen van de kosten van het ruimtegebruik. We vinden het een beter idee dat potentiële aanbieders een businessplan aanbieden, waarin ze aannemelijk maken dat ze kennis hebben van de volstrekt andere Amsterdamse markt, en dat ze duidelijk maken dat niet data verzamelen, maar duurzame mobiliteit hun core bussiness is. Bovendien vinden we interoperabiliteit van verschillende aanbieders een belangrijke voorwaarde.
O1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. We hebben het maximaal aantal deelfietsen per vergunninghouder aangepast naar maximaal 1600. De kosten voor de uitvoering van het deelfietsbeleid zijn verminderd en ook worden er minder kosten doorberekend aan de parktijen. Wel nemen we in de vergelijkende toets mee op welke manier de vergunning aanvragers bij denken te dragen aan he realiseren van de Amsterdamse doelstellingen. Ook lokale partijen kunnen een vergunning aanvragen. (toevoeging tekst dat geen kosten doorbereken aan de vergunninghouders, alleen kosten van het legesproces. Kosten van de uitvoering zijn verlaagd door over te stappen op free- floatingsysteem.)

Het effectief tegengaan van het parkeren van ongebruikte fietsen is essentieel, zowel voor het draagvlak in de stad als een efficiënt gebruik van de openbare ruimte. De gemeente zou daarom onbeperkt toegang moeten krijgen tot de data van de deelfietsaanbieders, om op ieder moment te kunnen zien waar in de stad deelfietsen al langer dan de maximumtijd geparkeerd staan. Alleen wanneer de aanbieder weet dat al deze fietsen meteen en kostendekkend door de gemeente naar het fietsdepot gebracht zullen worden, zal deze er alles aan doen om de verdeling van fietsen perfect op orde te hebben.
O1

↳ **Ter kennisgeving aangenomen.**
Dank voor uw reactie. Onderdeel van de vergunningverlening is dat vergunninghouders periodiek de benodigde data leveren om de vergunningsvoorwaarden te kunnen monitoren. Aanvullend daarop zullen we als gemeente zelf ook steekproefsgewijs onderzoeken doen. Het is

voor de gemeente niet mogelijk om deelfietsen die te lang stilstaan meteen te verwijderen. Dit vereist een continue dienst die monitort en handhaaft.

Worden partijen uitgesloten van deelname die in de zomer van 2017 de fietsen zonder toestemming van de gemeente Amsterdam op straat hebben gezet? Op dit moment staan er nog steeds vele deelfietsen op straat in Amsterdam. Worden partijen die het niet lukt om hun vloot blijkbaar goed te beheren uitgesloten van deelname?
A6

↳ **Niet overgenomen.**
Alle partijen die aan de vergunningsvoorwaarden voldoen kunnen een vergunning aanvragen. De aanvragers die het beste score in de vergelijkende toets kunnen een vergunning krijgen (max drie vergunningen voor reguliere deelfietsen en twee voor deelbromfietsen).

De deelfiets verdient wat betreft West ook een nieuwe kans. Er zijn in de voorgestelde aanpak echter onvoldoende garanties om te voorkomen dat we de oude situatie weer terug krijgen. De openbare ruimte is schaars en het is onvoldoende duidelijk wat de deelfiets ons gaat brengen. Zorgvuldigheid is daarom geboden.
SD-W

↳ **Niet overgenomen.**
We hebben een aantal aanpassingen gedaan waardoor situaties zoals in de zomer van 2017 volgens ons voorkomen worden. Zo hebben we het totale aantal toegestane deelfietsen verminderd van 9000 naar 4800. We hebben duidelijkere regels voor het aanbieden van deelfietsen opgesteld, overal free floating met uitzondering van de drukste bestemmingen in de stad. En daarnaast worden er in de vergunningsvoorwaarden eisen opgenomen zodat de fietsen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stil staan.

Worden er hele precieze eisen gesteld binnen hoeveel uur een kapotte fiets moet worden opgehaald of een verkeerd geparkeerde fiets moet worden verwijderd? Het recht om de zo schaarse openbare ruimte te mogen gebruiken voor commerciële activiteiten is een groot voorrecht dat samen moet gaan met een groot verantwoordelijkheidsgevoel.
A6

↳ **Overgenomen.**
Dank voor uw reactie. Ja er worden eisen gesteld aan de termijn waarbinnen een kapotte fiets gerepareerd moet worden, namelijk bunnen 48 uur. De termijn waarbinnen er gereageerd moet worden op meldingen van overlast is onderdeel van de vergelijkende toets. Zie bijlage 3.

Colofon

Uitgave: Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Amsterdam, oktober 2018
Tekst en redactie: Gemeente Amsterdam,
Verkeer & Openbare Ruimte
Vormgeving: DSGN.FRM
Fotografie: Fotobank Amsterdam
Meer informatie: Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte,
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
| telefoon 14020
www.amsterdam.nl/fiets

Copyright Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.
V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.




GEEN PANIEK!