Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	14 april 2026
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer & Openbare ruimte (bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl)
Onderwerp	Nieuwe invulling deelbakfietssysteem

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u namens het college over de nieuwe invulling van het deelbakfiets-systeem.

In de Nota Deelvervoer 2023 is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam. De elektrische deelbakfiets kan een alternatief vormen voor ritten met de privéauto of voor een eigen bakfiets, onder andere voor het halen en brengen van kinderen of spullen in de stad. De aanbieder in perceel Oost heeft aangegeven dat in 2025 het aantal aangeboden deelbakfietsen rond de 335 lag, de deelbakfietsen gemiddeld 118 keer per dag werden gebruikt en ongeveer 1 op de 4 deelbakfietsritten een autorit vervangt.

In 2024 zijn een vergunning voor perceel Oost en een vergunning voor perceel West in concurrentie uitgegeven voor het aanbieden van maximaal 375 deelbakfietsen per vergunning, conform de Nota deelvervoer 2023[1].
Eind 2024 is de vergunning voor perceel West teruggegeven door de aanbieder. Deze invulling van het deelbakfietssysteem is dus kwetsbaar gebleken. Daarom is onderzocht hoe we dit kunnen verbeteren.

Nieuwe invulling deelbakfietssysteem: minder sturend, meer faciliterend en vraaggericht
In 2025 is er samen met de gemeenten Utrecht en Den Haag een Europese marktconsultatie gehouden. Ook zijn er verdiepende gesprekken met de aanbieders gevoerd. Op basis hiervan zien we geen mogelijkheid voor een stadsbreed aanbod van deelbakfietsen zonder gemeentelijke financiële bijdrage voor de aanbieders. In de begroting is geen budget opgenomen voor zo'n bijdrage. Daarnaast is het nodig kritisch te zijn op de inzet van ambtelijke capaciteit. De deelbakfiets is geen onderdeel van een eventuele regionale aanpak deelvervoer van de Vervoerregio Amsterdam.

[1] https://raadzaam.amsterdam.nl/document?url=https:%2F%2Fapi.notubiz.nl%2Fdocument%2F12987500%2F1

Daarom heeft het college op 14 april 2026 besloten te komen tot een minder sturende en meer faciliterende en vraaggerichte invulling van het deelbakfietssysteem. Dit betekent dat in eerste instantie deelbakfietsen aangeboden zullen worden waar de vraag zit en dat in overleg met de aanbieders de kansen benut worden om ook in andere buurten vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

Belangrijkste wijziging: mogelijkheid voor aanbieders om op ieder moment te starten
Bij de nieuwe werkwijze kunnen aanbieders op ieder moment starten op basis van een vergunning voor onbepaalde tijd voor het aanbieden van minimaal 50 en maximaal 100 deelbakfietsen. De opzegtermijn voor de gemeente is 6 maanden. Dit is anders dan nu waarbij aanbieders iedere 2 tot 4 jaar in concurrentie met elkaar in aanmerking kunnen komen voor een of meer vergunningen voor het aanbieden van maximaal 375 bakfietsen per vergunning.
Aanbieders komen voor een volgende vergunning van maximaal 100 deelbakfietsen in aanmerking als er op basis van de bestaande dienstverlening minimaal 6 achtereenvolgende maanden gemiddeld 90 bakfietsen worden aangeboden en deze bakfietsen gemiddeld 0,5 maal per dag worden verhuurd.

Voorkomen overlast op straat
Goede afstemming met de stadsdelen en het stadsgebied Weesp over de ruimtelijke inpassing is en blijft noodzakelijk en blijft mogelijk. Om eventuele overlast te voorkomen zijn er zones aangegeven waar:
1. geen deelbakfietsverhuringen gestart of beëindigd mogen worden
2. alleen in aangewezen (digitale) hubs deelbakfietsverhuringen gestart of beëindigd mogen worden
3. free-floating (wel) is toegestaan.

We verwachten op basis van de Europese marktconsultatie dat aanbieders in de zones waar free-floating is toegestaan zelf ook hubs of zones zullen markeren in de app waar de deelbakfietsen geplaatst moeten worden. In de praktijk zal hierdoor, gecombineerd met door de gemeente aangewezen hubs, vooral een back-to-many-systeem ontstaan en free-floating beperkt blijven.

Om overlast te voorkomen wordt ook onder meer voorgeschreven dat de vergunninghouder (digitale) voorzieningen treft om het starten en beëindigen van deelbakfietsverhuringen alleen op de toegestane locaties te laten plaatsvinden, dat gebruikers worden geïnstrueerd om volgens de fietsparkeerregels te parkeren en dat klachten direct opgevolgd worden. Indien de deelbakfietsaanbieder naar het oordeel van het college te weinig doet om overlast in de openbare ruimte te voorkomen kan een vergunning worden ingetrokken.

Niet-bedrijfsmatige/niet-commerciële initiatieven: maximaal 5 deelbakfietsen met elkaar delen
De Algemene Plaatselijke Verordening maakt het nu niet mogelijk om zonder vergunning op straat bakfietsen te stallen die met een groep worden gedeeld. Het wordt mogelijk gemaakt voor niet-bedrijfsmatige en niet-commerciële initiatieven van inwoners van Amsterdam om maximaal 5 bakfietsen met elkaar te delen. Ook voor deze initiatieven geldt dat men geen overlast of hinder mag veroorzaken.

Notitie deelbakfiets, Nadere regels en Handhavingsstrategie

De achtergrond, de resultaten van de marktconsultatie en de informatie over de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem zijn beschreven in de bijgevoegde *Notitie deelbakfietsen Amsterdam 2026*. De voorwaarden voor vergunningverlening en de vergunningsvoorwaarden zijn opgenomen in de bijgevoegde *Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026*. In de *Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit*, door het college vastgesteld op 16 juli 2024, is beschreven hoe op de naleving van de vergunningsvoorwaarden wordt toegezien en welke consequenties er zijn als vergunninghouders niet conform de vergunningsvoorwaarden en nadere regels handelen. Vanwege de nieuwe invulling van het deelbakfietssysteem is deze Handhavingsstrategie op een paar punten aangepast.

Geen verplichting adapters voor babystoeltjes, aanbieders bepalen zelf

In de commissie van 30 oktober 2025 is bij de bespreking van het Afwegingskader Doelgroepen Autoverkeer aan het lid Wijnants (VVD) de toezegging gedaan om na te denken over het makkelijker kunnen maken voor gezinnen om van deelvervoer gebruik te maken. In de raadsvergadering van 21 januari 2026 is toegezegd aan het lid Havelaar (CDA) met aanbieders van deelvervoer in gesprek te gaan over het beschikbaar stellen van adapters voor babystoeltjes.

We hebben van vijf potentiële deelbakfietsaanbieders reacties ontvangen op de vraag hoe wordt aangekeken tegen de (verplichte) aanwezigheid van een bevestigingssysteem voor babystoeltjes in bakfietsen. In bijna alle gevallen zijn ze van mening dat de veiligheid en betrouwbaarheid onvoldoende geborgd kan worden binnen een deelbakfietssysteem. Ze geven aan dat er een zeer reëel risico is op vandalisme en diefstal. Defecten aan het systeem zijn niet altijd goed zichtbaar. Ook is er geen controle op foutief gebruik. Dit kan ertoe leiden dat de onderhouds- en controlefrequentie omhoog moet, wat extra operationele kosten met zich meebrengt. Het kan sneller leiden tot buitengebruikstelling van voertuigen. En het brengt verzekerings- en aansprakelijkheidsvraagstukken met zich mee, die in een deelmobiliteitscontext complexer liggen dan bij privégebruik.

Een van de potentiële aanbieders geeft aan dat ze het aanbieden van deelbakfietsen met adapters voor babystoeltjes hebben geprobeerd, maar dat ze daar vanwege vandalisme en diefstal mee gestopt zijn. Ook geeft een van de potentiële aanbieders aan dat een deel van hun bakfietsen uitgerust kan worden met adapters en dat dit ook zichtbaar gemaakt kan worden in de app. Daarnaast kan de aanwezigheid van adapters de capaciteit van een bakfiets voor zelfstandig zittende kindjes benadelen en daarmee niet of minder bruikbaar maken voor anderen.

Gezien het bovenstaande worden aanbieders niet verplicht adapters voor babystoeltjes in deelbakfietsen te hebben, maar kunnen de aanbieders zelf bepalen of er voldoende vraag naar is en of de omstandigheden gunstig genoeg zijn om adapters betrouwbaar aan te kunnen bieden. Dit sluit ook beter aan bij de wens om minder sturend te zijn richting aanbieders en te komen tot een meer faciliterend en vraaggericht deelbakfietssysteem.

Ik ga er vanuit dat met deze minder sturende en meer faciliterende en vraaggerichte invulling van het deelbakfietssysteem voor langere tijd deelbakfietsen in Amsterdam zullen worden aangeboden.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Bijlagen
1. Notitie deelbakfietsen Amsterdam 2026
2. Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2026
3. Handhavingsstrategie vergunningen deelmobiliteit 2026