Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid

Datum	21 maart 2019
Ons kenmerk	V&OR/UIT/2019005791
Behandeld door	Vera van den Bos, V&OR - Kennis en Kaders, V.van.den.Bos@amsterdam.nl
Kopie aan	Raadscommissies Algemene Zaken en Kunst, Diversiteit en democratisering.
Bijlage	Nota deelmobiliteit, kansen voor de stad. Beleid voor het delen van schone vervoermiddelen anders dan de auto.
Onderwerp	Toelichting bij de beleidsnota "Deelmobilitet, kansen voor de stad".

Geachte leden van de raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid,

Onze stad groeit en daarmee ook het aantal verplaatsingen en voertuigen. Op een gemiddelde werkdag verplaatsen Amsterdammers zich bijna 2 miljoen keer; lopend, met het openbaar vervoer, per fiets, brom- of snorfiets of met de auto. Daarnaast vormen de geparkeerde voertuigen op de stoep, gecombineerd met de schaarse openbare ruimte, een uitdaging voor de stad.

Ook in de toekomst willen we de stad leefbaar, bereikbaar en toegankelijk houden. Niet alleen voor Amsterdammers, maar ook voor mensen die dagelijks de stad bezoeken. De druk op de openbare ruimte neemt toe, we willen minder geparkeerde en stilstaande voertuigen op straat en we streven naar een autoluwe stad. Amsterdam zet hierom mede in op de transitie van bezit naar gebruik qua vervoersmiddelen. Hier biedt deelmobiliteit een kans. Voorwaarde is wel dat we als gemeente deze deelmobiliteit de ruimte geven en zorgen voor een goed en gebalanceerd aanbod met zo min mogelijk overlast. In deze brief informeer ik u over de uitkomsten van de inspraak en de wijze waarop het college het beleid op deelmobiliteit wil inzetten.

Eerste kennismaking deelfietsen zomer 2017
In de zomer van 2017 heeft Amsterdam kennisgemaakt met het aanbod van deelfietsen en – iets later ook- deelsnorfietsen. Terwijl de introductie van deelsnorfietsen vrij geruisloos is gegaan, heeft de introductie van deelfietsen tot veel klachten en onrust geleid. De deelfietsen overspoelden de stad en zorgden voor extra druk op en verrommeling van de openbare ruimte door verkeerd geparkeerde deelfietsen. Dit is grotendeels terug te voeren op het verschil in aantal. Het ging om ongeveer 250 deelsnorfietsen versus 5.000-7.000 deelfietsen. Deze ervaring heeft geleid tot handhaving van de deelfietsen op grond van de APV en het uitwerken van beleid om deelmobiliteit nader te reguleren in de stad.

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

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

De consultatie en inspraak laat zien dat er geen draagvlak is voor een stadsbreed systeem met 'free floating' deelfietsen. Belangrijkste reden daarvoor is dat bijna alle Amsterdammers al een of meerdere fietsen hebben en de toegevoegde waarde van deelfietsen nog te onduidelijk is om op zo'n grote schaal (9.000 fietsen) deelfietsen toe te voegen aan de schaarse openbare ruimte. De inspraakreacties van bewoners zijn juist wel positief over elektrische deelbrommers. Deelbromfietsen worden gezien als een goed alternatief voor autoritten. Tevens worden ze gezien als aanvulling op de mobiliteitsmogelijkheden van Amsterdammers. Niet iedereen heeft toegang tot een (elektrische) bromfiets en in verband met het beslag op de openbare ruimte is het ook niet gewenst dat het aantal brommers in eigen bezit toeneemt.

Voorgesteld beleid Deelmobiliteit
Naar aanleiding van de inspraak en consultatie heeft het college het beleid aangepast. Het college stelt voor om in de periode 2019-2021 te starten met gecontroleerde experimenten omdat deelvoertuigen zich in Amsterdam nog moeten bewijzen. De ervaringen met deze experimenten zijn bepalend voor de ruimte die deelvoertuigen na deze periode krijgen.

In de bijgevoegde Nota "Deelmobiliteit, kansen voor de stad" wordt beschreven welke kansen Amsterdam ziet bij een gereguleerd aanbod van deelvoertuigen, hoe Amsterdam deze kansen wil benutten, en op welke manier overlast wordt getracht te voorkomen.

Dit beleid gaat over alle deelvoertuigen die in de openbare ruimte worden aangeboden tegen betaling, met uitzondering van de deelauto's. Het autodeelbeleid is beschreven in de Agenda Autodelen die op 13 februari 2019 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Hoofdpunten van het nu voorgestelde beleid zijn in pilotvorm voor de komende 2-3 jaar:

- In principe geen deelvoertuigen aanbieden in de openbare ruimte. Zonder vergunning of ontheffing blijft het niet toegestaan om deelvoertuigen tegen een vorm van betaling of anderszins met commerciële doeleinden aan te bieden op of aan de openbare weg in Amsterdam.
- Stadsbrede vergunning deelbromfietsen. Er zal alleen een tijdelijke vergunning (twee jaar met een mogelijke verlenging van een jaar) verleend worden aan maximaal twee aanbieders voor maximaal 350 deelbromfietsen per vergunning voor een stadsbreed elektrisch deelbromfietssysteem. Vergunninghouders mogen overal deelbromfietsen aanbieden en parkeren volgens de reguliere parkeerregels. In drukke delen van de stad worden gebieden aangewezen waar een verbod op het aanbieden van deelbromfietsen geldt omdat het aanbieden daar tot overlast of een te grote druk op de openbare ruimte kan leiden (bijvoorbeeld delen van het Centrum).
- Ontheffingsmogelijkheid voor gerichte lokale experimenten deelmobiliteit. Voor andere deelvoertuigen dan deelbromfietsen zullen nu geen stadsbrede vergunningen worden verleend. Het college stelt gedurende twee jaar een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en lokale experimenten zoals een buurtinitiatief mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen, deelbromfietsen en mogelijk ook andere deelvoertuigen. Voor een dergelijk experiment dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of een Mobility-as-a-Service (MaaS) experiment. Ontheffinghouders mogen alleen deelvoertuigen aanbieden in het door het college aangewezen gebied en volgens de in het experiment gemaakte afspraken. Ook voor een ontheffing geldt de mogelijkheid tot verlenging met een jaar.
- Sturen op kwaliteit en beperking overlast. Om overlast van deelvoertuigen tot een minimum te beperken worden er voorwaarden aan het aanbieden gesteld. Deze voorwaarden hebben betrekking op onder andere de kwaliteit voertuig, klachtenafhandeling, kwaliteit van de dienstverlening en omgaan met data. Zo kan Amsterdam sturen op het aantal en soort deelvoertuigen dat wordt aangeboden in de openbare ruimte, het gebruik van de openbare ruimte en het deelvoertuig (benutting en kwaliteit) en de kwaliteit van de aanbieders en de deelvoertuigen.
- Het delen van (geanonimiseerde) data en het meewerken aan interoperabiliteit zijn voorwaarden voor een vergunningverlening. Door het delen van data kan Amsterdam inzicht krijgen in het gebruik van deelvoertuigen en de mate waarin deelvoertuigen bijdragen aan de doelstellingen. Interoperabiliteit is van belang voor het realiseren van een goed ontsloten aanbod van deelvervoer voor de reiziger waarbij de reiziger zich maar een keer hoeft aan te melden bij een aanbieder of een Mobility-as-a- Servicedienst

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

Na vaststelling van het deelmobiliteitsbeleid door het college en de vergunningsvoorwaarden door het college volgt het vergunningsverleningsproces. Dit proces heeft naar schatting zes maanden doorlooptermijn.

Ik hoop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Sharon A.M. Dijksma

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit