

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent subsidie voor MaaS bewoners

Subsidieregeling MaaS Bewoners

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 17 juli 2018 hebben besloten:

1. In te stemmen met de subsidieregeling MaaS bewoners met als belangrijkste punten:
 - a. Het stimuleren van het alternatief reisgedrag bij de Amsterdammers door een probeeraanbod MaaS voor groepen en individuele Amsterdammers mogelijk te maken.
 - b. En daartoe de Chief Technology Officer van de gemeente Amsterdam te machtigen voor de uitvoering van deze subsidieregeling.

Bijlage I - Subsidieregeling Mobility as a Service
Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. Auto: personenauto waarvoor een parkeervergunning is verleend;
- b. Collectieve mobiliteit: mobiliteit georganiseerd door een groep individuen;
- c. Collectief: nader (in de prijsvraag) te bepalen georganiseerde groep deelnemers die MaaS willen reizen;
- d. Credits: eenheid gelijk aan de euro waarmee bij verschillende vervoerders betaald kan worden voor de gebruikte diensten;
- e. Deelmodaliteit: vervoersmiddel dat beschikbaar is voor gebruik door meerdere mensen;
- f. Deelnemer: deelnemer aan het experiment en ontvanger van de subsidie;
- g. Experiment:
 - a. Het financieren van alternatief vervoer aan een deelnemer die zijn auto voor minimaal twee maanden stalt bij een door de gemeente aangewezen parkeergarage;
 - b. Het financieren van alternatief vervoer na twee maanden besluit zichzelf voor minimaal 2 jaar te onttrekken van een parkeervergunning en afziet van het recht op de spijtoptantenregeling;
- h. Fase 1: deelnemer stalt auto in een door de gemeente aangewezen parkeergarage voor de duur van minimaal twee maanden in ruil voor 500 credits en voldoet aan de aanvullende verplichtingen zoals beschreven in artikel 12;
- i. Fase 2: na fase 1 heeft de deelnemer de keuze om conform het experiment zijn parkeervergunning op te zeggen en daarmee aan te geven geen gebruik te willen maken van de spijtoptantenregeling zoals bedoeld in de parkeerverordening;
- j. Gratis parkeren: gebied waar geen betaald parkeren is ingevoerd;
- k. Mobility as a service (MaaS): mobiliteit als dienst is het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. Mobiele app) met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties;
- l. Parkeervergunning: een vergunning zoals bedoeld in de Parkeerverordening 2013;
- m. Parkeerverordening: Parkeerverordening 2013. (2017, nr. 421/1595)
- n. Regeling: experiment MaaS als bedoeld in artikel 45 van de Parkeerverordening 2013
- o. Spijtoptantenregeling: regeling zoals bedoeld in Parkeerverordening 2013. (2017, nr. 421/1595);
- p. Voorschot: de credits die de deelnemer ontvangt voor het experiment;
- q. Vervoerders: aanbieders van deelmodaliteit;
- r. Wijk: straat of buurt met hetzelfde postcodegebied.

Artikel 2 Toepasselijkheid Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013

De Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013 is van toepassing, tenzij daarvan in deze regeling uitdrukkelijk wordt afgeweken.

Artikel 3 Doel subsidieregeling

Het doel van deze regeling is om Amsterdammers een ervaring te bieden met reizen zonder auto in eigen bezit. Daarmee wil de gemeente gedragsverandering van inwoners stimuleren, dialoog aanjagen

over de nieuwe mobiliteit in de stad, inzicht vergroten in wensen gebruikers en lessen op doen voor beleid.

De regeling stimuleert Amsterdammers op een andere manier te reizen. Hiermee levert de regeling een bijdrage aan de transitie van bezit naar gebruik. Dit draagt op kleine schaal bij aan het verminderen van mobiliteits- en parkeerdruk in Amsterdam.

Artikel 4 Subsidieerbare activiteiten individueel

1. Het college verleent eenmalig een subsidie van 500 credits voor het financieren van alternatief vervoer aan een aanvrager die conform het experiment zijn auto voor minimaal twee maanden stalt bij een door de gemeente aangewezen parkeergarage (fase 1).
2. Indien een aanvrager na fase 1 besluit af te zien van een parkeervergunning en vastlegt binnen twee jaar geen gebruik te zullen maken van de spijtoptantenregeling, ontvangt hij 500 extra credits bovenop de credits als bedoeld in het eerste lid (fase 2).

Artikel 5 Collectieve aanvragen

- a. Het college subsidieert middels een prijsvraag eenmalig credits of mobiliteitsbudget aan een nader te specificeren collectief dat daarmee een bijdrage levert aan de mobiliteitsdruk en/of hun eigen mobiliteitsvraagstuk;
- b. De subsidieerbare activiteiten en het subsidiebudget worden door het college vastgesteld bij de inwerkingtreding van de specifieke regeling, experiment of prijsvraag.

Artikel 6 Subsidieplafond en subsidie per deelnemer

1. Voor de activiteiten genoemd in artikel 4, eerste en tweede lid is het bedrag van maximaal 1000 euro per deelnemer.
2. Het subsidieplafond voor het totaal van de activiteiten genoemd in artikel 4 eerste en tweede lid is €100.000.
3. Het college kan per deelnemer 1000 credits verlenen voor het experiment.
4. De subsidie voor individuele aanvragen wordt uitgekeerd in de vorm van credits. Credits zijn geldig tot het einde van de looptijd van het experiment.

Artikel 7 Verdeelsleutel subsidieplafond

De subsidies voor een individuele aanvraag als bedoeld in artikel 4 worden op volgorde van binnenkomst verstrekt.

Artikel 8 De aanvrager

Subsidie kan worden aangevraagd door iemand die:

- a. een bewonersparkeervergunning voor een personenauto in een vergunningengebied in Amsterdam heeft;
- b. een voertuig heeft waarop de bewonersparkeervergunning betrekking heeft en die feitelijk op een reguliere parkeerplaats kan parkeren.

Artikel 9 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

In aanvulling op artikel 5, tweede lid, van de ASA 2013, worden bij de subsidieaanvraag de volgende gegevens en stukken overgelegd:

De aanvrager heeft zich aangemeld voor het experiment door zich voorafgaand aan de aanvraag voor de subsidieerbare activiteit te registreren met de volgende gegevens:

- a. naam en adresgegevens, waaronder email en telefoonnummer;
- b. akkoordverklaring van de aanvrager voor het gebruik van het parkeervergunningensysteem, communicatie langs elektronische weg en het kentekenregistratiesysteem;
- c. acceptatie van de voorwaarden voor deelname.

Artikel 10 Aanvraagtermijn periodieke

Een aanvraag om subsidie op grond van deze subsidieregeling kan worden ingediend vanaf 3 september 2018, 09:00 uur.

Artikel 11 Weigeringsgronden

In aanvulling op artikel 9, eerste lid, van de ASA 2013 weigert het college een subsidie te verlenen als:

- a. de aanvrager gegevens verstrekt die niet overeenkomen met de gegevens als opgenomen in het Amsterdamse parkeervergunningensysteem;
- b. aantoonbaar is gefraudeerd met parkeren of kentekenwijzigingen;
- c. het subsidieplafond is bereikt;

- d. op het adres van de aanvrager voor de individuele regeling reeds op basis van deze regeling subsidie is verleend;
- e. er in de wijk sprake is van gratis parkeren.

Artikel 12 Aanvullende verplichtingen

Naast de verplichtingen op grond van artikel 10 en 11 van de ASA 2013, zijn aan de subsidie de volgende verplichtingen verbonden:

- a. deelnemers aan de regeling zien in fase 1 gedurende minimaal twee maanden af van het gebruik van hun eigen auto. In fase 2 zeggen zij hun parkeervergunning op;
- b. deelnemers van het experiment maken gedurende een periode van minimaal twee maanden geen gebruik van hun parkeervergunning;
- c. credits verstrekt bij de regeling dienen door deelnemers uitsluitend gebruik te maken van geselecteerde vervoerders en modaliteiten;
- d. deelnemers participeren in gedragsonderzoek. Gedurende de periode van twee maanden beantwoorden deelnemers vragen over hun mobiliteitsbeleving, -motivatie en reisgedrag;
- e. deelnemers delen informatie over hun reisgedrag.
- f. Meedoen aan financieringsconstructie van de gemeente Amsterdam voor het uitkeren van de credits.
- g. De aanvrager parkeert zijn of haar auto gedurende minimaal twee maanden in door de gemeente Amsterdam aangewezen parkeergarages;
- h. Wanneer deelnemers na twee maanden opnieuw 500 reiscredits wensen, dienen ze hun parkeervergunning voor minimaal twee jaar in te leveren.

Artikel 13 Terugvordering subsidie

De subsidie wordt teruggevorderd wanneer niet voldaan wordt aan de aanvullende verplichtingen zoals beschreven in artikel 12.

Artikel 14 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling MaaS Bewoners.

*Burgemeester en wethouders voornoemd,
Femke Halsema,
burgemeester
Wil Rutten,
waarnemend gemeentesecretaris*

Toelichting bij de subsidieregeling

Mobility as a Service

De stad wordt steeds drukker. De uitdaging voor Amsterdam is de schaarste aan fysiek beschikbare ruimte. Dit geldt zowel voor de bestaande gebieden als voor de nieuw te ontwikkelen gebieden, zoals de uitbreidingen in het westen en oosten van de stad. Bijbouwen van nieuwe infrastructuur is niet overal mogelijk en/of wenselijk en lost ook niet overal de druk op de openbare ruimte op.

Nieuwe oplossingen zijn daarom nodig. De mobiliteitssector bevindt zich door verbinding met IT-toepassingen in een periode van snelle innovaties. De innovaties maken een versnelling van de transitie van bezit naar gebruik mogelijk. Een van de nieuwe oplossingen is Mobility as a Service (MaaS). MaaS staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument betaalt voor gebruik van mobiliteit, in plaats van te investeren in bezit van eigen transportmiddelen.

Om Mobility as a Service mogelijk te maken is een gedragsverandering nodig: die van bezit naar gebruik van vervoersmiddelen. Deze regeling stimuleert Amsterdammers op een andere manier te reizen. Bewoners met een parkeervergunning krijgen de kans om alternatieven voor de eigen auto te ontdekken in de hoop dat zij hun (privé)auto wegdoen. Hiermee probeert de regeling een bijdrage te leveren aan de transitie van bezit naar gebruik en tracht zij op kleine schaal ook mobiliteits- en parkeerdruk in Amsterdam te verminderen. De regeling geeft daarnaast inzicht in reisgedrag en -bewegingen van bewoners.

Doel van het experiment is om Amsterdammers bewust te maken van de alternatieven voor de auto. Door Amsterdammers te financiële ondersteuning te bieden, ontstaat vraag waar aanbieders van MaaS diensten op inspelen.

Activiteiten

In ruil voor credits gebruiken Amsterdammers hun auto minimaal twee maanden niet. In deze twee maanden verplaatsen ze zich via ov, deelmodaliteiten of met hun eigen fiets/scooter. De credits te besteden bij daarvoor geselecteerde vervoersaanbieders (eventueel tegen gereduceerde tarieven) of kunnen door collectieven worden ingezet voor een traject met de gemeente. Gedurende deze periode beantwoorden deelnemers vragen over hun mobiliteitsbeleving, -motivatie en reisgedrag.. Het beantwoorden van deze vragen is randvoorwaardelijk voor deelname.

Deelnemen aan de regeling

De regeling is opgedeeld in meerdere fases.

In de eerste fase wordt de regeling opengesteld voor Amsterdammers (zijnde natuurlijke personen) die in het bezit zijn van een parkeervergunning en auto, woonachtig in Amsterdam. De nadruk in deze fase is de transitie van bezit naar gebruik en het genereren van zo veel mogelijk enthousiasme hiervoor.

Bij succes wordt bekeken of de regeling in een tweede fase extra aandacht kan krijgen in-, of beperkt kan worden tot, parkeergebieden waar de parkeerdruk op straat zeer hoog is. Dit om bewoners te laten ervaren wat minder auto's doen met hun buurt. Wanneer de wachttijd voor een vergunning langer dan 6 maanden bedraagt of bewoners de druk als zeer hoog ervaren wordt het gebied toegelaten tot de regeling.

Verdubbelaar

Indien deelnemers na de termijn van 500 credits besluiten hun parkeervergunning definitief te beëindigen en vast te leggen dat zij binnen twee jaar geen gebruik zullen maken van de spijtoptantenregeling, ontvangen zij 500 euro extra credits. Hiertoe sluiten zij een overeenkomst met de gemeente waarin wordt afgesproken dat de deelnemer afziet van zijn recht op een parkeervergunning. Deze credits kunnen zij uitgeven bij dezelfde bedrijven als tijdens de eerdere termijn van de regeling. Het maximaal totaal-aantal credits per deelnemer bedraagt dus 1000 credit.

Deelplatform

Na afloop van het experiment worden deelnemers worden actief gestimuleerd om hun auto naar afloop van het experiment op een deelplatform te zetten.

Subsidieservice

Om aan de regeling mee te doen, maken deelnemers gebruik van de Realtime Expense Management-tool (REM) die de gemeente Amsterdam heeft ontwikkeld in samenwerking met Bunq. Deze bank heeft als enige in Nederland de mogelijkheid om rekeningen te delen op een open platform. Deelnemers maken gratis een uniek rekeningnummer aan dat na controle wordt gekoppeld aan de rekening voor deze regeling. Hierdoor wordt gewaarborgd dat de betaling gemakkelijk en integraal verloopt.

NB. De gemeente Amsterdam streeft ernaar om alle Amsterdammers (met een parkeervergunning) in aanmerking te laten komen voor de regeling. Op dit moment is Bunq de enige die deze functionaliteit aanbiedt. Wij streven ernaar om ook andere banken ervan te overtuigen dergelijke functionaliteiten te ontwikkelen.

Looptijd van het experiment

Het experiment loopt van 1 september tot 1 april. Inschrijving voor het experiment eindigt op 31 december 2018 of eerder indien het maximale aantal van 500 deelnemers eerder behaald wordt.

Deelname duurt ten minste twee maanden, maar is ook langer mogelijk. Deelnemers leveren hun auto voor minimaal twee maanden in.

Datagebruik en privacy

Data die gegenereerd wordt met dit experiment is eigendom van de gemeente en wordt gebruikt voor onderzoek. Deze data wordt niet gedeeld met derden en ruwe data wordt uitsluitend gebruikt voor onderzoeksdoeleinden. Persoonlijke data wordt geanonimiseerd voorafgaand aan de analyse. Gegevensverwerking vindt plaats conform de richtlijnen uit de AVG.

Collectieve regeling

Naast een probeeraanbod voor bewoners stelt de gemeente Amsterdam de regeling open voor groepen bewoners of collectieven. Middels een challenge/prijsvraag worden buurten uitgedaagd om hieraan mee te doen. Naast buurten bestaat er ook de mogelijkheid om als groep publieke professionals in aanmerking tot komen voor de regeling. Tot slot komen Amsterdammers waarvan de mobiliteitsverantwoordelijkheid een publieke taak is van de gemeente in aanmerking komen voor een collectieve regeling.