

Vaststellen van de beleidsnota Deelmobiliteit Kansen voor de Stad en het wijzigen van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008, gemeente Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 19 maart 2019 (Gemeentebblad afd. 1, nr. 578);

Mede gezien de aangenomen moties van de leden:

- Ceder (Gemeentebblad afd. 1, nr. 1053);
- Timman (Gemeentebblad afd. 1, nrs. 1055, 1057 en 1058);
- Timman en Boutkan (Gemeentebblad afd. 1, nr. 1056);
- N.T. Bakker, Ernsting, Boutkan en Yilmaz (Gemeentebblad afd. 1, nr. 1059);

Gelet op:

- artikel 108 jo. artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet;
- artikelen 149, 216 en 229 van de Gemeentewet,

Besluit:

1. Kennis te nemen van de bestuurlijke brief van wethouder Dijkma waarin de kern van het deelmobiliteitsbeleid wordt toegelicht.
2. Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording inspraak en consultatie bij de beleidsnota Kansen voor deel fietsen en deelbromfietsen december 2017, met als belangrijkste onderwerpen:
 - a. De scope van het deel(brom)fietsbeleid en relatie tot autodeelbeleid
 - b. Doelstelling van deel(brom)fietsbeleid en toegevoegde waarde voor de stad
 - c. Belasting van de openbare ruimte en voorkomen van overlast met deel(brom)fietsen
 - d. Aantal toegestane deel(brom)fietsen
 - e. Parkeren deel(brom)fietsen in de drukke delen van de stad
 - f. Verbod op tussentijds parkeren deel(brom)fietsen
 - g. Toeristen
 - h. Kosten (zowel voor de aanbieders als voor de gemeente)
 - i. Niches, deelbromfietsen en deelbakfietsen
 - j. Concurrentie met reguliere fietsverhuurders
 - k. Interoperabiliteit
 - l. Privacy
3. Vast te stellen de beleidsnota "Deelmobiliteit, kansen voor de stad". Met als belangrijkste punten:
 - a. Amsterdam wil leren wat de nieuwste generatie deelvoertuigen (auto's uitgezonderd) kan bijdragen aan onze doelstellingen. We starten daarom met een gecontroleerde pilot met deelbromfietsen en gecontroleerde experimenten met andere deelvoertuigen voor de periode 2019 – 2021 met een mogelijke verlenging met één jaar. Omdat:
 - Deelvoertuigen in potentie bij kunnen dragen aan een verbetering van de deur-tot-deureis in combinatie met het openbaar vervoer of P+R;
 - Deelvoertuigen een alternatief kunnen bieden voor autoritten;
 - Deelvoertuigen in potentie kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk;
 - Regulering overlast voorkomt.
 - b. In Amsterdam is het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte verboden tenzij een aanbieder een vergunning of ontheffing van de gemeente heeft.
 - c. Amsterdam zal in de periode 2019-2021 alleen een schaarse stadsbrede vergunning verlenen voor het gereguleerd toestaan van elektrische deelbromfietsen in de openbare ruimte. Met de volgende onderdelen:
 - Amsterdam stelt een maximum (700) aan het aantal deelbromfietsen;
 - Amsterdam kiest voor maximaal twee aanbieders;

- Regels over parkeren en aanbieden.
- d. Amsterdam stelt een ontheffingsmogelijkheid in om kleinschalige en/of lokale experimenten mogelijk te maken met (elektrische) deel(bak)fietsen en mogelijk ook andere nieuwe deelvoertuigen (auto's uitgezonderd). Voor deze experimenten dient er sprake te zijn van een gebied met een mobiliteitsopgave of een Mobility-as-a-Service experiment. Zoals bijvoorbeeld de Zuidas waar Hello Bike al actief is. Een mogelijke toekomstige locatie is Sloterdijk.
 - e. Amsterdam verleent vergunningen en ontheffingen aan aanbieders die aan de eisen voldoen en die het hoogst scoren bij een vergelijkende toets. Vergunningen en ontheffingen hebben een maximale looptijd van twee jaar met een mogelijke verlenging met één jaar bij succes.
 - f. Amsterdam wil dat deelvoertuigen daadwerkelijk gebruikt worden en zo min mogelijk stilstaan in de openbare ruimte. Een van de vergunningsvoorwaarden voor deelbromfietsen is dat ze niet langer dan 24 uur mogen stilstaan. De pilot met deelbromfietsen is pas succesvol als de deelbromfietsen meerdere keren per dag gebruikt worden.
 - g. Regulering: In de volgende gebieden is het verboden om deelbromfietsen aan te bieden, maar is het wel mogelijk om tijdelijk te pauzeren in de reguliere parkeervoorzieningen:
 - De reguliere aanwijsgeschieden (conform regels voor particuliere bromfietsen) met uitzondering van alle NS-stations en metrostations. Dit betreft de parkeervoorzieningen bij de ponten over het IJ en in en rond uitgaansgebieden als het Leidseplein, Rembrandtplein en de Eerste van der Helststraat tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, rondom de Rode Loper en de Hallen.
 - Aanvullend hierop zijn er nog vier drukke bestemmingsgebieden waar deelvoertuigen niet aangeboden mogen worden vanwege de drukte en de beperkte openbare ruimte, namelijk de Negen Straatjes, Wallen, het Museumplein en bij de metrostations langs de Rode Loper (Rokin, Vijzelgracht en de Pijp).
 - Het college heeft de bevoegdheid om gedurende de vergunningsperiode aanvullende gebieden aan te wijzen waar het verboden is om aan te bieden als daar reden toe is vanwege overlast door deelbromfietsen en/of overlast en gevaar als gevolg van een te hoge parkeerdruk.
 - h. Amsterdam wil dat vergunning- en ontheffingshouders meewerken aan interoperabiliteit en geaggregeerde data delen met de gemeente en op een verantwoorde manier omgaan met persoonsgegevens.
4. Vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2008, vastgesteld bij raadsbesluit van 20 augustus 2008 (Gemeentebld 2008, afd. 3A, nr. 155/390), laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 13 maart 2019 (Gemeentebld 2019, 68146).

Artikel I

Na artikel 2.50 wordt een nieuw artikel 2.50A opgenomen dat als volgt komt te luiden:

Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg

1. Het is verboden zonder vergunning van het college voertuigen, met inbegrip van de uitgezonderde voertuigen bedoeld in artikel 1.1 onderdeel 8, die op of aan de weg staan ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden.
2. Het in het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op voertuigen waarvoor het college een autodeelvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening heeft verleend.
3. Het college kan de vergunning weigeren of intrekken indien:
 - a. een door het college vastgesteld vergunningen- of voertuigplafond door verlenen van de vergunning zou worden overschreden;
 - b. indien de aanvraag wordt ingediend buiten een daartoe door het college vastgesteld tijdvak; of
 - c. als het ter gebruik aanbieden van de voertuigen:
 - I. gevaar oplevert voor de veiligheid van de gebruikers, de verkeersveiligheid of de doorstroming van het verkeer;
 - II. hinder veroorzaakt voor het woon- of leefklimaat;
 - III. een nadelige invloed heeft op het milieu;
 - IV. onevenredig beslag legt op de openbare ruimte, of

- V. afbreuk doet aan het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte.
- d. in strijd wordt gehandeld met het bedrijfsconcept van de vergunninghouder.
4. Het college kan met het oog op de bescherming van de belangen genoemd in het derde lid en met het oog op de verdelingsprocedure en indieningsvereisten voor de aanvraagprocedure, nadere regels vaststellen.
- 5a. Het college kan ter bescherming van de in het derde lid genoemde belangen per categorie of type voertuig besluiten een plafond instellen voor het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunning verleend kan worden en besluiten een plafond in te stellen voor het maximum aantal te verlenen vergunningen.
- 5b. Indien voor een categorie of type voertuig een vergunningplafond geldt, maakt het college een tijdvak bekend waarbinnen aanvragen moeten worden ingediend. Overstijgt het aantal vergunningaanvragen het vergunningplafond, dan wordt aan de hand van vooraf door het college vastgestelde nadere regels een vergelijkende toets uitgevoerd om te bepalen welke aanvrager(s) een vergunning wordt gegund.
- 5c. De in het eerste lid bedoelde vergunning wordt verstrekt voor de duur van twee jaar. Het college kan besluiten de duur te verlengen met maximaal één jaar.
- 6a. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, kan het college in afwijking van artikel 1.4, eerste en tweede lid een langere beslistermijn vaststellen.
- 6b. Indien een vergelijkende toets als bedoeld in het vijfde lid, onder b, wordt uitgevoerd, dan maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven 'bedrijfsconcept', voor zover niet strijdig met de bij of krachtens deze verordening gestelde regels, onderdeel uit van de vergunning indien deze wordt verleend.
7. Het college kan stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waar
- het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid te plaatsen, en/of
 - het verboden is om voertuigen of categorieën van voertuigen als bedoeld in het eerste lid ter gebruik aan te bieden.
8. Het college kan categorieën of typen voertuigen, stallingsplaatsen, wegen of weggedeelten of gebieden aanwijzen waarvoor of waar het in het eerste lid genoemde verbod niet geldt.
9. Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid genoemde verbod.

Artikel II

Te bepalen dat het besluit onder I wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad en in werking treedt de dag na de publicatie in het Gemeenteblad.

5. Kennis te nemen van de toelichting op artikel 2.50A die na de toelichting op artikel 2.50 in de toelichting op de APV wordt opgenomen.

Artikel 2.50A Ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg

Het artikel heeft betrekking op voertuigen in de breedste zin van het woord. In de in artikel 1.1 onderdeel 8 van deze verordening opgenomen omschrijving van het begrip voertuig worden ook enkele typen (kleinere) voertuigen uitgezonderd. Artikel 2.50A heeft nadrukkelijk ook betrekking op deze in artikel 1.1 van het begrip uitgezonderde typen voertuigen. Het verbod ziet derhalve ook op het aanbieden van segways, steps en andere kleinere voertuigen.

Met de in het eerste lid opgenomen zinsnede 'of anderszins met commerciële doeleinden' wordt het volgende bedoeld. Ook als het gebruik van het voertuig voor de gebruiker gratis is in de zin dat deze daarvoor niet hoeft te betalen, is het aanbieden niet toegestaan als de aanbieder andere commerciële doeleinden heeft met het gebruik van het voertuig. Bijvoorbeeld door het maken van reclame voor een product of een dienst of het genereren en verzamelen van data.

Het aanbieden kan op verschillende wijzen plaatsvinden. De aanbieder kan fysiek aanwezig zijn om het publiek te interesseren voor het gebruikmaken van de voertuigen, maar het aanbod kan

ook online gedaan worden of met behulp van een applicatie op een smartphone die de gebruiker in staat stelt het voertuig te gebruiken en deze te ontgrendelen.

Zonder de in het tweede lid genoemde uitzondering zouden ook zogenaamde deelauto's waarvoor op basis van de Parkeerverordening een autodeelvergunning is verstrekt, onder het in het eerste lid genoemde verbod vallen. Deze deelauto's vallen niet onder het in het eerste lid genoemde verbod.

Gegeven de in het derde lid genoemde belangen kan het noodzakelijk zijn grenzen te stellen aan de aantallen deelvoertuigen waarvoor een vergunning kan worden verleend. Het vijfde lid maakt het mogelijk om zowel voor een categorie voertuig (bijvoorbeeld fiets of bromfiets) als een type voertuig (bijvoorbeeld elektrisch of niet) een maximum te stellen aan het aantal vergunningen (bijvoorbeeld 1, 3 of 5 exploitanten) of het aantal voertuigen. Op die manier kan bijvoorbeeld gekozen worden voor 3 vergunningen voor maximaal 1500 voertuigen per vergunning of maximaal 5 vergunningen voor 500 voertuigen per vergunning.

Wanneer een vergunningenplafond wordt ingesteld, is de kans groot dat niet alle belangstellenden voor een vergunning een vergunning kunnen krijgen. In geval van een dergelijke zogenaamde schaarse vergunning mag de vergunning niet voor onbepaalde tijd worden gegeven. Indien na ommekomst van de vergunningduur opnieuw vergunningen worden vergeven, maken alle geïnteresseerde partijen weer een kans op een vergunning.

De vergunningen zullen op transparante wijze en aan de hand van een van tevoren vastgestelde verdeelmethode verleend worden.

Het college legt in nadere regels vast (lid 4) op welke wijze aan de hand van een vergelijkende toets wordt bepaald welke aanvrager(s) in aanmerking kom(t)en voor een vergunning. In de vergelijkende toets kunnen gegadigden voor een vergunning gevraagd worden in hun vergunningaanvraag een plan te presenteren dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan door het college van tevoren vastgestelde criteria. Na een beoordeling van alle aanvragen wordt vastgesteld welke aanvragen het beste scoren. De aanvragen met de beste score komen in aanmerking voor een vergunning.

Wanneer vergunningen worden verleend aan de hand van een vergelijkende toets, komen de best scorende aanvragen in aanmerking voor een vergunning. Andere aanvragen worden afgewezen. De aanvragers die een vergunning krijgen zullen deze daadwerkelijk moeten gebruiken in overeenstemming met het (bedrijfs)concept dat ze in hun aanvraag hebben aangeboden en dat als beste is beoordeeld. Zouden ze door het college als positief beoordeelde elementen niet toepassen, dan zou dit niet eerlijk zijn ten opzichte van de aanvragers die geen vergunning hebben gekregen. Daarom maken de elementen van het in de vergunningaanvraag omschreven (bedrijfs)concept ook onderdeel uit van de vergunning. Houdt de vergunninghouder zich niet aan zijn eigen plan, dan handelt de vergunninghouder in strijd met de vergunningsvoorwaarden en kan het college de vergunning intrekken. De vergunning kan dan eventueel opnieuw worden verleend, aan een andere gegadigde.

Op het moment dat een voertuig als bedoeld in het eerste lid in gebruik is bij een gebruiker wordt deze niet aangeboden door de vergunninghouder. Gebruikers kunnen het voertuig mogelijk tijdelijk willen stallen om na enige tijd weer te gebruiken zonder de gebruiks- of huurperiode te beëindigen. Op die manier blijft het voertuig voor de gebruiker beschikbaar. Voor het stallen van het voertuig door de gebruiker gelden in beginsel de reguliere parkeerregels die voor alle (vergelijkbare) voertuigen gelden. Zo zijn er plekken waar alleen in de aanwezige parkeervoorzieningen geparkeerd mag worden. Die regels gelden voor bewoners die hun eigen vervoermiddel willen parkeren, maar ook voor het parkeren van een gehuurd voertuig.

Van het plaatsen van een voertuig door een gebruiker kan worden onderscheiden het aanbieden van het voertuig door een partij op grond van het in de eerste lid bedoelde vergunning. Ook bij het aanbieden van voertuigen door de vergunninghouder dienen in beginsel de reguliere parkeerregels te worden gevolgd.

Het college kan op grond van het zevende lid plekken aanwijzen waar het plaatsen (door gebruikers) van voertuigen als bedoeld in het eerste lid en/of het aanbieden (door vergunninghouders) van deze voertuigen, in afwijking van de reguliere parkeerregels niet is toegestaan.

Het negende lid van dit artikel maakt het mogelijk om voor bepaalde voertuigen, bepaalde plekken of bepaalde partijen een uitzondering op het verbod te maken. Op die manier kunnen lokale

experimenten met deelvoertuigen mogelijk worden gemaakt. Ten behoeve van het experiment kan dan ontheffing worden verleend. Het zal dan in de regel gaan om heel specifieke en/of tijdelijke situaties. Uit de beleidsnota die tegelijkertijd met onderhavige wijziging van de APV wordt behandeld, volgt dat (in eerste instantie) alleen voor gebieden met een mobiliteitsopgave of voor experimenten in het kader van Mobility-as-a-Service een ontheffing mogelijk is.

Artikel II

Te bepalen dat het besluit onder I wordt gepubliceerd in het Gemeentebblad en in werking treedt de dag na de publicatie in het Gemeentebblad.

Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd in zijn vergadering op 20 juni 2019.

De voorzitter

Femke Halsema

De 1e plv. raadsgriffier

Rob Willems