

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent het ter gebruik aanbieden van voertuigen op of aan de weg als bedoeld in artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening (Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,
gelet op artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening
besluit de volgende regeling vast te stellen:

Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019 Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

brombakfiets: brombakfiets als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

bromfiets: een motorrijtuig op twee wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig als bedoeld in artikel 20b van de Wegenverkeerswet 1994 (motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/k);

college: het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam;

interoperabiliteit: set aan standaarden en afspraken, gericht op wederzijdse openstelling van dienstverlening;

MaaS: het aanbod van verschillende soorten mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, door klanten worden geboekt, betaald en transacties worden afgehandeld;

vergunning: vergunning om voertuigen op of aan de weg ter gebruik aan derden aan te bieden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden, als bedoeld in artikel 2.50A van de verordening;

vergunningenplafond: het maximum aantal vergunningen dat wordt verleend;

verordening: Algemene Plaatselijke Verordening 2008, vastgesteld bij raadsbesluit van 20 augustus 2008 (Gemeentebblad 2008, afd. 3A, nr. 155/390), laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 20 juni 2019 (Gemeentebblad 2019, 2019-165525);

voertuig: voertuig als bedoeld in artikel 2.50A van de verordening;

voertuigenplafond: het maximum aantal voertuigen waarvoor de vergunningen worden verleend;

Hoofdstuk 2 Nadere regels voor vergunningen voor deelbromfietsen Paragraaf 1 Algemene bepalingen over vergunningen voor deelbromfietsen

Artikel 2.1 Categorieën en typen voertuigen

1. Het college verleent uitsluitend vergunningen voor bromfietsen.
2. Voor brombakfietsen wordt geen vergunning verleend.

Artikel 2.2 Vergunningenplafond

Het college verleent maximaal twee vergunningen aan aanbieders van bromfietsen.

Artikel 2.3 Voertuigenplafond

Het college verleent de vergunning voor maximaal 350 bromfietsen per vergunning.

Artikel 2.4 Tijdvak voor indienen aanvragen

Aanvragen voor een vergunning kunnen alleen worden ingediend in het tijdvak van 7 november 2019 tot 2 januari 2020.

Artikel 2.5 Beslistermijn

Wanneer een vergelijkende toets plaatsvindt als bedoeld in artikel 2.9 beslist het college op de aanvraag binnen 20 weken na de dag van ontvangst daarvan. Het college kan de beslissing voor ten hoogste 8 weken verdragen.

Artikel 2.6 Wachtlijst

Wanneer een vergelijkende toets als bedoeld in artikel 2.9 heeft plaatsgevonden, houdt het college een wachtlijst bij van aanvragers die voor een vergunning in aanmerking wilden komen waarvoor in artikel 2.2 een maximum is vastgesteld en die onderdeel zijn geweest van de vergelijkende toets.

De volgorde op de wachtlijst wordt bepaald door de uitkomst van de vergelijkende toets als bedoeld in artikel 2.9.

Paragraaf 2 Behandeling van aanvragen voor vergunningen voor deelbromfietsen

Artikel 2.7 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen voor deelbromfietsen

1. Een aanvraag voor een vergunning wordt in behandeling genomen indien aan de volgende indieningsvereisten is voldaan:
 - a. de aanvraag is schriftelijk of langs elektronische weg ingediend middels het in bijlage I bij deze nadere regels opgenomen formulier dat volledig is ingevuld en bevat ten minste de in het formulier genoemde bijlagen; en
 - b. de aanvraag is ingediend binnen het door het college vastgestelde tijdvak voor het indienen van een aanvraag.
2. Indien een aanvraag voor een vergunning onvolledig is, stelt het college de aanvrager een termijn van twee weken om de aanvraag aan te vullen.
3. Indien een aanvraag voor een vergunning of een van de daarbij behorende gegevens of bescheiden in een vreemde taal is gesteld, stelt het college de aanvrager een termijn van één week om de aanvraag met een vertaling aan te vullen.
4. Aanvragen voor vergunningen die niet voldoen aan de voorwaarden die in het eerste lid zijn genoemd en die, voor zover het gebrek alleen ziet op de in het eerste lid onder a bedoelde volledigheid niet binnen de in het tweede en derde lid gestelde termijn zijn aangevuld, worden niet in behandeling genomen.

Artikel 2.8 Weigeringsgronden voor vergunningen voor deelbromfietsen

1. Een aanvraag voor een vergunning wordt geweigerd indien:
 - a. de aanvraag wordt ingediend voor andere categorieën of typen voertuigen bedoeld in artikel 2.1, eerste lid.
 - b. de aanvraag niet voldoet aan één of meer van de volgende voorwaarden:
 1. de aanvrager is een rechtspersoon die is ingeschreven in het handelsregister van de Nederlandse Kamer van Koophandel;
 2. de aanvrager is geen moeder-, dochter-, of zusteronderneming van of op een andere wijze verweven met een andere onderneming die voor dezelfde periode voor dezelfde deelvoertuigcategorie een vergunning heeft aangevraagd;
 3. uit de statuten en uit het feitelijk handelen van de aanvrager blijkt dat de aanvrager het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft;
 4. de aanvrager heeft een privacyverklaring in de Nederlandse taal, hij overlegt een uittreksel van voorgenomen verwerkingen in het register van de Algemene Verordening Gegevensverwerking en, indien hij daarover beschikt, een kopie van de bewerkersovereenkomst en hij staat toe dat de gegevens die aan de gemeente worden geleverd gedurende de looptijd van de vergunning conform het vastgestelde beleid, gebruikt mogen worden door de gemeente voor monitorings- en evaluatiedoeleinden en dat deze gegevens geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden;
 5. de aanvrager heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat telefonisch en per e-mail bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (feestdagen uitgezonderd) en dat in staat is om ter stond te reageren;
 6. de voertuigen waarvoor vergunning wordt gevraagd voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
 7. de aandrijving van de voertuigen veroorzaakt geen schadelijke stoffen;

8. de aanvraag gaat vergezeld van een klachtenplan, waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet – zijnde klanten) kunnen worden ingediend, binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd en hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling;
9. de aanvrager is in staat om elk voertuig op elk moment te traceren;
10. de aanvrager heeft een onderhoudsplan voor de voertuigen, waarin in ieder geval staat hoe vaak voertuigen minimaal onderhouden worden, hoe de vloot wordt geïnspecteerd op gebreken, hoe snel kapotte voertuigen van straat gehaald worden en hoe snel voertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat gehaald worden;
11. de aanvraag gaat vergezeld van een plan waarin aanvrager uiteenzet hoe hij zorgt voor een gecontroleerde introductie bij de start van zijn vergunde activiteiten, waarin in ieder geval staat beschreven waar, hoe en hoeveel, voertuigen bij de start geplaatst worden en welke acties worden ondernomen als er klachten komen na de introductie;
12. de aanvrager is in staat binnen drie maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste de helft en binnen zes maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen te exploiteren;
13. de aanvraag gaat vergezeld van een herverdelingsplan met maatregelen die de aanvrager neemt om ervoor te zorgen dat voertuigen te veel clusteren;
14. de voertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming van de aanvrager;
15. de aanvraag gaat vergezeld van een plan tot samenwerking met andere, reeds in Amsterdam en in de regio actieve, mobiliteitsaanbieders;
16. de aanvraag gaat vergezeld van een plan waarmee hij de veiligheid van de gebruiker bevordert, waaronder het gebruik van een helm;
17. de voertuigen hebben een maximale lengte van 1,75 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,14 meter;
18. de aanvraag gaat vergezeld van een benuttingsplan waarin de aanvrager in elk geval beschrijft in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden, welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten, en waarin wordt ingegaan op aspecten van communicatie en marketing;
19. de aanvraag betreft maximaal 350 voertuigen;
20. de aanvrager is in staat om twee maal per jaar, op 15 juli en op 15 januari, een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot de zes daaraan voorafgaande kalendermaanden:
 - gemiddeld aantal keer dat een deelvoertuig per dag is gebruikt;
 - gebruik per OIS-buurt (conform <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/>);
 - gebruik (inclusief tijdstip in- en uitcheck) per station van de Nederlandse Spoorwegen en Park&Ride-terrein, binnen een straal van 150 meter;
 - gemiddeld aantal kilometers per rit;
 - pieken en dalen in het gebruik (weekenddagen versus werkdagen, spijtstijden versus niet spijtstijden, 7-19 uur versus 19 -7 uur);
 - het aantal unieke gebruikers;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker);
 - gemiddelde parkeertijd – gedurende welke het voertuig ter gebruik wordt aangeboden - per voertuig per buurt.
21. de aanvrager is bereid om mee te werken aan het platform dat de gemeente ontwikkelt, en daarvoor een real-time GPS-trace aan de voertuigen te koppelen waarbij de aanvrager gebruik maakt van de door het college voorgeschreven standaarden die zoveel mogelijk overeenkomen met landelijke standaarden (zoals bijvoorbeeld gehanteerd in het kader van de MaaS-pilots) en waarbij de GPS-trace – die in voertuig of app kan zitten - informatie geeft over de locatie met een interval tijd van 15-30 seconden met een nauwkeurigheid van maximaal 60 meter en idealiter maximaal 20 meter. Per trace is de volgende informatie te lezen:
 - de start- en eindlocatie van de rit (waarbij minimaal een locatie binnen Amsterdam ligt);
 - de duur van de rit;
 - het tijdens de rit afgelegde aantal kilometers;
 - het aantal onderbrekingen van de rit en de locaties van de onderbrekingen;

- de duur en de locaties van het opladen van de accu's.
- 22. de aanvrager verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de wet- en regelgeving en geeft een beschrijving van de manier waarop hij de wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy uitvoert;
- 23. de aanvraag gaat vergezeld van een beschrijving waarin de aanvrager antwoord geeft op de vraag of vergunde 'Amsterdamse' voertuigen ook buiten Amsterdam kunnen worden aangeboden en of voertuigen die normaliter buiten Amsterdam worden aangeboden ook binnen Amsterdam kunnen worden aangeboden. Indien deze vraag met ja wordt beantwoord beschrijft de aanvrager welke maatregelen hij neemt om te voorkomen dat het aantal door de aanvrager in Amsterdam aanwezige voertuigen op enig moment boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt.

Artikel 2.9 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelbromfietsen

1. Het college voert een vergelijkende toets uit indien er, nadat de aanvragen voor zover nodig tijdig zijn aangevuld of de termijn om de aanvraag aan te vullen ongebruikt is verstreken, meer complete aanvragen zijn ingediend die voldoen aan de voorwaarden genoemd in artikel 2.8 dan het aantal vergunningen dat het vergunningenplafond toelaat.
2. Bij de vergelijkende toets worden aan de aanvragen punten toegekend op basis van de criteria en overeenkomstig de puntentelling die is beschreven in artikel 2.10.
3. Aan de aanvragen wordt een rangnummer toegekend op volgorde van de hoogte van het aantal punten dat bij de vergelijkende toets aan de aanvragen is toegekend.
4. De vergunningen worden verleend aan de twee aanvragen met het hoogste aantal punten die tevens voldoen aan de voorwaarden die zijn beschreven in artikel 2.8.
5. Indien aanvragen een gelijk aantal punten hebben en daardoor niet op basis van de puntentelling kan worden uitgemaakt op welke aanvraag een vergunning kan worden verleend, wordt met behulp van een loting bepaald op welke aanvraag een vergunning wordt verleend.
6. Loting vindt in het openbaar plaats door een notaris.

Artikel 2.10 Beoordelingscriteria en puntentelling voor de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen

1. De beoordeling van de aanvragen geschiedt op basis van het aantal voertuigen (binnen het gestelde maximum van 350) dat een aanvrager wil exploiteren en de volgende door de aanvrager bij de aanvraag aan te leveren plannen en beschrijvingen, waarbij geldt dat ieder(e) plan of beschrijving maximaal 2 A4 mag beslaan en op enigerlei wijze van schrijfbeveiliging dient te zijn voorzien:
 - a. een klachtenplan, waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet – zijnde klanten) kunnen worden ingediend, binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd en hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling;
 - b. een beschrijving van de nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren;
 - c. een onderhoudsplan, waarin ten minste is beschreven hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden, hoe de voertuigen geïnspecteerd worden op gebreken, hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden en hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat gehaald worden;
 - d. een herverdelingsplan, waarin ten minste is beschreven welke maatregelen de aanbieder neemt om te voorkomen dat deelvoertuigen te veel clusteren;
 - e. Beschrijving van de mate waarin (data)standaarden worden toegepast die interoperabiliteit bevorderen;
 - f. een beschrijving van de samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders;
 - g. een beschrijving van de wijze waarop de aanvrager de veiligheid van de gebruiker bevordert, waaronder het gebruiken van een helm;
 - h. een benuttingsplan, waarin ten minste is beschreven in welke gebieden binnen de stad de deelvoertuigen in elk geval zullen worden aangeboden, welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten, en waarin wordt ingegaan op communicatie en marketing en (andere) effectieve maatregelen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten;
 - i. een beschrijving van de wijze waarop de aanvrager waarborgt dat het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en data voldoet aan geldende wet- en regelgeving.
2. De puntentoekenning aan bovengenoemde plannen en beschrijvingen in het kader van de vergelijkende toets, is hierna omschreven. Indien een plan of beschrijving voldoet aan hetgeen

in de middelste kolom is weergegeven, wordt het in de rechterkolom genoemde aantal punten toegekend.

2.1 Klachtenplan (maximaal 100 punten)

2.1.a	Klachten van derden (niet-klanten) kunnen zowel telefonisch (maandag tot en met vrijdag tussen 9-17 uur (nationale feestdagen uitgezonderd)) als per e-mail (7 dagen in de week) bij de aanvrager worden ingediend in de Nederlandse taal.	20
2.1.b	Klachten van derden (niet-klanten) kunnen zowel telefonisch (maandag tot en met vrijdag tussen 9-17 uur (nationale feestdagen uitgezonderd)) als per e-mail (7 dagen in de week) bij de aanvrager worden ingediend in de Engelse taal.	5
2.1.c	De aanvrager beschrijft de wijze waarop binnenkomende klachten en de afhandeling daarvan worden geregistreerd, waarin per type klacht het aantal klachten (anoniem) wordt weergegeven.	10
2.1.d	De aanvrager rapporteert periodiek in de periodieke halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente per type klacht het aantal klachten (anoniem), inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	15
2.1.e	95% van de klachten wordt binnen 12 uur afgehandeld, 3% binnen 24 uur, 1% binnen 36 uur en de overige 1% binnen 48 uur (ook in weekenden en feestdagen). De afhandeling wordt teruggekoppeld aan de indiener. Type en aantallen klachten worden (anoniem) meegenomen in de periodieke halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	15
2.1.f	95% van de klachten wordt binnen 24 uur afgehandeld, 3% binnen 36 uur, 1% binnen 48 uur en de overige 1% binnen 72 uur (ook in weekenden en feestdagen). De afhandeling wordt teruggekoppeld aan de indiener. Type en aantallen klachten worden (anoniem) meegenomen in de periodieke halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 aan de gemeente inclusief afhandelingstijd en wijze van afhandeling.	35

2.2 Aantal voertuigen (maximaal 70 punten)

De te verlenen vergunningen betreffen ieder maximaal 350 voertuigen. De aanvrager kan meer punten verdienen naarmate het aantal voertuigen waarvoor hij vergunning aanvraagt dit maximum meer benadert.

2.2.a	De aanvrager wil tussen de 0 en 150 voertuigen exploiteren	10
2.2.b	De aanvrager wil tussen de 150 en 250 voertuigen exploiteren	20
2.2.c	De aanvrager wil tussen de 250 en 350 voertuigen exploiteren	70

2.3 Onderhoudsplan (maximaal 100 punten)

De maatregelen die aanvrager neemt om kapotte voertuigen sneller van straat te halen en/of om te voorkomen dat de voertuigen kapot gaan, worden als volgt beoordeeld

- Hoe vaak deelvoertuigen minimaal onderhouden worden.
- Hoe de vloot geïnspecteerd wordt op gebreken.
- Hoe snel kapotte deelvoertuigen van straat gehaald worden (vgl. ook onderdeel d).
- Hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat gehaald worden

2.3.a	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bromfietsen zijn gesteld of anderszins defect zijn of onbruikbaar (waaronder in ieder geval worden begrepen defecten die een comfortabel en veilig gebruik in de weg staan en defecten aan het GPStracking systeem), binnen 12 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse) en de aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	15
-------	--	----

2.3.b	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bromfietsen zijn gesteld of anderszins defect zijn of onbruikbaar (waaronder in ieder geval worden begrepen defecten die een comfortabel en veilig gebruik in de weg staan en defecten aan het GPStracking systeem), binnen 24 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse) en de aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	20
2.3.c	De aanvrager informeert de gemeente in de halfjaarlijkse rapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.21 over het aantal van de straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald/gerepareerd.	10
2.3.d	De aanvrager controleert de deelvoertuigen preventief op gebreken en geeft aan op welke gebreken en hoe vaak deelvoertuigen preventief worden gecontroleerd en hoe – indien van toepassing - deze voertuigen van straat worden gehaald voor de controles.	15
2.3.e	De aanvrager gebruikt alleen emissievrije voertuigen om deelvoertuigen, die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bromfietsen zijn gesteld of anderszins defect of onbruikbaar zijn, van straat te halen en controles/repatriaties ter plaatse uit te voeren .	10
2.3.f	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de bestuurder van het deelvoertuig te allen tijde kan zien wat de status van de accu is.	5
2.3.g	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de hij op afstand kan zien of er een defect is en geeft aan om welke defecten het gaat	5
2.3.h	De aanvrager voorkomt dat voertuigen met (bijna) lege accu's op straat staan en heeft bij de aanvraag beschreven hoe hij dat doet. Onder bijna lege accu's wordt verstaan accu's met minder dan 10% accu capaciteit.	10
2.3.i	De aanvrager of diens opdrachtnemer gebruikt bij de vervanging van (bijna) lege accu's alleen emissievrije voertuigen of vervangt de accu's op een ander wijze waarbij geen emissie in Amsterdam plaatsvindt. De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven aan hoe dit gebeurt. Onder bijna lege accu's wordt verstaan accu's met minder dan 10% accu capaciteit.	10

2.4 Traceerbaarheid (maximaal 15 punten)

2.4.a	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van maximaal 20 meter traceerbaar is indien deze geparkeerd of uitgelogd is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	15
2.4.b	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 20 en 40 meter traceerbaar is indien deze geparkeerd of uitgelogd is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	10
2.4.c	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig real time met de nauwkeurigheid van tussen de 40 en 60 meter traceerbaar is en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	5

2.5 Herverdelingsplan (maximaal 90 punten)

2.5.a	De aanvrager neemt maatregelen om de deelvoertuigen te herverdelen wanneer deelvoertuigen te veel clusteren op een locatie of deze langer dan twee dagen stil hebben gestaan, en heeft deze maatregelen beschreven in de aanvraag. Hierbij worden de stations en OV locaties buiten de ring meegenomen. Bij het bepalen of deelvoertuigen te veel clusteren worden in ieder meegenomen de klachten die hierover zijn binnengekomen bij de gemeente en/of de aanvrager.	30
2.5.b	Aanvrager neemt maatregelen om ervoor te zorgen dat voertuigen (in het kader van herverdeling) worden geplaatst bij de volgende stations en P+R-locaties: station Bijlmer, station Sloterdijk, station Lelylaan, station Noord, P+R Zeeburgereiland. Per locatie waar aanvrager deze maatregelen neemt worden 10 punten toegekend.	Max. 50
2.5.c	De aanvrager zorgt ervoor dat de deelvoertuigen worden herverdeeld met een emissievrij voertuig of op een andere wijze waarbij geen emissie in Amsterdam plaatsvindt en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven hoe hij dat doet.	10

2.6 Interoperabiliteit en Maas (maximaal 65 punten)

2.6.a	<p>De aanvrager heeft in zijn aanvraag beschreven op welke wijze hij meedoet aan de platforms die MaaS ondersteunen en op welke wijze hij de standaarden die zijn beschreven in de publicatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (versie 1.0) van 16 mei 2019, met de titel 'Blueprint for an API', gepubliceerd op www.dutchmobilityinnovations.com, gebruikt en/of gaat gebruiken.</p> <p>De aanvrager(s) die naar het oordeel van de commissie het verst is (zijn) met de wijze waarop hij de standaarden uit de "Blueprint for an API" gebruikt, krijgt 30 punten, de aanvrager(s) die het één na verst is (zijn) krijgt 20 punten en de aanvrager die daarna het verst is krijgt 10 punten. De andere aanvragers krijgen geen punten voor dit onderdeel.</p>	Max 30
2.6.b	<p>De aanvrager heeft in zijn aanvraag beschreven dat hij bereid is om in samenwerking met de gemeente innovaties en technologie te ontwikkelen en op welke wijze hij dat wil doen ten behoeve van de volgende onderwerpen:</p> <ol style="list-style-type: none"> leefbaarheid, luchtkwaliteit, veiligheid op de weg, verkeersmanagement, en ontwikkeling van sturing op data en platformstrategie. <p>Voor elk onderwerp worden 5 punten toegekend als de de beschreven innovatie naar het oordeel van de commissie bijdraagt aan het onderwerp. Als de aanvrager één of meer eigen onderwerpen toevoegt die bijdragen aan de doelstellingen van MaaS, zoals die zijn beschreven in het Programma Smart Mobility 2019-2025, gepubliceerd op https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/innovatie/smart-mobility/, wordt per onderwerp 5 punten toegekend met een maximum van 10 punten.</p>	Max 35

2.7 De samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders wordt als volgt beoordeeld: (maximaal 40 punten)

2.7.a	De aanvrager beschrijft zijn visie en intentie op de samenwerking met toekomstige MaaS dataplatformen en andere dataplatform aanbieders. Hierbij dient zij eigenaarschap, techniek en data uitwisseling toe te lichten.	10
2.7.b	Aanbieder levert concrete voorbeelden van contact en/of projecten aan waarmee samenwerking werd gezocht binnen het mobiliteitsecosysteem.	10
2.7.c	Aanbieder beschrijft de intentie om samen te werken met toekomstige MaaS dataplatformen of andere dataplatform aanbieders.	10
2.7.d	Aanbieder is bereid samen te werken met andere mobiliteitsaanbieders, waaronder in elk geval NS, GVB en Connexxion	10

2.8 Veiligheid van de gebruiker: (maximaal 80 punten)

2.8.a	Bij elk deelvoertuig is een gratis valhelm beschikbaar die voldoet aan de wettelijke eisen en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de valhelm beschikbaar is.	55
2.8.b	De gebruiksaanwijzing van de bromfiets en informatie over relevante verkeersregels zoals de plek op de weg is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Nederlandse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	15
2.8.c	De gebruiksaanwijzing van de bromfiets en informatie over relevante verkeersregels zoals de plek op de weg is bij elk voertuig of via de app beschikbaar in de Engelse taal en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	10

2.9 Benuttingsplan (maximaal 100 punten)

2.9.a	Aanvrager geeft aan welke maatregelen worden genomen om het gebruik van de deelvoertuigen te vergroten. Hierbij wordt in ieder geval ingegaan op: - Communicatie en marketing - Effectieve maatregelen om gebruik van de deelvoertuigen te vergroten.	20
2.9.b	Het deelvoertuig heeft een voorziening (bijvoorbeeld op een bedieningspaneel of dashboard) waarmee zichtbaar is of het deelvoertuig voor gebruik beschikbaar is, zonder dat daarvoor een app of website hoeft te worden geraadpleegd.	10
2.9.c	De aanvrager maakt gebruik van technologische mogelijkheden om te voorkomen dat deelvoertuigen worden aangeboden of geparkeerd op die plekken die de gemeente heeft aangewezen als gebieden waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden of worden geparkeerd en beschrijft deze, waarbij onder meer wordt ingegaan op de nauwkeurigheid van deze technologische mogelijkheden.	50
2.9.d	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen te allen tijde in de gehele stad kunnen worden aangeboden, behalve op de wegen en weggedeeltes en in de gebieden die de gemeente heeft aangewezen als gebieden waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden.	20

2.10 Data en persoonsgegevens (maximaal 60 punten)

2.10.a	De aanvrager heeft een privacyverklaring in het Engels	10
2.10.b	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan ten minste drie van de pijlers in het Tada-manifest	10
2.10.c	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan alle pijlers in het Tada-manifest	15
2.10.d	De aanvrager geeft de gemeente toestemming om te allen tijde een audit te doen naar de mate waarin de verwerking van data en persoonsgegevens in overeenstemming is met de op dit punt geldende wet- en regelgeving.	10
2.10.e	De aanvrager is bereid de gebruikers van de voertuigen toestemming te vragen om hun gegevens in geanonimiseerde vorm aan de gemeente te verstrekken ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoeleinden.	15

3. De in dit artikel bedoelde beoordeling geschiedt door een beoordelingscommissie die bestaat uit een oneven aantal van tenminste drie door of namens het college aangewezen personen van wie er één als voorzitter wordt aangewezen.
4. De beoordelingscommissie komt tot haar oordeel door de aanvragen in een vergadering te beoordelen, waarbij gezocht wordt naar een gezamenlijk oordeel over het toe te kennen aantal punten. Komt de commissie niet tot een gezamenlijk oordeel dan beslist de voorzitter op basis van de beraadslaging over het toe te kennen aantal punten.
5. De commissie maakt een proces-verbaal van de puntentoekenning waarin het toegekende aantal punten per onderdeel per aanvraag wordt opgenomen, alsmede een motivering van de puntentoekenning.
6. In de beslissing op de aanvraag ontvangt iedere aanvrager informatie over het aan hem toegekende aantal punten op de verschillende onderdelen, een motivering van het toegekende aantal punten, het totaal aantal punten van de aanvragers aan wie vergunning wordt verleend en een beschrijving van de kenmerkende voordelen van de twee aanvragen die als beste zijn beoordeeld. De inschrijvers die een vergunning krijgen moeten er rekening mee houden dat hun inschrijvingen openbaar worden gemaakt, nu grote delen daarvan onderdeel gaan uitmaken van hun vergunning.

Paragraaf 3 Voorschriften en beperkingen verbonden aan de vergunningen

Artikel 2.11 Voorschriften en beperkingen

1. Aan de vergunning voor bromfietsen worden de volgende voorschriften en beperkingen verbonden:
 - a. de aanvrager heeft een privacyverklaring in de Nederlandse taal, hij overlegt een uittreksel van voorgenomen verwerkingen in het register van de Algemene Verordening Gegevensverwerking en, indien hij daarover beschikt, een kopie van de bewerkersovereenkomst en hij staat toe dat de gegevens die aan de gemeente worden geleverd gedurende de looptijd van de pilot conform het vastgestelde beleid, gebruikt mogen worden door de gemeente voor monitorings- en evaluatiedoeleinden en dat deze gegevens geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden;

- b. de aanvrager heeft één vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente dat telefonisch en per e-mail bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (nationale feestdagen uitgezonderd) en dat in staat is om ter stond te reageren;
- c. de voertuigen voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
- d. de aandrijving van de voertuigen veroorzaakt geen schadelijke stoffen;
- e. de vergunninghouder verwijdert kapotte voertuigen en voertuigen die niet kunnen worden gebruikt van de openbare weg binnen 48 uur nadat bij redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid of zoveel sneller als hij in het bij de aanvraag overgelegde onderhoudsplan heeft beschreven;
- f. de vergunninghouder is in staat om elk voertuig op elk moment te traceren;
- g. de vergunninghouder behandelt en registreert klachten overeenkomstig het klachtenplan dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd;
- h. de vergunninghouder handelt overeenkomstig het onderhoudsplan dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd;
- i. de vergunninghouder zorgt voor een gecontroleerde introductie van de voertuigen bij de start en voert het plan uit dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd voor wat betreft waar, hoe en hoeveel, voertuigen bij de start in de openbare ruimte geplaatst worden en welke acties worden ondernomen als er klachten komen na de introductie;
- j. de vergunninghouder exploiteert binnen drie maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste de helft en binnen zes maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen;
- k. de vergunninghouder herverdeelt de voertuigen overeenkomstig het herverdelingsplan dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd;
- l. de voertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de onderneming van de vergunninghouder;
- m. de vergunninghouder zorgt ervoor dat alle voertuigen die in het kader van zijn bedrijfsvoering in de openbare ruimte staan aan de vergunningvoorschriften voldoen;
- n. de vergunninghouder werkt samen met andere aanbieders van vervoer en deelvoertuigen die actief zijn in Amsterdam en in de regio overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende plan;
- o. de vergunninghouder bevordert de veiligheid van de gebruiker overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende plan;
- p. de voertuigen hebben een maximale lengte van 1,75 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,14 meter;
- q. de vergunninghouder biedt de voertuigen niet aan op plaatsen, wegen, weggedeelten en in gebieden waar dat op grond van artikel 3.2 verboden is;
- r. de vergunninghouder zorgt ervoor dat de voertuigen niet zijn of worden geparkeerd op plaatsen waar dat verboden is bij of krachtens de Wegenverkeerswet en de Algemene Plaatselijke Verordening;
- s. de vergunninghouder vergroot het gebruik van de voertuigen overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende benuttingsplan;
- t. de vergunninghouder exploiteert het aantal voertuigen waarvoor hij vergunning heeft verkregen. Het percentage voertuigen dat op enig moment niet aangeboden kan worden omdat deze in reparatie zijn of vervangen moeten worden bedraagt niet meer dan 10%;
- u. de vergunninghouder zorgt er voor dat niet méér voertuigen in de gemeente Amsterdam aanwezig zijn dan het aantal voertuigen waarvoor aan hem een vergunning is verleend;
- v. de vergunninghouder levert twee maal per jaar, op 15 juli en op 15 januari, een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente met betrekking tot de daaraan voorafgaande zes kalendermaanden:
 - gemiddeld aantal keer dat een deelvoertuig per dag is gebruikt;
 - gebruik per OIS-buurt (conform <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/>);
 - gebruik (inclusief tijdstip in- en uitcheck) per station van de Nederlandse Spoorwegen en Park&Ride-terrein, binnen een straal van 150 meter;
 - gemiddeld aantal kilometers per rit;
 - pieken en dalen in het gebruik (weekenddagen versus werkdagen, spijtstijden versus niet spijtstijden, 7-19 uur versus 19 -7 uur);
 - het aantal unieke gebruikers;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker);
 - gemiddelde parkeertijd – gedurende welke het voertuig ter gebruik wordt aangeboden
 - per voertuig per buurt.
- w. vergunninghouder is bereid om mee te werken aan het platform dat de gemeente ontwikkelt, en daarvoor een real-time GPS-trace aan de voertuigen te koppelen waarbij de vergunninghouder gebruik maakt van de door het college voorgeschreven standaarden die zoveel mogelijk overeenkomen met landelijke standaarden (zoals bijvoorbeeld gehanteerd

in het kader van de MaaS-pilots) en waarbij de GPS-trace – die in voertuig of app kan zitten - informatie geeft over de locatie met een interval tijd van 15-30 seconden met een nauwkeurigheid van maximaal 60 meter en idealiter maximaal 20 meter. Per trace valt de volgende informatie af te lezen:

- de start- en eindlocatie van de rit (waarbij minimaal een locatie binnen Amsterdam ligt);
 - de duur van de rit;
 - het tijdens de rit afgelegde aantal kilometers;
 - de onderbrekingen van de rit;
 - Indien van toepassing: opladen (duur en locatie)
- x. de vergunninghouder verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de wet- en regelgeving en voert de wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy uit overeenkomstig de beschrijving die hij bij de aanvraag heeft gegeven;
- y. de vergunninghouder werkt mee aan onderzoeken van de gemeente en verstrekt daartoe de gegevens waar het college om verzoekt en waarvoor de gebruikers expliciet toestemming hebben gegeven;

Hoofdstuk 3 Het aanbieden en gebruik van voertuigen

Artikel 3.1 Plaatsen en gebieden waar het verboden is om voertuigen te plaatsen

Het is verboden om voertuigen te plaatsen:

- a. in gebieden en op plaatsen waar het op basis van artikel 4.27 van de verordening verboden is om fietsen en bromfietsen te parkeren.
- b. in gebieden en op plaatsen waar het bij of krachtens de Wegenverkeerswet verboden is om fietsen en bromfietsen te parkeren.

Artikel 3.2 Plaatsen en gebieden waar het verboden is om voertuigen ter gebruik aan te bieden

Het is verboden om voertuigen ter gebruik aan te bieden in de volgende gebieden, die zijn gemarkeerd op de als bijlage 2 bij deze nadere regels behorende kaarten:

- a. in de parkeervoorzieningen bij de ponten over het IJ;
- b. op het Leidseplein en in het gebied rond het Leidseplein;
- c. op het Rembrandtplein en in het gebied rond het Rembrandtplein;
- d. in de Eerste van der Helststraat, tussen Gerard Douplein en Sarphatipark, en het gebied daaromheen
- e. in de Negen Straatjes;
- f. in het gebied van de Wallen en rondom het metrostation Rokin;
- g. op het Museumplein en het gebied rondom het Museumplein
- h. bij de Hallen in Amsterdam West
- i. in het gebied rondom het metrostation Vijzelgracht;
- j. in het gebied rondom het metrostation De Pijp

Hoofdstuk 4 Ontheffingen

Artikel 4.1 Aanvraagprocedure voor een experiment

1. Een ontheffing in het kader van een experiment wordt alleen verleend indien het initiatief voor het experiment is genomen door of namens het college en het college de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen heeft bekendgemaakt.
2. Bij de bekendmaking van de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen worden de regels die in het kader van de aanvraagprocedure door het college en de aanvrager gevolgd moeten worden, beschreven.

Artikel 4.2 Indieningsvereisten, voorwaarden en voorschriften voor ontheffingen

1. Het college verleent ontheffingen voor kleinschalige, niet stadsbrede, experimenten:
 - a. in gebieden waar, al dan niet tijdelijk, een vermindering van vervoersmogelijkheden optreedt of waar een specifieke doelgroep behoefte heeft aan een specifieke vorm van vervoer die daar niet of beperkt aanwezig is, of
 - b. in een gebied waar het college de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten op de openbare ruimte wil onderzoeken, of

- c. mobiliteit waarbij het voertuig ter gebruik wordt aangeboden in het kader van een op de wens van de reiziger afgestemde reis met verschillende vervoersmiddelen, via een digitaal platform met actuele informatie over het vervoersaanbod op het moment dat de reis, waarmee de reiziger ook betaalt en de transacties worden afgehandeld.
2. Bij de uitnodiging als bedoeld in artikel 4.1 worden regels opgenomen over de informatie die aanvragers bij hun aanvraag dienen aan te leveren, gronden voor weigering van een aanvraag, de wijze waarop de behandeling en beoordeling van aanvragen zal plaatsvinden en de voorwaarden en voorschriften die aan de ontheffing worden verbonden.
3. Het college kan voorwaarden en voorschriften aan de ontheffing verbinden die verband houden met de in artikel 2.50A, derde lid van de verordening genoemde belangen, die aansluiten bij de aspecten genoemd in hoofdstuk 2 en 3 van deze nadere regels en in verband met:
 - a. de aard van het experiment,
 - b. het aantal voertuigen
 - c. specifieke kenmerken van de voertuigen,
 - d. de plaats of het gebied waar de voertuigen ter gebruik worden aangeboden,
 - e. de looptijd van het experiment,
 - f. de evaluatie van de van het experiment, en
 - g. andere omstandigheden die bij het experiment van belang zijn.
4. Ontheffingen worden verleend voor de duur van maximaal twee jaar.
Ontheffingen kunnen worden verlengd voor de duur van maximaal één jaar.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 5.1 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

Artikel 5.2 Overgangsbepaling

Ontheffingen die op grond van artikel 2.50 van de Algemene Plaatselijke Verordening zijn verleend voor het aanbieden van deelvoertuigen worden aangemerkt als ontheffingen in de zin van artikel 2.50A van de verordening, onder de condities waaronder ze zijn verleend.

Artikel 5.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als 'Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 8 oktober 2019.

De voorzitter

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Bijlage 1: Aanvraagformulier voor vergunningen op grond van artikel 2.50A van de APV

Dagtekening:

Gegevens onderneming

Naam onderneming:

Nummer van inschrijving in handelsregister van de kamer van Koophandel;

Naam gemachtigde of contactpersoon:

Vestigingsadres onderneming:

Postadres onderneming:

E-mailadres contactpersoon / aanspreekpunt:

Telefoonnummer contact persoon / aanspreekpunt:

Ondertekening

Vragen beantwoorden:

- Voor hoeveel voertuigen wordt de vergunning aangevraagd?

- Uit welke feitelijke handelingen blijkt dat de aanvrager het aanbieden van deelvoertuigen als doelstelling heeft?
- Wat is de lengte, breedte en hoogte van het voertuig?

Aankruisen indien u of uw aanvraag aan de volgende eisen voldoet:

- De aanvraag betreft een vergunning als bedoeld in artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Amsterdam voor elektrische bromfietsen
- Een moeder-, dochter- of zusteronderneming van de aanvrager of een op een andere wijze met de onderneming van de aanvrager verwezen andere onderneming heeft niet ook een aanvraag ingediend;
- U staat toe dat de gegevens die aan de gemeente worden geleverd gedurende de looptijd van de vergunning gebruikt mogen worden door de gemeente voor monitorings- en evaluatiedoeleinden en dat deze gegevens geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden;
- Gedurende de periode waarvoor vergunning wordt verleend heeft u een vast Nederlands sprekend aanspreekpunt voor de gemeente, die bereikbaar is op maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 17:00 uur (feestdagen uitgezonderd) en dat in staat is terstond te reageren op vragen of verzoeken van de gemeente.
- De voertuigen voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet.
- De aandrijving van de voertuigen veroorzaakt geen schadelijke stoffen (zero-emissie), zoals fijnstof (roet), koolwaterstoffen, koolstofmonoxide, ozon, lood, stikstofoxiden, CO2 en broeikasgassen.
- U bent in staat om elk voertuig met behulp van een uniek nummer op elk moment te traceren;
- U bent in staat kapotte of niet te gebruiken voertuigen binnen niet meer dan 48 uur nadat u redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid van straat te krijgen;
- U bent in staat om binnen drie maanden na de ingangsdatum van de vergunning tenminste de helft en binnen zes maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de vergunde voertuigen te exploiteren;
- De deelvoertuigen bevatten geen andere reclame dan reclame voor de vergunninghouder.
- U bent in staat om twee maal per jaar, op 15 juli en op januari, een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot respectievelijk de eerste (15 juli) en de tweede (15 januari) helft van het kalenderjaar:
 - o gemiddeld aantal keer gebruik per deelvoertuig per dag;
 - o gebruik per OIS-buurt (conform <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/>);
 - o gebruik (inclusief tijdstip in- en uitcheck) per station van de Nederlandse Spoorwegen en Park&Ride-terrein, binnen een straal van 150 meter;
 - o gemiddeld aantal kilometers per rit;
 - o pieken en dalen in het gebruik (weekenddagen versus werkdagen, spijtijden versus niet-spijtijden, 7-19 uur versus 19-7 uur);

- het aantal unieke gebruikers;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker);
 - gemiddelde parkeertijd – gedurende welke het voertuig ter gebruik wordt aangeboden- per voertuig per buurt;
- U bent bereid om mee te werken aan een platform dat de gemeente ontwikkelt, en daarvoor een real-time GPS-trace aan te voertuigen te koppelen, waarbij de u gebruik maakt van de door het college voorgeschreven standaarden die zoveel mogelijk overeenkomen met landelijke standaarden (zoals bijvoorbeeld gehanteerd in het kader van de MaaS-pilots) en waarbij de GPS-trace – die in voertuig of app kan zitten - informatie geeft over de locatie met een interval tijd van 15-30 seconden met een nauwkeurigheid van maximaal 60 meter en idealiter maximaal 20 meter. Per trace is de volgende informatie te lezen:
 - de start- en eindlocatie van de rit (waarbij minimaal een locatie binnen Amsterdam ligt);
 - de duur van de rit;
 - het tijdens de rit afgelegde aantal kilometers;
 - het aantal onderbrekingen van de rit en de locaties van de onderbrekingen;
 - de duur en de locaties van het opladen van de accu's.
 - U verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de wet- en regelgeving.

Bijlagen bij de aanvraag:

- Uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel dat niet ouder is dan drie maanden;
- De statuten van de onderneming;
- Privacyverklaring in de Nederlandse taal;
- Een uittreksel van voorgenomen verwerkingen in het register van de Algemene verordening Gegevensverwerking;
- Indien van toepassing: een kopie van de bewerkersovereenkomst;
- Klachtenplan (*), waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet-zijnde klanten) kunnen worden ingediend, binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd en hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling;
- Onderhoudsplan (*) waaruit in ieder geval blijkt:
 - hoe vaak de deelvoertuigen minimaal worden onderhouden;
 - hoe de deelvoertuigen worden geïnspecteerd op gebreken;
 - hoe snel kapotte deelvoertuigen van de straat worden gehaald;
 - hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu van de openbare weg worden gehaald
- Beschrijving (*) van de nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren
- Plan voor gecontroleerde introductie van deelvoertuigen bij de start waaruit in ieder geval blijkt waar, hoe en hoeveel deelbromfietsen bij de start in de openbare ruimte geplaatst worden en welke acties worden ondernomen als er klachten komen na de introductie;
- Herverdelingsplan (*) met in ieder geval de maatregelen die de aanvrager neemt om ervoor te zorgen dat deelvoertuigen niet te veel clusteren;
- Plan tot samenwerking (*) met andere, reeds in Amsterdam en de regio actieve, mobiliteitsaanbieders, zoals, maar niet beperkt tot aanbieders van Openbaar Vervoer een deelauto's.
- Plan (*) waarin de aanvrager aangeeft op welke manier hij de veiligheid van de gebruiker bevordert, waaronder het gebruik van een helm.
- Benuttingsplan (*) waarin de aanvrager in elk geval beschrijft in welke gebieden binnen de stad hij de voertuigen in elk geval zal aanbieden, welke maatregelen hij neemt om het gebruik van de voertuigen te vergroten en waarin wordt ingegaan op aspecten van communicatie en marketing;
- Beschrijving (*) van de manier waarop de aanvrager waarborgt dat het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en andere gegevens voldoet aan de wet- en regelgeving.
- Beantwoording van de vraag of 'Amsterdamse' voertuigen ook buiten Amsterdam kunnen worden aangeboden en 'niet-Amsterdamse' voertuigen binnen Amsterdam kunnen worden aangeboden. Bij een bevestigend antwoord beschrijft de aanvrager welke maatregelen hij neemt om te voorkomen dat er op enig moment meer van zijn voertuigen in Amsterdam aanwezig zijn, dan waarvoor aan hem een vergunning is verleend.
- Beschrijving (**) van de wijze waarop de aanvrager meedoet aan de platforms die MaaS ondersteunen en op welke wijze hij de standaarden die zijn beschreven in de publicatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (versie 1.0) van 16 mei 2019, met de titel 'Blueprint for an API', gepubliceerd op www.dutchmobilityinnovations.com, gebruikt en/of gaat gebruiken.

- Beschrijving (**) waaruit blijkt dat de aanvrager bereid is om in samenwerking met de gemeente innovaties en technologie te ontwikkelen en op welke wijze hij dat wil doen ten behoeve van de volgende onderwerpen:
 - leefbaarheid,
 - luchtkwaliteit,
 - veiligheid op de weg,
 - verkeersmanagement, en
 - ontwikkeling van sturing op data en platformstrategie en
 - eventueel één of meer eigen onderwerpen.

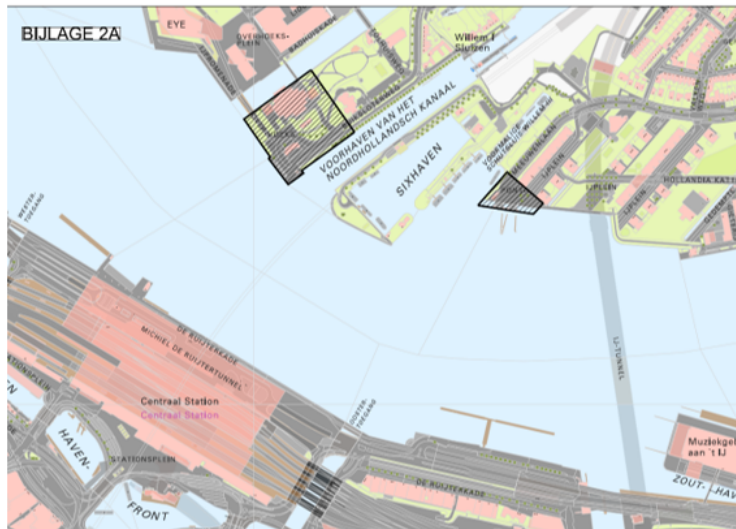
Vergelijkende toets

De met een asterix (*) aangeduide bijlagen worden tevens betrokken bij de vergelijkende toets.

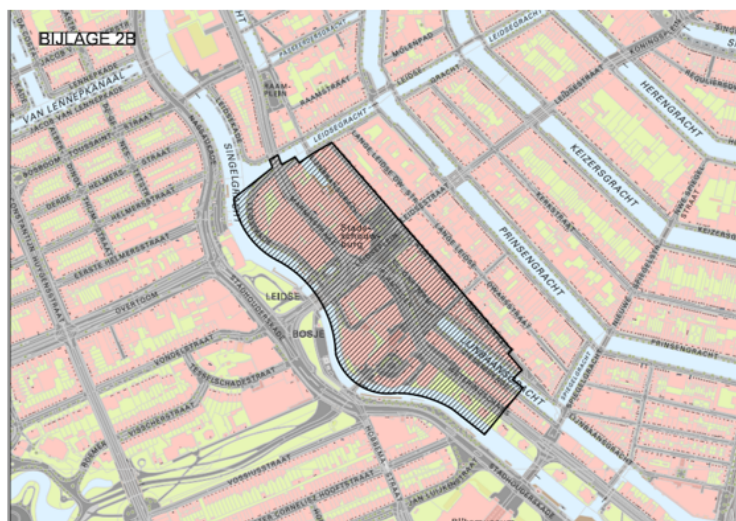
De met twee asterixen (**) aangeduide bijlagen worden betrokken bij de vergelijkende toets, maar dit zijn geen voorwaarden om voor een vergunning in aanmerking te komen. Aanvragen waar de met twee asterixen (**) aangeduide bijlagen niet zijn bijgevoegd, krijgen nul (0) punten voor de onderdelen van de vergelijkende toets waarbij deze bijlagen worden beoordeeld.

BIJLAGE 2A tot en met 2J: kaarten met de gebieden waarbinnen geen deelvoertuigen ter gebruik mogen worden aangeboden. [kaarten vervangen met huisnummering]

Bijlage 2A: Kaart gebied pontaanlandingen Amsterdam Noord



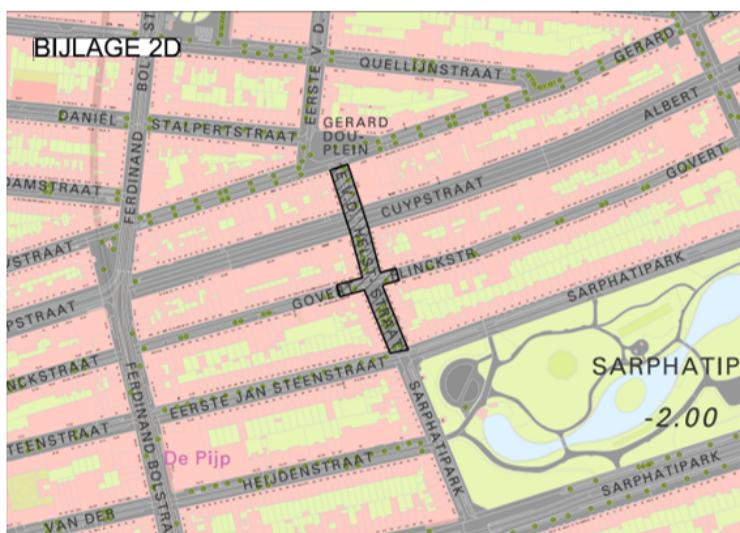
Bijlage 2B: Kaart gebied Leidseplein



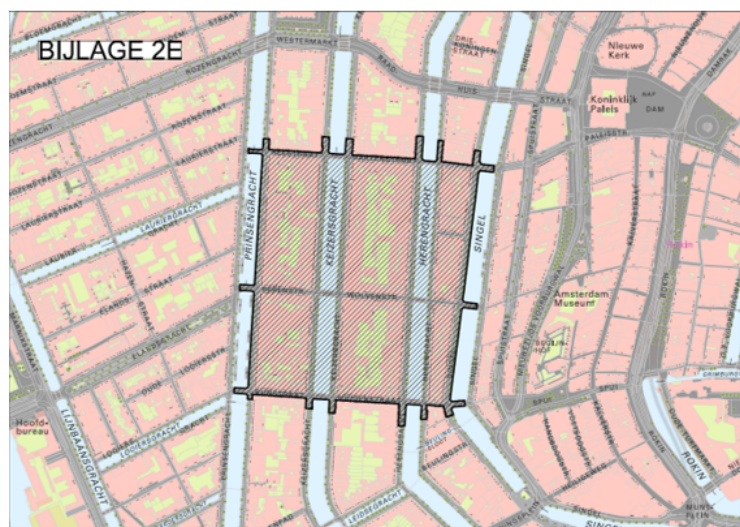
Bijlage 2C: Kaart gebied Rembrandtplein



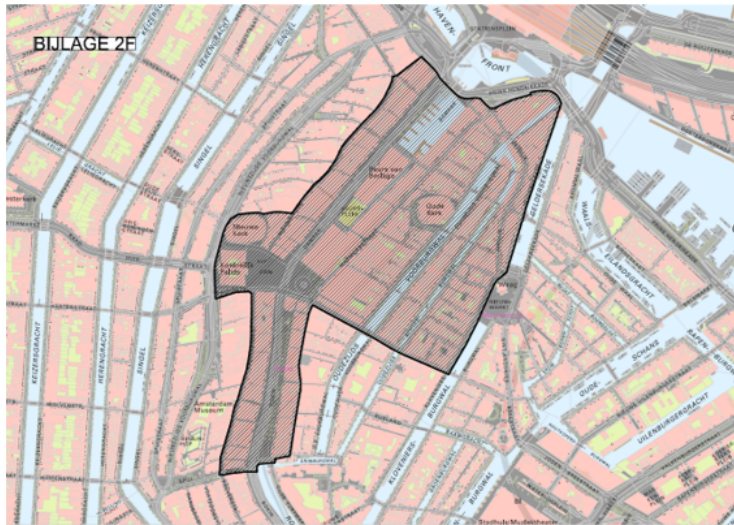
Bijlage 2D: Kaart gebied Van der Helststraat



Bijlage 2E: Kaart gebied negen straatjes



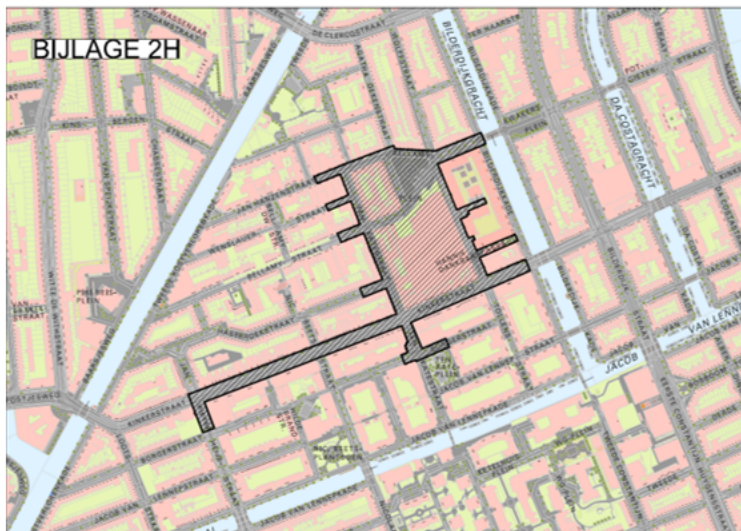
Bijlage 2F: Kaart gebied Wallen en Rokin



Bijlage 2G: Kaart gebied Museumplein



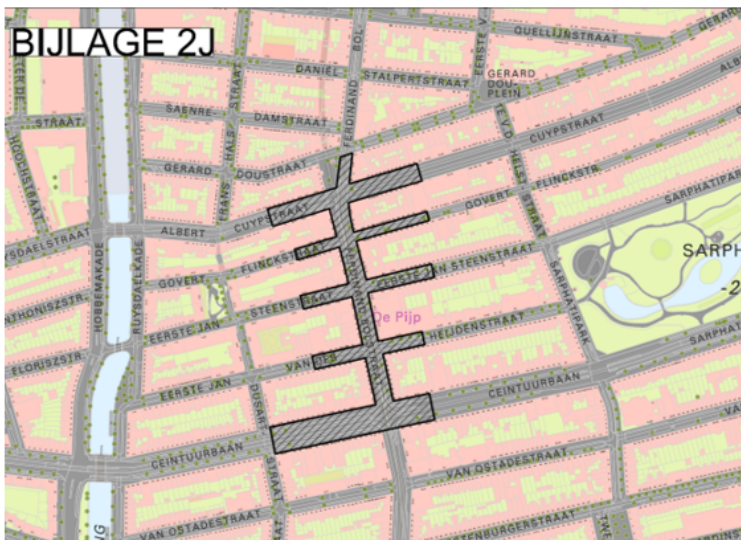
Bijlage 2H: Kaart gebied De Hallen



Bijlage 2I: Kaart gebied Metrostation Vijzelgracht



Bijlage 2J: Kaart gebied Metrostation De Pijp



Toelichting op de Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019

Algemeen deel

Op 20 juni 2019 heeft de gemeenteraad de beleidsnota 'Deelmobiliteit, kansen voor de stad' en het nieuwe artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening vastgesteld. In deze beleidsnota is vastgelegd hoe de gemeente Amsterdam het aanbieden van deelvoertuigen wil reguleren, welke doelen de gemeente daarmee beoogt en welke belangen de gemeente wil beschermen.

Deelvoertuigen zijn fietsen, bromfietsen of andere voertuigen die in de openbare ruimte ter gebruik worden aangeboden tegen betaling of anderszins met commerciële doeleinden. Voor motorvoertuigen bestaat de mogelijkheid om op basis van de Parkeerverordening een autodeelvergunning te krijgen. Artikel 2.50A van de verordening en deze nadere regels hebben geen betrekking op motorvoertuigen waarvoor een dergelijke autodeelvergunning is verleend.

Deze nadere regels bieden, samen met de Algemene Plaatselijke Verordening en nationale wetgeving, het juridisch kader voor de uitvoering van het beleid voor het aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte. De achtergrond van de keuzes die in deze regeling een weerslag vinden, is te vinden in de beleidsnota.

Deze nadere regels zijn gebaseerd op de Algemene Plaatselijke Verordening 2008, met name de algemene bepalingen van hoofdstuk 1, de bepaling over het ter gebruik aanbieden van voertuigen in artikel 2.50A en bepalingen in hoofdstuk 4 over het gebruik van de openbare ruimte, waaronder met name artikel 4.27 over het parkeren van fietsen en bromfietsen.

De nadere regels kunnen algemeen verbindende voorschriften, aanwijzingsbesluiten en beleidsregels in de zin van artikel 1:3, vierde lid van de Algemeen wet bestuursrecht (Awb) bevatten.

Onderdelen waarop de nadere regels afwijken van de beleidsnota 'Deelmobiliteit, kansen voor de stad'

In de beleidsnota 'Deelmobiliteit, kansen voor de stad' is de keuze gemaakt voor een gereguleerd systeem van deelbromfietsen en andere deelvoertuigen. Daarbij is gekozen voor het verlenen van maximaal 2 stadsbrede vergunningen voor maximaal 350 deelbromfietsen per vergunning en de mogelijkheid ontheffing te verlenen voor kleinschalige en lokale experimenten.

In de nota zijn een aantal beleidskeuzes gemaakt voor deze vergunningen en ontheffingen die in bijlage 2 bij de nota zijn vertaald in een serie voorwaarden en voorschriften en onderwerpen die in een vergelijkende toets aan de orde komen.

Deze nadere regels vormen een uitwerking van die beleidskeuzes. Op een aantal punten wijken de nadere regels af van de in de nota genoemde zaken. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met voortschrijdend inzicht of de conclusie dat in de nota genoemde voorschriften meer passen bij deelfietsen dan bij deelbromfietsen.

Hieronder volgt een beschrijving van zaken die in deze nadere regels anders zijn vormgegeven dan in de nota 'Deelmobiliteit, kansen voor de stad'.

- De regel dat de aanbieder zelf eigenaar moet zijn van de deelvoertuigen is geen onderdeel van de nadere regels geworden. Dit biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld ook met geleasede voertuigen te werken. De zakenrechtelijke relatie tussen een vergunning- of ontheffinghouder en de voertuigen heeft geen invloed op de verplichtingen die de aanbieder heeft op basis van zijn vergunning of ontheffing.
- De regel dat de aanbieder een bankgarantie moet overleggen is geen onderdeel van de nadere regels geworden. De achtergrond van de regel is dat een bankgarantie zekerheid biedt aan het college dat eventuele kosten die het college moet maken voor het verwijderen van voertuigen indien de aanbieder dit na afloop van de vergunning of als gevolg van bijvoorbeeld een faillissement niet zelf doet, door de bankgarantie gedekt worden. Voor zaken met een lage (rest)waarde (zoals sommige fietsen) is dat een overweging, maar bij elektrische bromfietsen is de restwaarde naar verwachting nog zo hoog dat dit voldoende prikkel biedt aan de aanbieder om zelf de voertuigen weer te verwijderen en wanneer hij dat niet doet dit de gemeente voldoende verhaalsmogelijkheden geeft om uit de kosten te komen.

- De regel dat de aanbieders een kwaliteitsbeschrijving van het deelvoertuig moeten geven is geen onderdeel van de nadere regels geworden. De regel was ingegeven door de onzekerheid over de kwaliteit van fietsen. Voor de kwaliteit van fietsen zijn geen standaarden. Bromfietsen moeten echter gekeurd worden door de RDW. Een basiskwaliteit is daarmee gegeven. Omdat er vergunningen worden verleend aan twee aanbieders van elektrische deelbromfietsen bestaat daarnaast de mogelijkheid voor het publiek om een keuze te maken, bijvoorbeeld voor de bromfiets die zij het comfortabelst vindt.
- De regel dat de aanbieders partner zijn in of zich conformeren aan het deelfietsconvenant is komen te vervallen. De keuze is gemaakt om geen stadsbrede vergunningen voor deelfietsen te verlenen. De verwijzing naar het deelfietsconvenant is dan niet meer aan de orde.
- Ten aanzien van de door de aanbieders aan de gemeente aan te leveren data is in de nadere regels een onderscheid gemaakt tussen een door de aanbieder aan de gemeente aan te leveren halfjaarlijkse – in plaats van de in de nota genoemde driemaandelijke - rapportage met informatie over het gebruik van de voertuigen en een binnen een half jaar na vergunningverlening door de aanbieders te realiseren real-time GPS-trace volgens door het college voorgeschreven standaarden die informatie verschaft aan een platform dat de gemeente ontwikkelt.
- Aan de bij de vergelijkende toets te betrekking criteria is toegevoegd het aantal voertuigen dat de aanvrager wil gaan exploiteren. Het college verleent maximaal 2 vergunningen voor maximaal 350 voertuigen per vergunning. Omdat deze vergunningverlening voor het college ook het karakter van een pilot heeft, is er een belang bij het optimaal benutten van de maximaal toegestane aantallen. De aanvrager die bereid is het maximaal toegestane aantal voertuigen daadwerkelijk te exploiteren krijgt daarom meer punten dan een aanvrager die een kleiner aantal voertuigen wil exploiteren.
- Ten aanzien van het benuttingsplan krijgt een aanvrager extra punten indien hij op het voertuig een voorziening plaatst waarmee zichtbaar is of het voertuig beschikbaar is voor gebruik. Dit vergroot de kans op gebruik en biedt daarnaast gemeentelijke handhavers de mogelijkheid om makkelijk vast te stellen of het voertuig volgens de regels wordt aangeboden (en dus niet in een gebied waar pauzeren wel, maar aanbieden niet mag).
- De in de nota genoemde eisen ten aanzien van het verzamelen en verwerken van persoonsgegevens en de naleving van wet- en regelgeving op het punt van privacy zijn vertaald in eisen en nader uitgewerkt in een aantal criteria ten behoeve van de vergelijkende toets.
- In de beleidsnota worden twee situaties genoemd waarin een ontheffing kan worden verleend. Daar is in de nadere regels een derde situatie aan toegevoegd, namelijk wanneer het college in een gebied of voor een bepaald voertuig de impact van nieuwe deelmobiliteitsconcepten wil onderzoeken.
- Het is mogelijk dat een aanvrager die een vergunning krijgt om in Amsterdam bromfietsen aan te bieden ook actief is in andere steden. De aanvrager moet bij zijn aanvraag duidelijkheid verschaffen of het mogelijk is dat Amsterdamse voertuigen ook buiten Amsterdam kunnen worden aangeboden en niet-Amsterdamse voertuigen binnen Amsterdam worden aangeboden. Als dit zo is, zou het zonder nadere maatregelen, kunnen voorkomen dat er op enig moment door de vergunninghouder meer voertuigen worden aangeboden dan het aantal waarvoor vergunning is verleend. De aanvrager moet daarom bij een bevestigend antwoord aangeven welke maatregelen hij neemt om te voorkomen dat er op enig moment meer voertuigen in Amsterdam aanwezig zijn dan waarvoor vergunning is verleend.

Artikelgewijze toelichting

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

De definitie van een brombakfiets in artikel 1 van het RVV luidt ten tijde van de vaststelling van deze regels als volgt: 'bromfiets op drie symmetrische geplaatste wielen, met twee voorwielen en uitsluitend ingericht voor het vervoer van de bestuurder en van goederen en eventueel van een achter de bestuurder gezeten passagier'

De in de Nadere regels gehanteerde definitie van een bromfiets is een afgeleide van de definitie van bromfiets in artikel 1, aanhef, onder e sub a van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 2.5 Afwijkende beslistermijn ingeval van vergelijkende toets.

In artikel 1.4 eerste en tweede lid van de APV is bepaald dat het college binnen 8 weken na ontvangst beslist op de aanvraag en dat deze termijn ten hoogste acht weken kan worden verdaagd.

In artikel 2.50A van de verordening is in het zesde lid de mogelijkheid opgenomen een langere beslistermijn vast te stellen indien een vergelijkende toets wordt uitgevoerd.

Indien een vergelijkende toets wordt uitgevoerd geldt een beslistermijn van 20 weken, die eenmaal met 8 weken kan worden verdaagd.

Ingeval van een vergelijkende toets is een langere beslistermijn nodig om een aantal redenen. De vergunningaanvragen kunnen binnen het vastgestelde tijdvak op verschillende momenten worden ingediend, maar met de beoordeling ervan moet in het kader van de vergelijkende toets worden gewacht tot het verstrijken van het tijdvak. Verder is voor de beoordeling in het kader van de vergelijkende toets meer tijd nodig dan voor aanvragen die niet op criteria hoeven te worden beoordeeld die onderdeel uitmaken van de vergelijkende toets.

Artikel 2.7, eerste lid

Op grond van artikel 2.50A van de APV is het college bevoegd om nader regels vast te stellen met het oog op de indieningsvereisten voor de aanvraagprocedure.

Artikel 2.7, eerste lid, onder a

Op grond van artikel 4:1 van de Awb moet de aanvraag schriftelijk worden ingediend bij het bestuursorgaan dat bevoegd is op de aanvraag te beslissen. Aanvragen voor de vergunningen op grond van artikel 2.50A van de verordening kunnen per post en langs elektronische weg worden ingediend. Aanvragers die hun aanvraag langs elektronische weg willen indienen kunnen dit doen via een daartoe opgesteld e-mailadres.

In artikel 1.2 van de APV is bepaald dat voor het indienen van een aanvraag gebruik wordt gemaakt van een door het bevoegde bestuursorgaan vastgesteld aanvraagformulier. Dit aanvraagformulier is vastgesteld in bijlage I van de nadere regels.

Artikel 2.4 en 2.7, eerste lid, onder b

Aanvragen komen alleen voor een vergunning in aanmerking als ze worden gedaan in de periode van 7 november 2019 tot 2 januari 2020. Aanvragen die worden gedaan buiten dat tijdvak worden niet in behandeling genomen en komen dus ook niet voor een vergunning in aanmerking.

Artikel 2.7, tweede lid

Ingevolge artikel 4:5, eerste lid van de Awb moet het college de aanvrager een termijn geven om de aanvraag aan te vullen. In verband met een eerlijke en transparante verdeling van de schaarse vergunningen, is deze termijn voor alle aanvragen vastgesteld in de nadere regels.

Artikel 2.7, derde lid

Artikel 4:5, tweede lid van de Awb biedt de mogelijkheid om – indien een aanvraag of daarbij behorende gegevens of bescheiden in een vreemde taal zijn gesteld – de aanvraag buiten behandeling te laten wanneer een vertaling voor de beoordeling van de aanvraag of het voorbereiden van de beschikking noodzakelijk is, maar alleen wanneer de aanvrager eerst de gelegenheid heeft gehad eerst de aanvraag met een vertaling aan te vullen.

Ten behoeve van de beoordeling van de aanvragen, zeker in het kader van de vergelijkende toets, is het noodzakelijk dat de aanvragen in dezelfde taal zijn gesteld. Het college verlangt daarom dat de aanvraag en de bijbehorende documenten in het Nederlands zijn gesteld. Indien een aanvraag of bijbehorende documenten in een andere taal dan het Nederlandse zijn gesteld, wordt deze buiten behandeling gelaten indien de aanvrager niet binnen één week na daartoe door of namens het college in de gelegenheid te zijn gesteld, zorgt voor een Nederlandse vertaling.

Het gebruik van ingeburgerde (veelal Engelstalige) termen of woorden in een vreemde taal, in een verder Nederlandstalige tekst, is toegestaan. Daar zal in beginsel geen vertaling van worden verlangd, maar door of namens het college kan ook in die gevallen worden besloten een aanvraag buiten behandeling te laten indien de aanvrager desgevraagd niet tijdig zorgt voor een Nederlandse vertaling.

Artikel 2.7, vierde lid

Het besluit om de aanvraag niet te behandelen wordt ingevolge artikel 4:5, vierde lid van de Awb aan de aanvrager bekend gemaakt binnen vier weken nadat de aanvraag is aangevuld of nadat de daarvoor gestelde termijn is verstreken zonder dat de aanvraag is aangevuld.

Artikel 2.8 Weigeringsgronden

Het college heeft de weigeringsgronden vastgesteld op grond van de algemene weigeringsgronden in artikel 1.5 en artikel 2.50A, derde lid van de verordening.

Artikel 2.8, eerste lid onder b, 5e onderdeel

De voorwaarde om ter stond te kunnen reageren wordt gesteld, zodat medewerkers van de gemeente tijdens kantooruren direct in contact kunnen komen met de vergunninghouder, bijvoorbeeld in situaties waarin direct een actie van de vergunninghouder wordt verwacht om een probleem in de openbare ruimte op te lossen.

Artikel 2.8, eerste lid onder b, 8e onderdeel

Het moet gaan om 'zero-emissie' voertuigen. In het algemeen worden de volgende stoffen als schadelijke stoffen beschouwd: fijn stof (roet), koolwaterstoffen, koolstofmonoxide, ozon, lood, stikstofoxiden, CO2 en broeikasgassen.

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 15e onderdeel

Om de deelbromfiets onderdeel van het dagelijkse mobiliteitssysteem te laten worden -in het bijzonder combigebruik met OV en P+R, is het nodig dat de aanvrager nadenkt over hoe deze samen met andere mobiliteitsaanbieders kan optrekken.

Zo wordt de gebruiksvriendelijkheid vergroot, en krijgen Amsterdammers en bezoekers meer alternatieven. Dit sluit aan bij de doelstellingen van MaaS.

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 17e onderdeel

Met deze maten, passen de voertuigen in parkeervakken voor bromfietsen.

Artikel 2.10, onderdeel 10

Het Tada-manifest is een mede door de gemeente Amsterdam ondertekend manifest waarin 6 pijlers zijn benoemd voor verantwoord gebruik van data. Het manifest is te vinden op <https://tada.city>.

Artikel 2.11, eerste lid, onder b

Het voorschrift om ter stond te kunnen reageren wordt aan de vergunning verbonden, opdat medewerkers van de gemeente tijdens kantooruren direct in contact kunnen komen met de vergunninghouder, bijvoorbeeld in situaties waarin direct een actie van de vergunninghouder wordt verwacht om een probleem in de openbare ruimte op te lossen.

Artikel 2.11, eerste lid, onder e

Kapotte deelvoertuigen zijn bijvoorbeeld deelvoertuigen waarvan essentiële onderdelen zoals de remmen, verlichting, wielen of banden kapot zijn. Deelvoertuigen die niet kunnen worden gebruikt, zijn bijvoorbeeld deelvoertuigen met een lege batterij.

Hoofdstuk 4 Ontheffingen

Ontheffingen kunnen worden verleend voor kleinschalige, niet stadsbrede, experimenten in drie, in artikel 4.2 genoemde, situaties. Ontheffingen worden alleen verleend voor experimenten wanneer het initiatief daartoe door het college zelf is ontplooid. Er worden derhalve geen ontheffingen verleend wanneer deze geheel op eigen initiatief van een aanvrager worden gevraagd.

Artikel 4.2, tweede en derde lid

Omdat de experimenten waarvoor een ontheffing kan worden verleend onderling sterk van elkaar kunnen verschillen en op voorhand (bij het opstellen van deze nadere regels) niet bekend is welke experimenten ontplooid zullen worden, zal vooraf per experiment worden bepaald welke regels omtrent aanvraag, behandeling, beoordeling, voorwaarden en voorschriften zullen worden gehanteerd.

Bezwaarmogelijkheid (geldt uitsluitend voor het vaststellen van de gebieden in artikel 3.2)

Naar het oordeel van het college is uitsluitend bezwaar mogelijk tegen artikel 3.2 van dit besluit. In deze bepaling worden de gebieden vastgesteld waar het verboden is om voertuigen ter gebruik aan te bieden. Dit is een concretiserend besluit van algemene strekking waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Tegen het vaststellen van de andere bepalingen is volgens het college geen bezwaar en beroep mogelijk, omdat het hier gaat om het vaststellen van beleidsregels. Op grond van artikel 8:2, onder a van de Algemene wet is het niet mogelijk om in bezwaar en beroep te gaan tegen het vaststellen van beleidsregels.

Mocht u het niet eens zijn met artikel 3.2 van dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt bezwaar maken door het indienen van een bezwaarschrift bij Gemeente Amsterdam, Bestuursdienst/Directie Juridische Zaken, Postbus 202, 1011 PN Amsterdam. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat tenminste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, alsmede de gronden van bezwaar.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. U kunt een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening (schorsing) indienen bij de Voorzieningenrechter van de Arrondissementsrechtbank Amsterdam, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam.