

Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2023

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 deelbakfietsen Amsterdam 2023

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

aanvrager: een aanbieder van deelvoertuigen, die een vergunning wenst ten behoeve van het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte;

aanwijzingsgebied: een aanwijzingsgebied is een gebied waarin het enkel is toegestaan om voertuigen ter gebruik aan te bieden op locaties die de gemeente aanwijst;

bakfiets: fiets met laadbak geschikt voor vervoeren van bijvoorbeeld goederen of kinderen, voorzien van elektrische hulpmotor waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;

buurthub: een clustering van deelmobiliteit van ten minste twee modaliteiten, waarbij de gemeente zorgdraagt voor de aanleg van de benodigde fysieke infrastructuur;

college: het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam;

gebruikers: bewoners en bezoekers die gebruik maken van de deelvoertuigen;

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;

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 deelbakfietsen

Paragraaf 1 Algemene bepalingen over vergunningen voor deelbakfietsen

Artikel 2.1 Categorieën en typen voertuigen

1. Het college verleent uitsluitend vergunningen voor bakfietsen.

Artikel 2.2 Vergunningenplafond

Het college verleent maximaal twee vergunningen aan aanbieders van deelbakfietsen met een looptijd van twee jaar, met een optie tot verlenging van 1+1 jaar.

Artikel 2.3 Voertuigenplafond

Het college verleent de vergunning voor maximaal 375 bakfietsen per vergunning.

Artikel 2.4 Tijdvak voor indienen aanvragen

Aanvragen voor een vergunning kunnen alleen worden ingediend in een door de directeur Verkeer en Openbare Ruimte gedefinieerd tijdvak zoals gepubliceerd op de website van gemeente Amsterdam.

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 verdagen.

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 deelbakfietsen

Artikel 2.7 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen voor deelbakfietsen

1. Een aanvraag voor een vergunning wordt in behandeling genomen indien aan de volgende indieningsvereisten is voldaan:
 - a. de aanvraag is langs elektronische weg ingediend middels het in bijlage 2 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 de directeur Verkeer en Openbare Ruimte 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 deelbakfietsen

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 verwerkersovereenkomst 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 evaluatiedoelinden en dat deze gegevens -na nader overleg tussen gemeente en vergunninghouder- 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. De aanvrager is 24/7 bereikbaar voor nood- en hulpdiensten via een apart (nood)nummer;

6. de voertuigen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
7. de aandrijving van alle voertuigen (deelvoertuigen, en alle voertuigen in de operatie) veroorzaakt geen schadelijke stoffen;
8. de aanvraag gaat vergezeld met een veiligheidsplan met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers, waaronder specifieke instructies die het verschil in gebruik van een deelbakfiets ten opzichte van een reguliere fiets benadrukken en toelichten;
9. de aanvraag gaat vergezeld met een klachtenplan, waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet – zijnde klanten) kunnen worden ingediend, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd, hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling -dat wil zeggen het probleem is volledig en inhoudelijk opgelost en de indiener is voorzien van een terugkoppeling- en binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, waarbij expliciet onderscheid wordt gemaakt tussen 'first response time' en 'ticket resolution time';
10. de aanvrager is in staat om elk voertuig op elk moment te traceren met een GPStracking-systeem;
11. de aanvrager heeft een onderhoudsplan voor de voertuigen, waarin in ieder geval staat, hoe vaak voertuigen minimaal onderhouden worden waarbij expliciet wordt benoemd op welke onderdelen het onderhoud betrekking heeft, hoe de vloot wordt geïnspecteerd op gebreken en waarbij expliciet wordt vermeld op welke onderdelen voertuigen worden gecontroleerd, hoe snel kapotte voertuigen van straat worden gehaald, hoe snel voertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat gehaald worden en op welke wijze de aanvrager invulling geeft aan duurzame bedrijfsvoering;
12. de aanvraag gaat vergezeld met een plan waarin aanvrager uiteenzet hoe hij zorgt voor een gecontroleerde introductie bij de start van zijn vergunde activiteiten - en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond of het vergunde aantal voertuigen is bereikt -, in de hubs en op alle door de aanvrager toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn. In het plan staat in elk geval beschreven hoe en hoeveel voertuigen bij de start en daaropvolgende uitrolmomenten geplaatst worden en welke acties worden ondernomen als er klachten komen na introductie en verdere uitrol;
13. de aanvrager is in staat binnen 6 maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste 188 voertuigen te exploiteren;
14. de aanvraag gaat vergezeld met een spreidingsplan waarin de aanvrager minimaal beschrijft in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden;
15. de voertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming van de aanvrager. Andere reclame op de voertuigen is niet toegestaan. Indien het reclame met een mobiliteitsdoel betreft, kan hier bij uitzondering van worden afgeweken in overleg met- en na schriftelijk akkoord van de gemeente;
16. de aanvraag gaat vergezeld met een omschrijving van de samenwerking met andere, en in het bijzonder in Amsterdamse hubs actieve, mobiliteitsaanbieders;
17. de voertuigen hebben een maximale lengte van 2,87 m, een maximale breedte van 0,70 m en een maximale hoogte van 1,10 m. Voor de breedte en hoogte geldt een maximale afwijking van 10%. Het voertuig is voorzien van een degelijke standaard, d.w.z. de fiets kan op zichzelf stabiel geparkeerd worden zonder om te vallen en zonder gebruik te maken van andere objecten;
18. de aanvraag gaat vergezeld met een benuttingsplan waarin de aanvrager in elk geval beschrijft welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten onder zoveel mogelijk doelgroepen, en welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen op alle door de aanvrager toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn te vergroten, en waarin wordt ingegaan op aspecten van communicatie en marketing;
19. de aanvraag betreft maximaal 375 voertuigen per perceel. De aantallen zijn inclusief de voertuigen in de hubs in de openbare ruimte in het betreffende perceel;
20. 1. de aanvrager levert aan de gemeente (of aan een door of namens de Burgemeesters en Wethouders aangewezen Trusted Third Party) met een interval van 15-30 seconden op geautomatiseerde wijze de data betreffende:
 - a. de feitelijke locatie van alle geparkeerde voertuigen van de aanvrager in de openbare ruimte binnen de gemeente, inclusief geparkeerde voertuigen die verhuurd zijn.
 - b. de start- en eindlocatie van verhuringen die beginnen of eindigen binnen de gemeente.

2. Voor het aanleveren van de data genoemd in lid 1. mag de aanvrager nog een half jaar na ingang van de vergunning data aanleveren conform de huidige specificaties van het Dashboard Deelmobiliteit. Zie <https://docs.crow.nl/deelfiets-dashboard/hr-dataspec/>. Daarna dient de aanvrager gebruik te maken van de volgende endpoints uit de MDS-standaard:
 - /provider/vehicles (met alleen aangeboden voertuigen en geparkeerde verhuurde voertuigen) met specificatie van:
 - o het type voertuig
 - o de status
 - o de kilometerstand
 - /provider/trips (route bevat alleen start- en eindlocatie met specificatie van;
 - o begin- en eindtijd
 - o het type voertuig
 - o de afgelegde kilometer
3. De gemeente stelt informatie over de aanwijzingsgebieden (zoals in de nadere regels omschreven en mogelijk toekomstige aanwijzingsgebieden) beschikbaar via een openbare MDS-feed. Desgewenst stelt de gemeente deze informatie nog maximaal een half jaar na ingang van de vergunning beschikbaar via een KML-file die per mail wordt toegestuurd aan de aanvrager.

De aanvrager draagt er zorg voor dat deze informatie na aankondiging binnen 3 werkdagen verwerkt wordt in eigen systemen en apps, zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie. Tevens stelt de aanvrager een openbare GBFS-feed beschikbaar van het servicegebied dat de aanvrager hanteert, inclusief aanwijzingsgebieden.
4. De aanvrager zegt medewerking toe aan de verdere ontwikkeling van de data-uitwisseling over deelvoertuigen. In het kader van de CDS-M werkwijze zie [cds-m.nl](#) en de Maas-standaarden wil de gemeente Amsterdam samen met andere overheden en marktpartijen nieuwe mogelijkheden van data-uitwisseling zo goed mogelijk benutten. De Strategic Committee voor de Maasstandaarden, waarin overheden en marktpartijen vertegenwoordigd zijn, stelt eventuele nieuwe eisen en specificaties vast, waaraan de aanvrager moet voldoen
5. De aanvrager is in staat om maandelijks op de tiende van de maand een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot de daaraan voorafgaande kalendermaand:
 - aantal binnen gekomen klachten incl. locatie data
 - first response time en ticket resolution time
 - aantal uitgedeelde straffen (boetes, verwijderingen gebruikers)
6. De aanvrager is in staat om elk kwartaal op de tiende van de eerste maand van het nieuwe kwartaal een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot het daaraan voorafgaande kwartaal:
 - het aantal unieke actieve gebruikers
 - gemiddeld aantal verhuringen per maand per gebruiker
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen
 - aantal aanvragen voor een bakfiets
7. 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.
8. De aanvrager vraagt de gebruikers van de voertuigen toestemming om maximaal 2x per jaar surveys of vragenlijsten te ontvangen namens de gemeente ten behoeve van monitoring- en evaluatiedoelstellingen en verleent de gemeente toegang tot de gebruikers die toestemming hebben verleend;
21. 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;

22. de aanvrager hanteert een back-to-one systeem ten behoeve van optimale inpassing in de openbare ruimte;
23. indien een locatievoorstel wordt gedaan binnen 100 meter van een (toekomstige) hub of een nieuwe hub binnen 100 meter van een bestaande deelbakfiets-locatie wordt geplaatst kan het locatievoorstel worden afgewezen of kan de bestaande deelbakfiets-locatie komen te vervallen waarbij het voertuig in de betreffende hub wordt geplaatst. De afstand van 100 meter is indicatief. Per hub wordt maatwerk toegepast waarbij rekening wordt gehouden met gebiedskenmerken die van invloed zijn op de plaatsing van de hub;
24. de aanvrager van de vergunning is degene voor wiens rekening en risico deelbakfietsen worden geëxploiteerd. De aanvrager is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de vergunning aan eigendommen wordt toegebracht. De aanvrager sluit daarvoor een aansprakelijkheidsverzekering af, die zowel materiële als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie.

Artikel 2.9 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelbakfietsen

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.
7. In het geval dat voor één van de twee percelen géén inschrijvingen zijn, zal één van de onderstaande situaties van toepassing zijn:
 - Bij 0 inschrijvingen voor het andere perceel wordt een nieuwe uitvraag gedaan.
 - Bij 1 inschrijving voor het andere perceel zal de inschrijvende partij onderhands worden gevraagd of zij alsnog bereid zijn om zich ook voor het andere perceel in te schrijven.
 - Bij 2 inschrijvingen voor het andere perceel zullen de inschrijvende partijen, voorafgaand aan een vergelijkende toets, gevraagd worden of een van hen bereid is om vrijwillig de inschrijving voor het betreffende perceel terug te trekken en zich alsnog in te schrijven voor het perceel waar initieel niet voor is ingeschreven. Mocht geen van de partijen zich vrijwillig willen terugtrekken dan zal een vergelijkende toets plaatsvinden. De verliezende partij zal vervolgens in gelegenheid worden gebracht om zich alsnog in te schrijven op het perceel waar initieel niet voor is ingeschreven.
 - Bij 3 of meer inschrijvingen voor het andere perceel zal een vergelijkende toets plaatsvinden. De verliezende partijen krijgen de mogelijkheid om zich alsnog in te schrijven voor het andere perceel waar, wanneer nodig, ook een vergelijkende toets zal plaatsvinden.

Voor alle bovenstaande situaties geldt dat een aanvrager wanneer hij zich alsnog inschrijft voor het andere perceel, hij bij die aanvraag het originele plan van aanpak zal indienen zoals hij dat indient voor het perceel waarvoor hij zich in eerste instantie had ingeschreven, met uitzondering van het spreidingsplan en het aantal voertuigen dat geplaatst zal worden. Voor die twee onderdelen zal de aanvrager bij een aanvraag voor het andere perceel een gewijzigd spreidingsplan c.q. gewijzigd aantal mogen indienen.

Artikel 2.10 Beoordelingscriteria en puntentelling voor het plan van aanpak en de vergelijkende toets voor schaarse vergunningen

1. De beoordeling van de aanvragen geschiedt op basis van 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 veiligheidsplan met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers;
 - b. 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;
- c. een implementatieplan waarin is omschreven op welke wijze de aanvrager zorgdraagt voor een gecontroleerde uitrol bij start en bij ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond of het vergunde aantal voertuigen is bereikt;
 - d. 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, hoe snel deelvoertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat gehaald worden en hoe de aanvrager invulling geeft aan duurzame bedrijfsvoering ;
 - e. een beschrijving van de nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren;
 - f. een spreidingsplan, waarin ten minste is beschreven in welke gebieden binnen de stad de deelvoertuigen in elk geval zullen worden aangeboden,
 - g. een benuttingsplan, waarin ten minste is beschreven, 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;
 - h. beschrijving van de mate waarin (data)standaarden worden toegepast die interoperabiliteit bevorderen;
 - i. een beschrijving van de samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders;
 - j. 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.
 3. Waar in de hiernavolgende criteria, een criterium bestaat uit een a, b, c of d variant (criteria 4,6, 5,1, 5.2, 6.1, 6.9, 7.1, 8.1, 8.2, 10.1, 12.2) zullen aanvragers alleen punten ontvangen voor één van de mogelijke van toepassing zijnde variaties op een artikel. Dat wil zeggen; wanneer de A-variant van toepassing is en dit ook impliceert dat wordt voldaan aan de B- en opvolgende varianten, dan worden alleen de punten toegekend die gelden voor de A-variant.

3. Veiligheidsplan (maximaal 350 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een veiligheidsplan met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. In het plan wordt in ieder geval omschreven op welke wijze veiligheidsinstructies worden aangeboden, waaronder de specifieke instructies die het verschil in gebruik van een deelbakfiets ten opzichte van een reguliere fiets benadrukken en toelichten.

3.1	De gebruiksaanwijzing van de deelbakfiets 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.	150
3.2	De gebruiksaanwijzing van de deelbakfiets 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.	50
3.3	De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze gebruikers op de hoogte worden gehouden en zich bewust zijn en blijven van verkeersregels en veiligheidsinstructies.	100
3.4	De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze gebruikers worden geïnstrueerd om naar behoren te parkeren binnen het parkeervak en bij tussentijdse parkeeracties, bijvoorbeeld op straathoeken.	50

4. Klachtenplan (maximaal 100 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een klachtenplan. Klachten met betrekking tot gekozen locaties worden door de gemeente afgehandeld, alle overige klachten worden afgehandeld door de aanvrager. In het klachtenplan is in ieder geval opgenomen hoe klachten van derden (niet – zijnde klanten) kunnen worden ingediend, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd, op welke wijze klachten worden doorgestuurd naar de gemeente, hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de af-

handeling en binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, waarbij expliciet onderscheid wordt gemaakt tussen 'first response time' en 'ticket resolution time'. First response time verwijst naar hoelang het duurt voordat een klantenservicemedewerker reageert op een klacht of vraag van een klant (geen automatic reply). Ticket resolution time verwijst naar de tijd die een klantenservicemedewerker vanaf de ontvangst en registratie van de klacht nodig heeft om het probleem volledig en inhoudelijk op te lossen.

4.1	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.	15
4.2	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.	10
4.3	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
4.4	De aanvrager beschrijft de wijze waarop binnenkomende klachten met betrekking tot locaties en die bestemd zijn voor de gemeente, worden gedeeld met de gemeente.	10
4.5	De aanvrager rapporteert middels een vast format van de gemeente periodiek in de rapportage aan de gemeente het type klacht, het aantal klachten (anoniem), inclusief first response time, ticket resolution time en wijze van afhandeling.	10
4.6a	97% van de klachten over hinder (o.a. parkeeroverlast, of status van de bakfiets zoals een vieze bak) wordt binnen 4 uur afgehandeld (ticket resolution time), 1% 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 van de klacht.	15
4.6b	97% van de klachten over hinder (o.a. parkeeroverlast, of status van de bakfiets zoals een vieze bak) wordt binnen 4-8 uur afgehandeld (ticket resolution time), 1% 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.	5
4.7	97% van de klachten over gevaarlijk of zeer hinderlijk gestalde deelbakfietsen (bakfiets staat bijvoorbeeld op een gehandicapten parkeerplek), wordt binnen één uur afgehandeld (ticket resolution time) en overige 3% binnen 4 uur. De afhandeling wordt teruggekoppeld aan de indiener.	30

5. Implementatieplan (maximaal 240 punten)

5.1a	De aanvrager wil tussen de 188 en 280 voertuigen exploiteren	40
5.1b	De aanvrager wil tussen de 280 en 375 voertuigen exploiteren	80
5.2a	De aanvrager is in staat om vanaf het moment van gunning tenminste 50% van het vergunde aantal voertuigen te exploiteren binnen 6 maanden, tenminste 75% van de voertuigen te exploiteren binnen 9 maanden en 100% van de voertuigen te exploiteren binnen 12 maanden, mits alle locaties gereed zijn.	80
5.2b	De aanvrager is in staat om vanaf het moment van gunning tenminste 50% van de het vergunde aantal voertuigen te exploiteren binnen 12 maanden en tenminste 75% van de voertuigen te exploiteren binnen 24 maanden, mits alle locaties gereed zijn.	60
5.2c	De aanvrager is in staat om vanaf het moment van gunning tenminste 50% van de het vergunde aantal voertuigen te exploiteren binnen 12 maanden en 100% van de voertuigen te exploiteren binnen 24 maanden, mits alle locaties gereed zijn.	40
5.3	De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven hoe hij zorgt voor een gecontroleerde en evenredige uitrol van het vergunde aantal voertuigen in het perceel bij de start van zijn vergunde activiteiten - en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond of het vergunde aantal voertuigen is bereikt -, zodat zowel de hubs en alle in het spreidingsplan toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn direct bij start worden voorzien van een evenwichtig aanbod.	80

6. Onderhoudsplan (maximaal 200 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een onderhoudsplan voor de voertuigen waarin in ieder geval omschreven staat, hoe vaak voertuigen minimaal onderhouden worden waarbij expliciet wordt benoemd op welke onderdelen het onderhoud betrekking heeft, hoe de vloot wordt geïnspecteerd op gebreken en waarbij expliciet wordt vermeld op welke onderdelen voertuigen worden gecontroleerd, hoe snel kapotte voertuigen van straat worden gehaald, hoe snel voertuigen met een (bijna) lege accu opgeladen of van straat worden gehaald en op welke wijze de aanvrager invulling geeft aan duurzame bedrijfsvoering.

6.1a	De aanvrager zorgt ervoor dat van de deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bakfietsen 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), 90% binnen 12-24 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat worden gehaald of ter plaatse wordt gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse). De aanvrager informeert de gemeente in de kwartaalrapportage als bedoeld in art. 2.8 lid b onder 20, over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van staat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	20
6.1b	De aanvrager zorgt ervoor dat van de deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bakfietsen 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), 50 % binnen 24 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat wordt gehaald of ter plaatse wordt gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse) en 50% binnen 24-72 uur. De aanvrager informeert de gemeente in een kwartaalrapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.20 , over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van staat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	15
6.1c	De aanvrager zorgt ervoor dat van de deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bakfietsen 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), 50 % binnen 72 uur nadat aanvrager redelijkerwijs bekend kon zijn met het defect of de onbruikbaarheid, van straat wordt gehaald of ter plaatse wordt gerepareerd (zonder hinder of overlast ter plaatse). De aanvrager informeert de gemeente in de kwartaalrapportage zoals in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.20 over het aantal van de straat verwijderde of ter plaatse gerepareerde voertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van staat zijn gehaald of ter plaatse zijn gerepareerd.	5
6.2	De aanvrager informeert de gemeente in de kwartaalrapportage als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b.20 over het aantal van de straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen en de termijn waarbinnen de voertuigen van staat zijn gehaald/gerepareerd.	20
6.3	De aanvrager controleert de deelvoertuigen preventief op gebreken en geeft expliciet aan op welke onderdelen en op welke gebreken en hoe vaak deelvoertuigen preventief worden gecontroleerd en hoe - indien van toepassing - deze voertuigen van straat worden gehaald voor de controles.	20
6.4	De aanvrager gebruikt alleen emissievrije voertuigen om deelvoertuigen, die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan bakfietsen zijn gesteld of anderszins defect of onbruikbaar zijn, van straat te halen en controles/reparaties ter plaatse uit te voeren.	20
6.5	De aanvrager beschrijft door welke partij, en op welke wijze, onderhoud wordt uitgevoerd (in het geval van een externe leverancier wordt de duurzame bedrijfsvoering van die leverancier ook aangetoond).	20
6.6	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de bestuurder van het deelvoertuig te allen tijde kan zien wat de status van de accu is.	20
6.7	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.	20
6.8	Deelbakfietsen worden na levensduur niet in dezelfde uitstraling doorverkocht, om verwarring op straat te voorkomen. Fietsen worden na levensduur op duurzame wijze	15

	verwerkt. Aanvrager neemt in het onderhoudsplan op welke wijze daar invulling aan wordt gegeven.																			
6.9a	<p>Aanvrager heeft ervoor gekozen een CO2-reductiemanagementsysteem gebaseerd op het Green House Gas Protocol te hanteren. De niveaus zijn beschreven in de onderstaande matrix. Hoe hoger het aangeboden niveau van de certificering, hoe hoger de toegekende score.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type certificering</th> <th>Score</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO2 prestatieladder Niveau 1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>CO2 prestatieladder Niveau 2</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Energie-audit EED</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>CO2 prestatieladder Niveau 3</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>CO2 prestatieladder Niveau 4</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>ISO 14001-reductiemanagement 1</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>ISO 14001-reductiemanagement 2</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>CO2 prestatieladder Niveau 5</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	Type certificering	Score	CO2 prestatieladder Niveau 1	5	CO2 prestatieladder Niveau 2	5	Energie-audit EED	9	CO2 prestatieladder Niveau 3	9	CO2 prestatieladder Niveau 4	15	ISO 14001-reductiemanagement 1	15	ISO 14001-reductiemanagement 2	30	CO2 prestatieladder Niveau 5	30	Max. 30
Type certificering	Score																			
CO2 prestatieladder Niveau 1	5																			
CO2 prestatieladder Niveau 2	5																			
Energie-audit EED	9																			
CO2 prestatieladder Niveau 3	9																			
CO2 prestatieladder Niveau 4	15																			
ISO 14001-reductiemanagement 1	15																			
ISO 14001-reductiemanagement 2	30																			
CO2 prestatieladder Niveau 5	30																			
6.9b	De aanvrager geeft op een alternatieve manier invulling aan CO2-reductiemanagement binnen de bedrijfsvoering. De aanvrager heeft hiervoor de 'Verklaring inschrijfformulier CO2-reductiemanagementsysteem' uit bijlage 3 ingevuld en toont aan dat aan de criteria wordt voldaan met aanvullende documenten.	Max 30																		
6.10	De aanvrager beschrijft op welke wijze CO2-compensatie wordt toegepast door het bedrijf van de aanvrager via VCS, Gold Standard en/of Stichting Nationale Koolstofmarkt.	15																		

7. Traceerbaarheid (maximaal 100 punten)

7.1a	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 0 en 5 meter traceerbaar is in de openbare ruimte indien deze geparkeerd of uitgelogd is, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	50
7.1b	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 5 en 10 meter traceerbaar is in de openbare ruimte indien deze geparkeerd of uitgelogd is, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	40
7.1c	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 10 en 20 meter traceerbaar is in de openbare ruimte indien deze geparkeerd of uitgelogd is, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	30
7.1d	De aanvrager gebruikt een techniek waarmee het deelvoertuig voor hem real time met de nauwkeurigheid van tussen de 20 en 30 meter traceerbaar is in de openbare ruimte indien deze geparkeerd of uitgelogd is, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	20
7.2	De aanvrager maakt gebruik van een tracker die weergeeft waar een deelbakfiets daadwerkelijk staat, in aanvulling op wat de officiële standplaats is (in geval dat het voertuig foutief en dus op een verkeerde plek is teruggezet). De aanvrager omschrijft hoe hij ervoor zorgt dat een volgende gebruiker wel wordt geattendeerd op de officiële standplaats zodat de deelbakfiets naar de juiste plek wordt teruggebracht bij einde rit.	50

8. Spreidingsplan (maximaal 650 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een spreidingsplan. De gemeente acht het wenselijk dat er een evenwichtig gespreid aanbod van voertuigen is over de hele stad. In het spreidingsplan omschrijft de aanvrager in elk geval in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden na gunning, bij introductie en opschalingsmomenten.

Twee percelen & locatievoorstellen

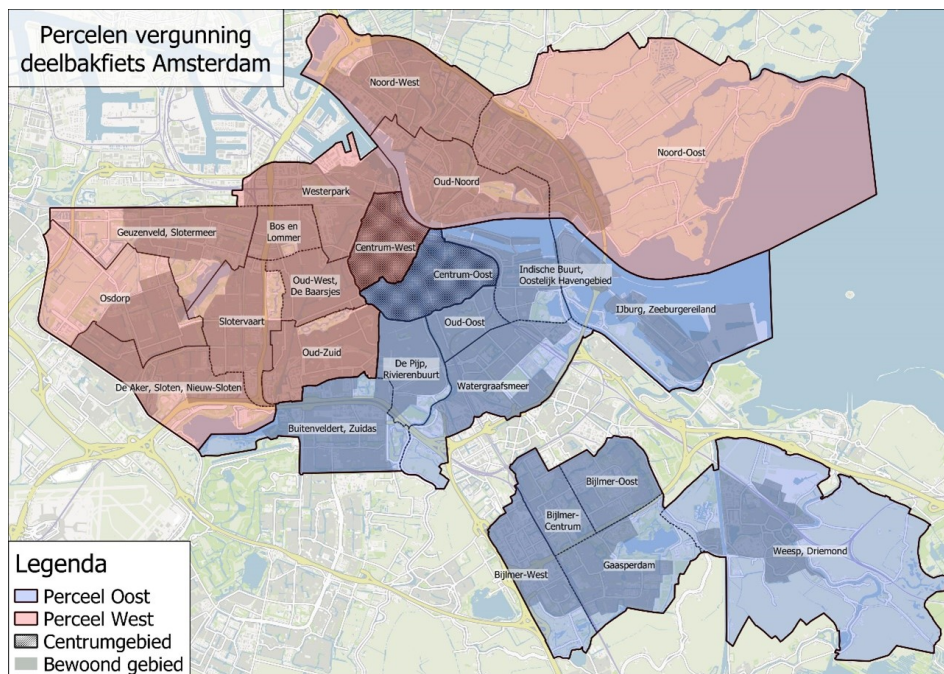
Op de onderstaande kaart is te zien hoe Amsterdam is opgedeeld in twee percelen. Een aanvrager schrijft zich in op een perceel (of op beide percelen).

De aanvrager levert een spreidingsplan voor het perceel waarvoor de vergunningsaanvraag wordt ingediend. Dit spreidingsplan bestaat uit een voorstel voor maximaal 375 deelbakfietsen binnen het betreffende perceel. Een aanvrager geeft hierbij aan hoeveel voertuigen per gebied geplaatst zullen worden. De gebieden zijn in onderstaande kaart te zien. Voor alle locatievoorstellen geldt dat een finaal akkoord nodig is vanuit de gemeente voordat een bakfiets op de betreffende locatie geplaatst kan worden.

Aanwijzingsgebieden

In aanwijzingsgebieden worden bakfietsen alleen geplaatst in door de gemeente aangewezen locaties zoals hubs. Locatievoorstellen in een aanwijzingsgebied worden niet behandeld of meegenomen in de puntentelling. Deze aanwijzingsgebieden zijn in bijlage 1 te zien. De aanwijzingsgebieden zijn onder andere stadsdeel Centrum, (stads)parken en gebieden nabij grote ov-stations. Hier houdt de gemeente graag extra regie op de inpassing van bakfietsen.

Figuur 1: twee percelen (rood en blauw) vergunningen deelbakfiets en bijbehorende subgebieden



Puntenverdeling voor spreiding

Amsterdam ziet graag spreiding van voertuigen over de stad. Daarom worden punten toebedeeld afhankelijk van de spreiding van locatievoorstellen. De puntenverdeling is in de onderstaande tabel te zien.

8.1a	De aanvrager heeft in het spreidingsplan minimaal 6 locatievoorstellen in 9 van de 11 gebieden binnen het perceel geplaatst (m.u.v. centrumgebied).	400
8.1b	De aanvrager heeft in het spreidingsplan minimaal 5 locatievoorstellen in 9 van de 11 gebieden binnen het perceel geplaatst (m.u.v. centrumgebied).	300
8.1c	De aanvrager heeft in het spreidingsplan minimaal 4 locatievoorstellen in 9 van de 11 gebieden binnen het perceel geplaatst (m.u.v. centrumgebied).	200
8.1d	De aanvrager heeft in het spreidingsplan minimaal 3 locatievoorstellen in 9 van de 11 gebieden binnen het perceel geplaatst (m.u.v. centrumgebied).	100

Puntenverdeling voor hublocaties

Deelvervoer zal in Amsterdam steeds vaker op hublocaties te vinden zijn. Op deze hublocaties ziet Amsterdam ook graag deelbakfietsen staan. Een aanvrager krijgt daarom punten wanneer zij toezeggen om bakfietsen in het betreffende perceel ook op hublocaties te plaatsen. Deze toezegging zal onderdeel van de vergunning worden. Alleen de aanbieder die een vergunning heeft voor het betreffende perceel kan voertuigen aanbieden in de hubs in dat perceel.

Van een groot deel van de hublocaties die in de vergunningsperiode gerealiseerd zal worden is nog niet bekend waar deze precies zal komen. De gemeente houdt in de locatiekeuze wel rekening met de meest logische modaliteiten die op een hub gewenst zullen zijn. Ook worden aanvragers betrokken bij het identificeren van hublocaties.

8.2a	De aanvrager zegt toe op alle door de gemeente aangewezen (toekomstige) hublocaties in het perceel een bakfiets te zullen plaatsen	250
8.2b	De aanvrager zegt toe op minimaal 95% door de gemeente aangewezen (toekomstige) hublocaties in het perceel een bakfiets te zullen plaatsen	100

Opschaling & spreiding

Wanneer de gemeente en de vergunninghouder in een perceel beide wensen op te schalen dan zal de vergunninghouder met een opschalingsvoorstel komen. Het college van B&W neemt een besluit over het betreffende opschalingsvoorstel en heeft daarbij een discretionaire bevoegdheid. Het college zal bij het beoordelen van een opschalingsvoorstel in het bijzonder, maar niet uitsluitend, aandacht besteden aan de onderstaande aspecten:

- De balans tussen vraag en aanbod op basis van gebruikscijfers
- De mate waarin bakfietslocaties gevuld zijn met voertuigen
- Meldingen of klachten van bewoners
- De vulgraad van de hubs in het perceel, met de voorwaarde dat iedere hub in het perceel is voorzien van aanbod alvorens tot een opschaling wordt overgegaan
- Evenwichtige spreiding in het perceel, met voorwaarde dat ieder gebied in het perceel na opschaling wordt voorzien van aanbod

Startaanbod

In het oostelijke perceel zijn al 110 locaties afgestemd. Op deze locaties kan direct na uitgifte van de vergunning geplaatst worden.

In het westelijke perceel zijn geen locaties op voorhand afgestemd. In dit perceel zullen bakfietsen naar verwachting langzamer uitgerold worden.

9. Benuttingsplan (maximaal 100 punten) :

De aanvraag gaat vergezeld met een benuttingsplan waarin de aanvrager in elk geval beschrijft welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten onder zoveel mogelijk doelgroepen, en welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen op alle door de aanvrager toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn te vergroten, en waarin wordt ingegaan op aspecten van communicatie en marketing;

9.1	Aanvrager geeft aan welke maatregelen worden genomen om het gebruik van de deelvoertuigen te vergroten. Hierbij wordt in ieder geval ingegaan op: <ul style="list-style-type: none"> - Communicatie en marketing - Op het moment dat deelbakfietsen worden geplaatst, wordt gestuurd op actieve communicatie in servicegebieden. Inclusiviteit staat hierbij centraal: we richten ons op alle Amsterdammers, dus juist ook diegenen die nog geen gebruik maken van deelvervoer. Bij het benaderen van doelgroepen wordt goed gekeken naar de behoeften en belemmeringen. 	50
9.2	Een beschrijving van de gerichte marketing- en communicatieacties om lage inkomensgroepen te bereiken (bijvoorbeeld kortingsacties).	50

10. Interoperabiliteit en MaaS (maximaal 30 punten)

10.1a	De aanvrager heeft een volledige integratie (beschikbaarheid, boeken, reizen, betalen) via tenminste twee MaaS-dienstverleners die in Nederland actief zijn volgens 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 .	30
10.1b	De aanvrager heeft een volledige integratie (beschikbaarheid, boeken, reizen, betalen) via tenminste twee MaaS-dienstverleners die in Nederland actief zijn, echter zonder gebruik te maken van de TOMP-API	20
10.1c	De aanvrager heeft een onvolledige integratie (bijvoorbeeld alleen beschikbaarheid van voertuigen via MaaS met doorverwijzing naar eigen app) waarbij integratie van deze functionaliteit plaatsvindt via 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 .	10
10.1d	De aanvrager heeft een onvolledige integratie (bijvoorbeeld alleen beschikbaarheid van voertuigen via MaaS met doorverwijzing naar eigen app).	5

11. Samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders in Amsterdam (maximaal 100 punten)

11.1	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.	25
11.2	De aanvrager levert concrete voorbeelden van contact en/of projecten aan waarmee samenwerking werd gezocht binnen het mobiliteitsecosysteem.	25
11.3	De aanvrager beschrijft de intentie en verwachte werkwijze om samen te werken met toekomstige MaaS dataplatformen of andere dataplatform aanbieders.	25
11.4	De aanvrager is bereid samen te werken met andere mobiliteitsaanbieders, waaronder in elk geval NS, GVB en Connexion en de mobiliteitsaanbieders in de hubs.	25

12. Data- en persoonsgegevens (maximaal 150 punten)

12.1	De aanvrager heeft een privacyverklaring in het Engels.	50
12.2a	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan ten minste drie van de pijlers in het Tada-manifest.	50
12.2b	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan alle pijlers in het Tada-manifest.	50
12.3	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.	50

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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 de deelbakfietsen worden de volgende voorschriften en beperkingen verbonden:
 - a. de vergunninghouder 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 verwerkersovereenkomst 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 -na nader overleg tussen gemeente en vergunninghouder- geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden;
 - b. de vergunninghouder 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). De aanvrager is 24/7 bereikbaar voor nood- en hulpdiensten via een apart (nood)nummer;
 - c. de voertuigen voldoen aan de eisen die zijn gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet;
 - d. de aandrijving van alle voertuigen (deelvoertuigen, en alle voertuigen in de operatie) 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 overlegd voor wat betreft 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 6 maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste 50% van het aantal aangevraagde voertuigen;
 - k. de vergunninghouder spreidt de voertuigen overeenkomstig het spreidingsplan dat hij bij de aanvraag heeft overlegd;
 - l. de voertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de onderneming van de vergunninghouder. Indien het reclame met een mobiliteitsdoel betreft, dient de vergunninghouder een verzoek in bij en ter schriftelijk akkoord van de gemeente;
 - 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 overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende omschrijving;
 - o. de vergunninghouder stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende veiligheidsplan;
 - p. de voertuigen hebben een maximale lengte van 2,87 m, een maximale breedte van 0,70 m en een maximale hoogte van 1,10 m. Voor de breedte en hoogte geldt een maximale afwijking van 10%. Het voertuig is voorzien van een degelijke standaard, d.w.z. de fiets kan op zichzelf stabiel geparkeerd worden zonder om te vallen en zonder gebruik te maken van andere objecten;
 - q. de vergunninghouder biedt de voertuigen enkel aan in de toegestane gebieden waarbij de verbodsgebieden en aanwijzingsgebieden uit artikelen 3.1 en 3.2 in acht worden genomen;
 - r. de vergunninghouder zorgt ervoor dat de voertuigen niet zijn of worden geparkeerd op plaatsen waar dat verboden is bij of krachtens de Wegenverkeerswet of 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 ervoor 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 aan de gemeente (of aan een door of namens de Burgemeesters en Wethouders aangewezen Trusted Third Party) met een interval van 15-30 seconden op geautomatiseerde wijze de data betreffende:
 - a. de feitelijke locatie van alle geparkeerde voertuigen van de aanvrager in de openbare ruimte binnen de gemeente, inclusief geparkeerde voertuigen die verhuurd zijn.
 - b. de start- en eindlocatie van verhuringen die beginnen of eindigen binnen de gemeente.
2. Voor het aanleveren van de data genoemd in lid 1. mag de vergunninghouder nog een half jaar na ingang van de vergunning data aanleveren conform de huidige specificaties van het Dashboard Deelmobiliteit. Zie <https://docs.crow.nl/deelfietsdashboard/hr-dataspec/>. Daarna dient de aanvrager gebruik te maken van de volgende endpoints uit de MDS-standaard:
- /provider/vehicles (met alleen aangeboden voertuigen en geparkeerde verhuurde voertuigen) met specificatie van:
 - o Het type voertuig
 - o De status
 - o De kilometerstand
 - /provider/trips (route bevat alleen start- en eindlocatie met specificatie van):
 - o Begin- en eindtijd
 - o Het type voertuig
 - o De afgelegde kilometer
3. De gemeente stelt informatie over de aanwijzingsgebieden (zoals in de nadere regels omschreven en mogelijk toekomstige aanwijzingsgebieden) beschikbaar via een openbare MDS-feed. Desgewenst stelt de gemeente deze informatie nog maximaal een half jaar na ingang van de vergunning beschikbaar via een KML-file die per mail wordt toegestuurd aan de vergunninghouder.
- De vergunninghouder draagt er zorg voor dat deze informatie na aankondiging binnen 3 werkdagen verwerkt wordt in eigen systemen en apps, zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie. Tevens stelt de vergunninghouder een openbare GBFS-feed beschikbaar van het servicegebied dat de vergunninghouder hanteert, inclusief aanwijzingsgebieden.
4. De vergunninghouder zegt medewerking toe aan de verdere ontwikkeling van de data-uitwisseling over deelvoertuigen. In het kader van de CDS-M werkwijze zie [c ds -m-nl](#) en de Maas-standaarden wil de gemeente Amsterdam samen met andere overheden en marktpartijen nieuwe mogelijkheden van data-uitwisseling zo goed mogelijk benutten. De Strategic Committee voor de Maasstandaarden, waarin overheden en marktpartijen vertegenwoordigd zijn, stelt eventuele nieuwe eisen en specificaties vast, waaraan de aanvrager moet voldoen
5. De vergunninghouder is in staat om maandelijks op de tiende van de maand een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot de daaraan voorafgaande kalendermaand:
- aantal binnen gekomen klachten incl. locatie data
 - first response time en ticket resolution time
 - aantal uitgedeelde straffen (boetes, verwijderingen gebruikers)
6. De vergunninghouder is in staat om elk kwartaal op de tiende van de eerste maand van het nieuwe kwartaal een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot het daaraan voorafgaande kwartaal:
- het aantal unieke actieve gebruikers
 - gemiddeld aantal verhuringen per maand per gebruiker
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentagebezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen
 - aantal aanvragen voor een bakfiets
7. de vergunninghouder 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.
8. de vergunninghouder vraagt de gebruikers van de voertuigen toestemming om maximaal 2x per jaar surveys of vragenlijsten te ontvangen namens de gemeente ten behoeve van monitoring-

en evaluatiedoeleinden en verleent de gemeente toegang tot de gebruikers die toestemming hebben verleend

- 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;
- z. de vergunninghouder hanteert een back-to-one systeem ten behoeve van optimale inpassing in de openbare ruimte;
- aa. indien een locatievoorstel wordt gedaan binnen 100 meter van een (toekomstige) hub of een nieuwe hub wordt geplaatst binnen 100 meter van een bestaande deelbakfietslocatie, plaatst de vergunninghouder het voertuig in de hub indien het locatievoorstel om die reden is afgewezen of indien de deelbakfietslocatie is komen te vervallen.
Ten behoeve van optimale benutting van de openbare ruimte en het tegengaan van verrommeling van de openbare ruimte maakt de gemeente ook gebruik van hubs. Gemeente en aanvrager monitoren samen het gebruik van een nieuwe hub en kijken na 12 maanden na ingebruikname of de betreffende hub goed werkt of niet. Op basis hiervan kan door de gemeente worden besloten om de hub te sluiten, te verplaatsen of de deelbakfiets elders te faciliteren;
- ab. de vergunninghouder kan geen aanspraak maken op een vergoeding in het geval de gemeente Amsterdam besluit een locatie/standplaats voor de deelbakfiets op te heffen;
- ac. de vergunninghouder heeft een aansprakelijkheidsverzekering afgesloten, die zowel materiële als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie.

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 te parkeren.
- b. in gebieden en op plaatsen waar het bij of krachtens de Wegenverkeerswet verboden is om fietsen en te parkeren.

Artikel 3.2 Aanwijzingsgebieden waar het met expliciete toestemming van de gemeente is toegestaan om voertuigen ter gebruik aan te bieden

In de aanwijzingsgebieden is het enkel toegestaan om voertuigen ter gebruik aan te bieden indien de gemeente locaties aanwijst waar dit is toegestaan. De aanwijzingsgebieden zijn gemarkeerd op de kaart in bijlage 1. Het college behoudt zich het recht voor om de aanwijzingsgebieden aan te passen gedurende looptijd van de vergunning indien de ontwikkelingen in de openbare ruimte en indien de ervaringen met het aanbod van de vergunninghouder daar aanleiding toe geven.

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 + één jaar.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 5.1 Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019

De Nadere regels voor deelvoertuigen Amsterdam 2019 worden ingetrokken.

Artikel 5.2 Inwerkingtreding

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

Artikel 5.3 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 5.4 Citeertitel

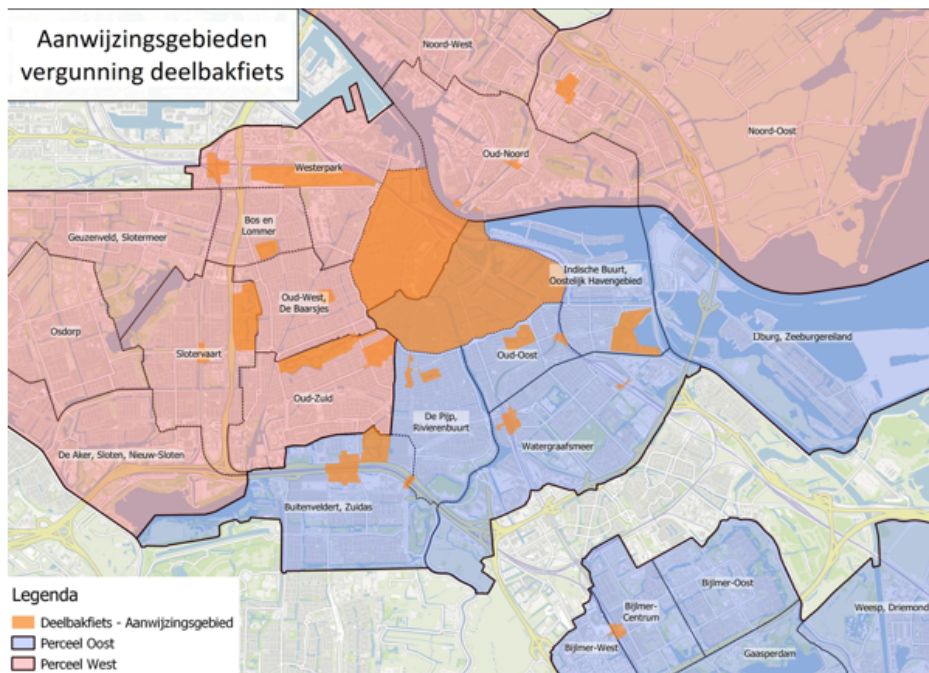
Deze regeling wordt aangehaald als 'Nadere regels voor deelbakfietsen Amsterdam 2023'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 18 juli 2023.

*De voorzitter
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris
Peter Teesink*

BIJLAGE 1: Aanwijzingsgebieden vergunning deelbakfiets



Bijlage 2: 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?
- Voor welk(e) perceel/percelen 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 bakfietsen
- 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, en bent u 24/7 bereikbaar voor nood- en hulpdiensten via een apart (nood)nummer.
- 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 zes maanden na de ingangsdatum van de vergunning tenminste 188 voertuigen te exploiteren;
- De deelvoertuigen bevatten uitsluitend reclame voor de eigen onderneming van de aanvrager. Indien het reclame met een mobiliteitsdoel betreft, verzoekt u om schriftelijk akkoord van de gemeente
- U heeft gedurende de looptijd van de vergunning een lopende aansprakelijkheidsverzekering die zowel materiele als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie, u bent in staat om op eerste aanvraag een afschrift van het polisblad aan het college te verstrekken;
- U verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de wet- en regelgeving.
- U hanteert een back-to-one systeem ten behoeve van optimale inpassing in de openbare ruimte;
- U heeft kennisgenomen van de regel dat indien een locatievoorstel wordt gedaan binnen 100 meter van een (toekomstige) hub of een nieuwe hub binnen 100 meter van een bestaande deelbakfiets-locatie wordt geplaatst het locatievoorstel kan worden afgewezen of de bestaande deel-

- bakfietslocatie kan komen te vervallen. U zegt toe dat het voertuig in dat geval in de betreffende hub wordt geplaatst;
- U bent in staat om aan de gemeente (of aan een door of namens de Burgemeesters en Wethouders aangewezen Trusted Third Party) met een interval van 15-30 seconden op geautomatiseerde wijze de data aan te leveren betreffende:
 - a. de feitelijke locatie van alle geparkeerde voertuigen van de aanvrager in de openbare ruimte binnen de gemeente, inclusief geparkeerde voertuigen die verhuurd zijn.
 - b. de start- en eindlocatie van verhuringen die beginnen of eindigen binnen de gemeente.
 - 2. Voor het aanleveren van de data genoemd in lid 1. mag de aanvrager nog een half jaar na ingang van de vergunning data aanleveren conform de huidige specificaties van het Dashboard Deelmobiliteit. Zie <https://docs.crow.nl/deelfietsdashboard/hr-dataspec/>. U bent in staat om daarna gebruik te maken van de volgende endpoints uit de MDS-standaard:
 - /provider/vehicles (met alleen aangeboden voertuigen en geparkeerde verhuurde voertuigen) met specificatie van:
 - o Het type voertuig
 - o De status
 - o De kilometerstand
 - /provider/trips (route bevat alleen start- en eindlocatie met specificatie van);
 - o Begin- en eindtijd
 - o Het type voertuig
 - o De afgelegde kilometer
 - 3. De gemeente stelt informatie over de aanwijzingsgebieden (zoals in de nadere regels omschreven en mogelijk toekomstige aanwijzingsgebieden) beschikbaar via een openbare MDS-feed. Desgevenst stelt de gemeente deze informatie nog maximaal een half jaar na ingang van de vergunning beschikbaar via een KML-file die per mail wordt toegestuurd aan de aanvrager.

U zegt toe er zorg voor te dragen dat deze informatie na aankondiging binnen 3 werkdagen verwerkt wordt in eigen systemen en apps, zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie. Tevens stelt de aanvrager een openbare GBFS-feed beschikbaar van het servicegebied dat de aanvrager hanteert, inclusief aanwijzingsgebieden.
 - 4. U zegt medewerking toe aan de verdere ontwikkeling van de data-uitwisseling over deelvoertuigen. In het kader van de CDS-M werkwijze zie [cds-m.nl](https://www.cds-m.nl) en de Maas-standaarden wil de gemeente Amsterdam samen met andere overheden en marktpartijen nieuwe mogelijkheden van data-uitwisseling zo goed mogelijk benutten. De Strategic Committee voor de Maasstandaarden, waarin overheden en marktpartijen vertegenwoordigd zijn, stelt eventuele nieuwe eisen en specificaties vast, waaraan de aanvrager moet voldoen
 - 5. U bent in staat om maandelijks op de tiende van de maand een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot de daaraan voorafgaande kalendermaand:
 - aantal binnen gekomen klachten incl. locatie data, first response time en ticket resolution time, en aantal uitgedeelde straffen (boetes, verwijderingen gebruikers)
 - 6. U bent in staat om elk kwartaal op de tiende van de eerste maand van het nieuwe kwartaal een rapportage met de volgende gegevens aan de gemeente te leveren met betrekking tot het daaraan voorafgaande kwartaal:
 - het aantal unieke actieve gebruikers
 - gemiddeld aantal verhuringen per maand per gebruiker
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentagebezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen
 - aantal aanvragen voor een bakfiets
 - 7. U 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.
 - 8. U vraagt de gebruikers van de voertuigen toestemming om maximaal 2x per jaar surveys of vragenlijsten te ontvangen namens de gemeente ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoel-einden en verleent de gemeente toegang tot de gebruikers die toestemming hebben verleend.

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 verwerkersovereenkomst;
- Veiligheidsplan (*), waarin in elk geval is opgenomen hoe de aanvrager optimaal stuurt op de veiligheid van gebruikers en andere weggebruikers, waaronder specifieke instructie die het verschil in gebruik tussen een deelbakfiets en een reguliere fiets benadrukken en toelichten.
- Klachtenplan (*), waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet-zijnde klanten) kunnen worden ingediend, hoe de afhandeling van klachten wordt geregistreerd, hoe de indiener van de klacht op de hoogte wordt gesteld van de afhandeling en binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd waarbij expliciet onderscheid wordt gemaakt tussen 'first response time' en 'ticket resolution time';
- 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 op welke wijze de aanvrager invulling geeft aan duurzame bedrijfsvoering;
- Beschrijving (*) van de nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren
- De aanvraag gaat vergezeld van een plan waarin aanvrager uiteenzet hoe hij zorgt voor een gecontroleerde introductie bij de start van zijn vergunde activiteiten - en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond of het vergunde aantal voertuigen is bereikt -, in de hubs en op alle door de aanvrager toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn. In het plan staat in elk geval beschreven hoe en hoeveel voertuigen bij de start en daaropvolgende uitrolmomenten geplaatst worden en welke acties worden ondernomen als er klachten komen na introductie en verdere uitrol;
- Spreidingsplan (*) waarin de aanvrager minimaal beschrijft in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden;
- Plan tot samenwerking (*) met andere, reeds in Amsterdam en de regio (MRA) actieve, mobiliteitsaanbieders, zoals, maar niet beperkt tot aanbieders in Amsterdamse hubs, aanbieders van Openbaar Vervoer en deelauto's.
- Benuttingsplan (*) waarin de aanvrager in elk geval beschrijft welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen op alle door de aanvrager toegezegde locaties waar de aanvrager actief wilt zijn 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.
- Beschrijving (**) van de wijze waarop de aanvrager invulling geeft aan integratie en 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.
- Verklaring inschrijfformulier CO2-reductiemanagementsysteem (**) indien van toepassing

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 3 Invulmodel Green House Gas Protocol:

Verklaring inschrijfformulier CO2-reductiemanagementsysteem

Ondergetekende verklaart dat het CO2-reductiemanagementsysteem binnen de bedrijfsvoering aan onderstaande criteria voldoet. Onderstaande tabel is daartoe in te vullen door aanvrager. Daarnaast toont ondergetekende aan dat hieraan wordt voldaan met aanvullende documenten. Vink op basis van onderstaand invulmodel aan welke criteria het CO2-reductiemanagementsysteem binnen de bedrijfsvoering voldoet:

Gekwantificeerd inzicht in scope 1	Gekwantificeerd inzicht in scope 2	Gekwantificeerd inzicht in scope 3	Onafhankelijke Audit	CO2-reductiemaatregelen op basis van uitstootdata conform GHG-protocol
Voldoet wel/niet	Voldoet wel/niet	Voldoet wel/niet	Voldoet wel/niet	Voldoet wel/niet

De score zal worden bepaald aan de hand van de hiernavolgende matrix.

- Scope 1: directe emissies van bronnen in eigendom of in beheer
 - o Zoals de verbranding van fossiele brandstoffen voor het verwarmen van het eigen pand.
- Scope 2: indirecte emissies veroorzaakt door het inkopen van energie.
- Scope 3: indirecte emissies die ontstaan door de activiteiten van de organisatie van de inschrijver, maar uit bronnen die geen eigendom zijn van of beheerd worden door de organisatie van de inschrijver.
 - o Voorbeelden zijn de emissies van productieprocessen van ingekochte goederen.

Voor meer informatie zie: [Green House Gas protocol](#)

of

[ghg-protocol-revised.pdf \(ghgprotocol.org\)](#)

Aanvullende documenten:

Bij het overhandigen van een verklaring van een onafhankelijke instelling ligt de bewijslast bij inschrijver om aan te tonen dat in de beoordeling door deze onafhankelijke instelling een vergelijkbare methode is gehanteerd als wordt gedaan bij een van de certificeringen op pagina 15 van de nadere regels.

Beoordelingsmatrix:

Gekwantificeerd inzicht in scope 1	Gekwantificeerd inzicht in scope 2	Gekwantificeerd inzicht in scope 3	Onafhankelijke Audit	CO2-reductiemaatregelen op basis van uitstootdata conform GHG-protocol	Score
X	X				2
X	X	X			5
X	X		X		9
X	X		X	X	15
X	X	X	X		15
X	X	X	X	X	30

De controlerende (certificerende) instelling is _____ (naam bedrijf)

Aldus naar waarheid opgemaakt:

Op _____ (datum)

te _____ (plaats)

door _____ (naam en voorletters)

als bestuurder van _____ (naam bedrijf)

die _____ (naam bedrijf)

ter zake van deze inschrijving of aanbidding rechtsgeldig vertegenwoordigt.

_____ (handtekening)

Bijlage 4: Toelichting op de Nadere regels voor deelbakfietsen 2023

Algemeen deel

Op 19 juli 2023 heeft de gemeenteraad de 'Nota Deelvervoer 2023' vastgesteld. In deze beleidsnota is vastgelegd hoe de gemeente Amsterdam het aanbieden van deelvoertuigen verder wil reguleren en doorontwikkelen, 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.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2.5 Afwijkende beslistermijn in geval 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

Aanvragen voor de vergunningen op grond van artikel 2.50A van de verordening kunnen langs elektronische weg worden ingediend. Aanvragers die hun aanvraag langs elektronische weg willen indienen kunnen dit doen via een daartoe opengesteld 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 2 van de nadere regels.

Artikel 2.4 en 2.7, eerste lid, onder b

Aanvragen voor een vergunning kunnen alleen worden ingediend in een door de directeur Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam gedefinieerd tijdvak zoals gepubliceerd op de website van gemeente Amsterdam.

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. De voorwaarde om 24/7 bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten wordt gesteld zodat nood- en hulpdiensten direct in contact kunnen komen met vergunninghouder in noodsituaties waarin direct een actie van de vergunninghouder wordt verwacht om een probleem, bijvoorbeeld in relatie tot de verkeersveiligheid, in de openbare ruimte op te lossen.

Artikel 2.8, eerste lid onder b, 7e 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, stikstofdioxide, CO₂ en broeikasgassen.

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 14e onderdeel

De aanvraag gaat vergezeld met een spreidingsplan. De gemeente acht het wenselijk dat er een evenwichtig gespreid aanbod van voertuigen is over de hele stad. In het spreidingsplan omschrijft de aanvrager in elk geval in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden na gunning, bij introductie en opschalingsmomenten.

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 16e onderdeel

Om de deebakfiets onderdeel van het dagelijkse mobiliteitssysteem te laten worden, is het nodig dat de aanvrager nadenkt over hoe deze samen met andere mobiliteitsaanbieders kan optrekken, in het bijzonder in de samenwerking in de hubs.

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 bakfietsen.

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 24e onderdeel

Ten behoeve van optimale benutting van de openbare ruimte en het tegengaan van verrommeling van de openbare ruimte maakt de gemeente gebruik van hubs. De gebruiker verwacht aanbod in de hubs, hubs mogen zodoende niet structureel leegstaan omwille van de betrouwbaarheid van de dienst.

Artikel 2.10, onderdeel 6

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO₂-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO₂-uitstoot met 5 procent terugdringen in 2025, 55 procent terugdringen in 2030 en tot 95 procent in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990.

Ten aanzien van CO₂-reductie hanteert de gemeente een standaard gunningscriterium op basis van het GHG-protocol. Zie voor meer informatie [Green House Gas protocol](#).

Hoewel reductie wordt geprefereerd boven compensatie, biedt de gemeente voor de nu nog onvermijdelijke emissies ruimte voor compensatieregelingen. Vanuit de gemeente zien we VCS, Gold Standard en Stichting Nationale Koolstofmarkt als betrouwbare organisaties voor CO₂-compensatie.

Er wordt ook een alternatief geboden: indien de aanvrager over een ander(e) certificaat/methode beschikt is er de mogelijkheid om middels bijlage 3 een verklaring CO₂-reductiemanagementsysteem in te vullen.

Artikel 2.10, onderdeel 12

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. Het voorschrift om 24/7 bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten wordt gesteld zodat nood- en hulpdiensten direct in contact kunnen komen met vergunninghouder in noodsituaties waarin direct een actie van de vergunninghouder wordt verwacht om een probleem, bijvoorbeeld in relatie tot de verkeersveiligheid, 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.

Artikel 2.11, eerste lid, onder aa

Ten behoeve van optimale benutting van de openbare ruimte en het tegengaan van verrommeling van de openbare ruimte maakt de gemeente gebruik van hubs. De gebruiker verwacht aanbod in de hubs, hubs mogen zodoende niet structureel leegstaan omwille van de betrouwbaarheid van de dienst.

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 enkel op aanwijzing van de gemeente is toegestaan 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.

Leges:

Voor het verstrekken van de vergunning als bedoeld in artikel 2.50A van de Algemene Plaatselijke Verordening, worden leges in rekening gebracht, zie hiervoor de Legesverordening Amsterdam 2023.