

Nadere regels voor deelscooters 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 deelscooters 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;

college: het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam;

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

gebruikers: bewoners en bezoekers die gebruikmaken van de deelvoertuigen, ook wel bestuurder;

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;

scooter: een 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);

scootervak: scooterparkeerplaats. Een door het college op grond van artikel 4.27 APV aangebrachte voorziening waarbij het verboden is buiten het vak te parkeren.

servicegebied: een servicegebied is het gebied waarin een deelvoertuig gehuurd en ingeleverd kan worden. Dit is te herkennen aan de geografische kaarten waar aanbieders van deelmobiliteit het aanbod op tonen. Een servicegebied kan zo klein zijn als een individuele parkeerplaats, waarbij het voertuig tussen de parkeerplaatsen onderling uit te wisselen is (back-to-many) óf een groter aaneengesloten gebied waarbinnen ophalen/inleveren mogelijk is. Het voertuig zwermt dan als het ware vrij rond (free-floating). Ook combinaties van beide zijn mogelijk, bijvoorbeeld grotere geografische eenheden met kleine 'exclaves' daarbuiten.

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;

verbodsgebied: een verbodsgebied is een door het college aangewezen gebied waar het in de openbare buitenruimte voor gebruikers verboden is om een huurperiode te starten of te beëindigen. Dit betreft onder andere drukke gebieden zoals de Wallen en het Leidseplein en/of gebieden in de directe omgeving van een (toekomstige) hub of scootervak.

Hoofdstuk 2: Nadere regels voor vergunningen voor deelscooters

Paragraaf 1 Algemene bepalingen over vergunningen voor deelscooters

Artikel 2.1 Categorieën en typen voertuigen

Het college verleent uitsluitend vergunningen voor scooters.

Artikel 2.2 Vergunningenplafond

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

Artikel 2.3 Voertuigenplafond

Het college verleent de vergunning voor maximaal 600 scooters per vergunning.

De gemeente hanteert een onderverdeling van de stad in drie gebieden met een eigen voertuigenplafond voor de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is (groen + blauw).

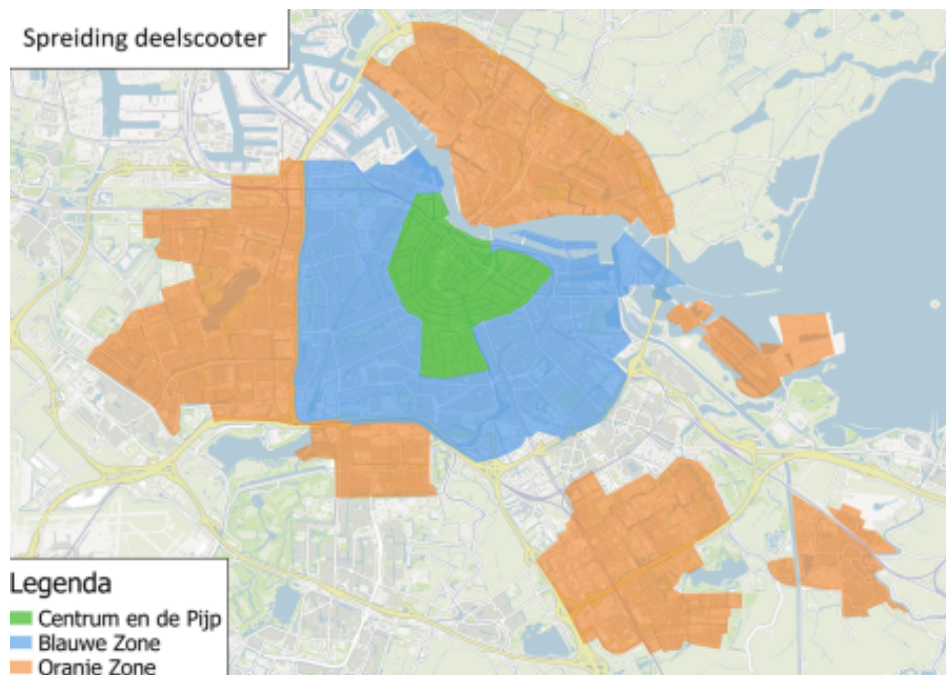


Fig. A; drie gebieden voor het aanbod van de deelscooter, groen: centrum+Pijp, blauw: S100- ring onder het IJ, oranje: binnen de ring boven het IJ + stadsgebied buiten de ring.

Op basis van een analyse van de huidige ritdata (steekproef) en de Rapportages Deelmobiliteit uit 2021 en 2022 stelt het college de volgende voertuigenplafonds vast:

- Centrum + De Pijp (groen): maximaal 300 voertuigen in totaal, maximaal 150 voertuigen per vergunning
- S100-ring onder het IJ (blauw): maximaal 400 voertuigen in totaal, maximaal 200 voertuigen per vergunning

Het college kan de maximaal aantallen voor deze gebieden gedurende de looptijd van de vergunning aanpassen.

Het college zal voor een dergelijk besluit in het bijzonder, maar niet uitsluitend, aandacht besteden aan de onderstaande aspecten:

- De groei van het aantal hubs
- Toegenomen druk op de openbare ruimte
- Toegenomen overlast en/of klachten

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 deelscooters

Artikel 2.7 Indieningsvereisten voor aanvragen voor vergunningen voor deelscooters

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 4 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 deelscooters

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 vergunning wordt gevraagd 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. In het plan wordt in ieder geval omschreven hoe de aanvrager het verplichte helmgebruik onderstreept en dwingend stuurt op het gebruik van een helm voor zowel de gebruiker als voor de rijder, op welke wijze veiligheidsinstructies worden aangeboden en welke voorzorgsmaatregelen door de aanvrager worden getroffen om het rijden onder invloed tegen te gaan. De toezegging om in samenwerking met de gemeente te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om alcoholmisbruik onder bestuurders, en negatieve gevolgen daarvan zoals ongelukken en onverantwoord (rij)gedrag door bestuurders, te voorkomen -bijvoorbeeld middels het instellen van een alcoholslot-, maakt eveneens onderdeel uit van het veiligheidsplan;
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 en binnen welke termijn en op welke wijze klachten worden opgevolgd, waarbij expliciet onderscheid wordt gemaakt tussen ‘first response time’ en ‘ticket resolution time’ zoals beschreven in art. 2.10, waarbij geldt dat 97% van de klachten over hinder (zoals geluids- en parkeeroverlast) binnen 8 uur wordt afgehandeld (ticket resolution time) en 97% van de klachten over gevaarlijk rijgedrag (zoals niet opvolgen van gebodsborden, rijden onder invloed van alcohol of drugs, rechts inhalen, rijden op de stoep) binnen 4 uur wordt afgehandeld (ticket resolution time), dat wil zeggen het probleem is volledig en inhoudelijk opgelost en de indiener is voorzien van een terugkoppeling;
10. De aanvraag gaat vergezeld met een parkeerplan met maatregelen om overlast van hinderlijk geparkeerde deelscooters te voorkomen en hoe het free-floating parkeren wordt afgeschaald ten behoeve van parkeren in hubs (waarbij in de omgeving van een nieuwe hub een verbodsgebied zal worden ingesteld door de gemeente);
11. de aanvrager is in staat om elk voertuig op elk moment te traceren;
12. 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 gehaald worden en op welke wijze de aanbieder invulling geeft aan duurzame bedrijfsvoering;
13. de aanvraag gaat vergezeld met een implementatieplan waarin aanvrager uiteenzet hoe hij zorgt voor een gecontroleerde introductie bij de start van zijn vergunde activiteiten - en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond is bereikt - in de hubs en op alle in het spreidings- en herverdelingsplan door de aanbieder toegezegde locaties waar de aanbieder actief wil zijn. In het plan is opgenomen hoeveel voertuigen de aanvrager voornemens is te exploiteren. 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;
14. de aanvrager is in staat binnen 6 maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste de 75% en binnen 9 maanden na ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen te exploiteren;
15. de aanvraag gaat vergezeld met een spreidings- en herverdelingsplan om te voorkomen dat voertuigen te veel clusteren in het free-floating gebied (binnen een scootervak en hub is clustering toegestaan, mits de voertuigen worden geparkeerd binnen de grenzen hiervan). Bij het bepalen of deelvoertuigen te veel clusteren worden in ieder geval meegenomen de klachten die hierover zijn binnengekomen bij de gemeente en/of de aanvrager. In het spreidings- en herverdelingsplan omschrijft de aanvrager minimaal in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden bij introductie en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond is bereikt;
16. 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;

17. de aanvraag gaat vergezeld met een omschrijving van de samenwerking met andere, in Amsterdam en in de regio (MRA) actieve, mobiliteitsaanbieders. Hierbij wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de samenwerking met de aanbieders in de hubs;
18. de aanvraag gaat vergezeld met een regionaal plan waarin de aanvrager beschrijft of de 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 dat het geval is, beschrijft de aanvrager welke maatregelen hij neemt om te voorkomen dat het aantal in Amsterdam aanwezige voertuigen van de aanvrager op enig moment boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt;
19. de voertuigen hebben een maximale lengte van 2,00 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,18 meter, exclusief eventueel windscherm, spiegels, helmcase.
20. de aanvraag gaat vergezeld met een marketing- en communicatieplan waarin de aanvrager omschrijft welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten onder zoveel mogelijk doelgroepen, en waarin wordt ingegaan op aspecten van marketing;
21. de aanvraag betreft maximaal 600 voertuigen, waarbij geldt dat de voertuigen in elk geval openbaar toegankelijk zijn;
22.
 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, met uitzondering van geparkeerde voertuigen die verhuurd zijn.
 - b. de start- en eindlocatie van verhueringen 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) 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 verbodsgebieden en hubs (a.) en gebieden met voertuigenplafonds inclusief het maximaal aantal voertuigen (b.) 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.
 - a. Gedurende de looptijd van de vergunningen worden nieuwe gebieden met een parkeerbeperking of een verbodsgebied vooraf besproken met de aanbieders. De aanbieder 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
 - b. De aanbieder draagt er zorg voor dat de informatie over het aantal voertuigen binnen de in de nadere regels omschreven gebieden met voertuigenplafonds (Centrum + Pijp en S100-ring onder het IJ) continu verwerkt wordt in eigen systemen en apps zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie.

Tevens stelt de aanbieder een openbare GBFS-feed beschikbaar van het servicegebied dat de aanbieder hanteert, inclusief verbodsgebieden en hubs

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 [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 aanvrager is in staat om maandelijks op de 10e 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 aan het begin van elk kwartaal op de tiende van 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 ritten per maand per gebruiker;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen, inclusief termijn en percentage reparaties op straat versus in onderhoudslocatie.
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 twee keer per jaar surveys of vragenlijsten te ontvangen namens de gemeente ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoeleinden en verleent de gemeente toegang tot de gebruikers die toestemming hebben verleend;
23. 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;
24. de aanvrager hanteert het uitgangspunt dat indien een voertuig bij start van vergunde activiteiten en/of ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond is bereikt, of bij uitbreiding van het servicegebied is of wordt geplaatst binnen een straal van 200 meter van een (toekomstige) hub, het voertuig vanuit een hub wordt aangeboden. De afstand van 200 meter is een indicatief getal. Per hub wordt maatwerk toegepast waarbij rekening wordt gehouden met gebiedskenmerken die van invloed zijn op de plaatsing van de hub;
25. de aanvrager van de vergunning is degene voor wiens rekening en risico deelscooters worden geëxploiteerd. De exploitant is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de vergunning aan eigendommen wordt toegebracht. De exploitant sluit daarvoor een aansprakelijkheidsverzekering af, die zowel materiële als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie;
26. de aanvrager draagt zorg voor het direct opvolgen van klachten over geluidshinder van een defect alarm tussen 22.00 u – 07.00 u. Een defect alarm wat binnen dit tijdvak herhalend afgaat moet binnen 60 minuten na melding worden uitgeschakeld door de aanvrager.

Artikel 2.9 Verdelingsprocedure schaarse vergunningen voor deelscooters

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 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. In het plan wordt in ieder geval omschreven hoe de aanvrager het verplichte helmgebruik onderstreept en dwingend stuurt op het gebruik van een helm voor zowel de gebruiker als voor de rijder, op welke wijze veiligheidsinstructies worden aangeboden en welke voorzorgsmaatregelen door de aanvrager worden getroffen om het rijden onder invloed tegen te gaan. De toezegging om in samenwerking met de gemeente te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om alcoholmisbruik onder bestuurders, en negatieve gevolgen daarvan zoals ongelukken en onverantwoord (rij)gedrag door bestuurders, te voorkomen - bijvoorbeeld middels het instellen van een alcoholslot - maakt eveneens onderdeel uit van het veiligheidsplan;
 - 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 parkeerplan, met maatregelen om overlast van hinderlijk geparkeerde deelscooters te voorkomen en om een omschrijving hoe het free-floating parkeren wordt afgeschaald ten behoeve van parkeren in hubs (bij nieuwe hubs wordt een verbodsgebied in de directe omgeving ingesteld);
 - 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 op welke wijze invulling wordt gegeven aan duurzame bedrijfsvoering;
 - e. een implementatieplan waarin de aanvrager omschrijft hoe hij zorgdraagt voor een gecontroleerde introductie en daaropvolgende uitrolmomenten totdat het voertuigenplafond is bereikt en hoeveel voertuigen de aanvrager voornemens is te exploiteren;
 - f. een beschrijving van de nauwkeurigheid waarmee voertuigen zijn te traceren;
 - g. een spreidings- en herverdelingsplan, waarin ten minste is beschreven in welke gebieden binnen de stad de deelvoertuigen in elk geval zullen worden aangeboden;
 - h. een marketing- en communicatieplan, 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;
 - i. beschrijving van de mate waarin (data)standaarden worden toegepast die interoperabiliteit bevorderen;
 - j. een beschrijving van de samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders in Amsterdam en de MRA;
 - k. een regionaal plan waarin de aanvrager tenminste beschrijft of de vergunde 'Amsterdamse' voertuigen ook buiten Amsterdam kunnen worden aangeboden en welke maatregelen hij neemt om te voorkomen dat het aantal in Amsterdam aanwezige voertuigen van de aanvrager op enig moment boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt;
 - l. 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 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 100 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 hoe de aanvrager het verplichte helmgebruik onderstreept en dwingend stuurt op het gebruik van een helm voor zowel de gebruiker als de rijder, op welke wijze veiligheidsinstructies worden aangeboden en welke voorzorgsmaatregelen door de aanvrager worden getroffen om het rijden onder invloed tegen te gaan.

3.1	Bij elk deelvoertuig is een tweede gratis valhelm beschikbaar die voldoet aan de wettelijke eisen en de aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de valhelm beschikbaar is.	25
3.2	De gebruiksaanwijzing van de bromfiets en informatie over relevante verkeersregels zoals de plek op de weg is bij elk voertuig, via de app en website van de aanbieder (zowel in het Nederlands als Engels) beschikbaar voor iedere gebruiker en geïnteresseerde. De aanvrager dient in de aanvraag te beschrijven op welke wijze de gebruiksaanwijzing en de informatie over de verkeersregels beschikbaar zijn.	15
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.	30
3.4	De gemeente wil dat in de toekomst alle deelvoertuigen uitgerust zijn met ISA-technologie. Daarbij gaat het in beginsel om de waarschuwingfunctie; en nog niet om automatische snelheidsbeperking zolang dit niet voor alle gemotoriseerde voertuigen geldt. De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven op welke wijze de technologie met waarschuwingfunctie de komende vergunningsperiode stapsgewijs ingevoerd wordt op alle aangeboden deelscooters.	30

4. Klachtenplan (maximaal 65 punten)

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 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 hoe lang 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.	20
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.	5
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 rapporteert middels een vast format van de gemeente periodiek in de maandelijkse rapportage, aan de gemeente het type klacht, het aantal klachten (anoniem), inclusief first response time, ticket resolution time en wijze van afhandeling.	15
4.5	97% van de algemene klachten wordt binnen 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.	15

5. Implementatieplan (maximaal 100 punten)

5.1	De aanvrager is in staat om vanaf het moment van gunning tenminste 50% van het vergunde aantal voertuigen te exploiteren binnen 3 maanden en 100% van het vergunde aantal voertuigen te exploiteren binnen 6 maanden.	20
5.2a	De aanvrager wil tussen de 400 en 500 voertuigen exploiteren	20
5.2b	De aanvrager wil tussen de 500 en 600 voertuigen exploiteren	50
5.3	De aanvrager omschrijft hoe hij bij de start van zijn vergunde activiteiten, en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigplafond is bereikt, zorgt voor een gecontroleerde en evenredige uitrol waardoor hubs en alle door de aanbieder toegezegde locaties waar de aanbieder actief wilt zijn, direct bij start van de vergunde activiteiten worden voorzien van een evenwichtig aanbod.	30

6. Onderhoudsplan & duurzame bedrijfsvoering (maximaal 155 punten)

De maatregelen die aanvrager neemt om kapotte voertuigen sneller van straat te halen en/of om te voorkomen dat de voertuigen kapot gaan, en de wijze waarop duurzaamheid wordt toegepast in de bedrijfsvoering .

6.1a	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters 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 kwartaalrapportage 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
6.1b	De aanvrager zorgt ervoor dat deelvoertuigen die niet meer voldoen aan de eisen die bij of krachtens de Wegenverkeerswet aan scooters 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 12-16 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 kwartaalrapportage 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
6.2	De aanvrager informeert de gemeente in de kwartaalrapportage over: <ul style="list-style-type: none"> - het aantal van de straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen - de termijn waarbinnen de voertuigen van straat zijn gehaald/gerepareerd - Aandeel reparaties op straat versus in onderhoudslocatie 	10
6.3	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
6.4	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
6.5	De aanvrager heeft een automatisch systeem waarmee de hij op afstand kan zien of er een defect is en dat aangeeft om welke defecten het gaat	5
6.6	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% accucapaciteit en/of een actieradius van minder dan 5-7 kilometer.	10
6.7	De aanvrager of diens opdrachtnemer gebruikt bij de vervanging van (bijna) lege accu's of bij reparatie op locatie op straat alleen emissievrije voertuigen of vervangt de accu's op een andere wijze waarbij geen emissie in Amsterdam plaatsvindt. De aanvrager heeft in de aanvraag beschreven hoe dit gebeurt. Onder bijna lege accu's wordt verstaan accu's met minder dan 10% accucapaciteit.	15
6.8	Aanvrager gebruikt overdag tijdens de spitsuren (06.00 – 10.00 & 15.00 – 19.00) geen bestelwagens om zodoende de congestie te verminderen	10

6.9	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)	15																		
6.10a	<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. Aanvrager kan aantonen aan een bepaald niveau te voldoen door een bijbehorend certificaat in te dienen bij de inschrijving.</p> <table border="1" data-bbox="486 481 1385 817"> <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																			
6.10b	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																		
6.11	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.	20																		

7. Traceerbaarheid (maximaal 15 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.	15
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.	10
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.	5

8. Spreidings- en herverdelingsplan (maximaal 650 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een spreidings- en herverdelingsplan om te voorkomen dat voertuigen te veel clusteren (en daarmee potentieel zorgen voor hinder) en te bevorderen dat er een stadsbreed netwerk aan deelscooters kan ontstaan. In het spreidings- en herverdelingsplan omschrijft de aanvrager in elk geval hoeveel deelvoertuigen en in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden na gunning, bij introductie en opvolgende momenten van uitrol tot het voertuigenplafond is bereikt. De gemeente acht het wenselijk dat er een gespreid aanbod van voertuigen is over de gehele stad. Daarom worden punten toebedeeld afhankelijk van de inschrijving op woningbouwlocaties en maatschappelijke relevante locaties. Een spreidingsplan met een inschrijving op woningbouwlocaties en maatschappelijke relevante locaties en structureel aanbod op deze locaties levert zodoende extra punten op naarmate de aanvrager zich voor meer locaties inschrijft. De woningbouwlocaties & maatschappelijke relevante locaties in Nieuw-West, Noord, Weesp en Zuidoost waar de aanvrager punten op kan verdienen staan hieronder beschreven. De locaties zijn tevens op de kaart in bijlage 2 te zien. De locaties hebben ieder een eigen wegging.

8.1	De aanvrager doet in het plan de toezegging ervoor te zorgen dat deelvoertuigen te allen tijde in de gehele stad kunnen worden aangeboden, behalve op de wegen en weggedeeltes in de gebieden die de gemeente heeft aangewezen als gebieden waar geen deelvoertuigen mogen worden aangeboden.	50
8.2	De aanvrager neemt specifieke woningbouwlocaties en maatschappelijk relevante locaties zoals weergegeven in het hiernavolgende overzicht op in zijn servicegebied en heeft dit omschreven in het spreidingsplan	Max. 480
8.3	De aanvrager heeft in het spreidings- en herverdelingsplan omschreven dat en hoe de aanvrager middels herverdeling zorgt voor structureel en blijvend aanbod op de door de aanvrager toegezegde locaties in Nieuw-West, Noord, Weesp en Zuidoost en alle hubs. Conform het door de aanvrager voorgestelde spreidingsplan.	45
8.4	De aanvrager heeft in het spreidings- en herverdelingsplan omschreven hoe clustering van voertuigen wordt voorkomen (behalve binnen hubs) en wanneer welke (fysieke) maatregelen worden getroffen indien er sprake is van clustering. Hierbij geldt dat het aantal scooterplekken in een hub beperkt is en de aanbieder geen vaste plekken heeft. Er is dus geen plaatsgarantie in hubs.	45
8.5	De aanvrager heeft in het spreidings- en herverdelingsplan omschreven hoe bij grootschalige werkzaamheden afspraken gemaakt kunnen worden voor het (tijdelijk) beschikbaar stellen van deelscooters als aanvulling op een tijdelijk beperkt aanbod van openbaar vervoer.	30

Nieuw-West

Type locatie	Aantal punten
<u>Bedrijventerrein</u>	
Businesspark Amsterdam Osdorp	5
Riekerpolder	5
Sloterdijk I	5
<u>Gebiedsontwikkeling/woningbouwlocatie</u>	
Schinkelkwartier	5
Sloterdijk	5
<u>ov-locaties*</u>	
Burgemeester De Vlugtlaan	10
Heemstedestraat	10
Henk Sneevlietweg	10
Isolatorweg	10
Jan van Galenstraat	10
Lelylaan (NS-station)	15
Postjesweg	10
Sloterdijk (NS-station)	15
<u>Sportparken</u>	
De Eendracht	5
Ookmeer	5
Sloten-West	5
Sloterparkbad	5
Spieringhorn	5
<u>Winkelcentra</u>	
Belgiëplein	5

Delflandplein	5
Lambertus Zijlplein	5
Osdorper Ban	5
Osdorpplein	5
Pieter Calandlaan	5
Plein 40-45	5
Sierplein	5
<u>Ziekenhuizen</u>	
Antoni van Leeuwenhoek	10
OVLG-West	10

Noord

Type locatie	Aantal punten
<u>Gebiedsontwikkeling/ woningbouwlocatie</u>	
Buiksloterham	5
Elzenhagen	5
Hamerkwartier	5
NDSM	5
<u>ov-locaties*</u>	
Metrostation Noord	10
Metrostation Noorderpark	10
<u>Winkelcentra</u>	
Banne	5
Buikslotermeerplein	5
Mosveld	5
Molenwijk	5
Waterlandplein	5
<u>Sportparken</u>	
Kadoelen	5
Melkweg	5
Schellingerwoude	5
Tuindorp Oostzaan	5
Vliegenbos	5
<u>Ziekenhuizen</u>	
Boven-IJ Ziekenhuis	10

Weesp

Type locatie	Aantal punten
<u>Bedrijventerrein</u>	
Weespersluis	15
<u>ov-locaties*</u>	

Station Weesp	15
<u>Gebiedsontwikkeling/woningbouwlocatie</u>	
Weespersluis	15
<u>Overig</u>	
Driemond	15

Zuidoost

Type locatie	Aantal punten
<u>Bedrijventerrein</u>	
Amstel III bedrijventerrein	5
<u>Gebiedsontwikkeling/woningbouwlocatie</u>	
Amstel III	10
<u>ov-locaties (metro / NS-stations)*</u>	
Metro- en NS-station Holendrecht	15
Metrostation Bullewijk	10
Metrostation Gaasperplas	10
Metrostation Ganzenhoef	10
Metrostation Gein	10
Metrostation Kraaiennest	10
Metrostation Strandvliet	10
Metrostation Venserpolder	10
<u>Sportparken</u>	
Bijlmer Sportpark	5
<u>Winkelcentra</u>	
Amsterdamse Poort (oostzijde)	5
Gaasperplas	5
Gein	5

* Voor sommige ov-locaties geldt dat deze zijn opgenomen in artikel 3.2 en de lijst van verbodsgebieden in bijlage 1. Op deze plekken is free-floating niet toegestaan, maar kunnen de voertuigen worden aangeboden vanuit een door de gemeente aangewezen plek, zoals een (toekomstige) hub of een scootervak.

9. Parkeerplan (maximaal 140 punten)

De aanvraag gaat vergezeld met een parkeerplan met maatregelen om overlast van hinderlijk geparkeerde deelscooters te voorkomen.

9.1	De aanvrager heeft omschreven met welke inspanningen wordt bijgedragen aan het instellen van dynamische (no) parking zones bij evenementen en werkzaamheden, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	10
9.2	De aanvrager heeft omschreven met welke inspanningen wordt bijgedragen aan het instellen van locatiegerichte parkeerverboden, eventueel in combinatie met tijdelijke virtuele (GPS) parkeerzones, en heeft deze techniek in de aanvraag beschreven.	10
9.3	De aanvrager neemt maatregelen om de deelvoertuigen te herverdelen wanneer deelvoertuigen te veel clusteren op een locatie of deze langer dan twee dagen hebben	30

	stilgestaan/geparkeerd staan, en heeft deze maatregelen beschreven in de aanvraag. Bij de herverdeling worden de voertuigen bijgeplaatst in hubs, stations en locaties buiten de ring. Bij het bepalen of deelvoertuigen te veel clusteren worden in ieder geval de klachten die hierover zijn binnengekomen bij de gemeente en/of de aanvrager meegenomen.	
9.4	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.	10
9.5	De aanvrager heeft in het plan omschreven op welke wijze hij er zorg voor draagt dat het eigen voertuigplafond niet wordt overschreden in de gebieden centrum + Pijp en S100-ring onder het IJ (zoals in figuur A, art. 2.3).	30
9.6	De aanvrager heeft in het plan omschreven op welke wijze hij er zorg voor draagt dat het totale maximale aantal parkeerplekken in een hub niet wordt overschreden. De aanvrager omschrijft op welke termijn hij in staat is om dit op geautomatiseerde wijze te doen. De aanvrager omschrijft zowel de wijze waarop hij hier invulling aan geeft op geautomatiseerde wijze en de wijze waarop de aanvrager dit doet totdat dit op geautomatiseerde wijze mogelijk is.	20
9.7	De aanvrager heeft in het plan omschreven op welke wijze hij zorgdraagt voor zo beperkt mogelijke geluiden/geluidsmeldingen bij het openen en/of vergrendelen van het voertuig.	30

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 en Amsterdamse hubs (maximaal 45 punten)

11.1	De aanvrager beschrijft zijn visie op en intentie tot de samenwerking met toekomstige MaaS dataplatformen en andere dataplatform aanbieders. Hierbij dient zij eigenaarschap, techniek en data uitwisseling toe te lichten.	10
11.2	De aanvrager levert concrete voorbeelden van contact en/of projecten aan waarmee samenwerking werd gezocht binnen het mobiliteitsecosysteem.	10
11.3	De aanvrager beschrijft de intentie om samen te werken met toekomstige MaaS dataplatformen of andere dataplatform aanbieders.	10
11.4	De aanvrager beschrijft de intentie tot samenwerking, en de verwachte werkwijze met andere mobiliteitsaanbieders, waaronder in elk geval NS, GVB en Connexxion en de mobiliteitsaanbieders in de hubs.	15

12. Marketing- en communicatieplan (maximaal 65 punten):

De aanvrager heeft een marketing- en communicatieplan opgesteld met daarin:

12.1	Een beschrijving van de marketing- en communicatieacties bij start lancering vergunning in de stadsdelen Noord, Nieuw-West, Zuidoost en stadsgebied Weesp	10
12.2	Een beschrijving van de gerichte marketing- en communicatieacties om lage inkomensgroepen te bereiken (bijvoorbeeld kortingsacties)	20
12.3	Een beschrijving van de gerichte marketing- en communicatieacties bij de introductie van een nieuw servicegebied	10
12.4	Een beschrijving van de gerichte marketing- en communicatieacties bij de introductie van een nieuwe hublocatie	15
12.5	Een beschrijving van de gerichte marketing- en communicatieacties om nieuwe doelgroepen te bereiken	10

13. Data- en persoonsgegevens (maximaal 40 punten)

13.1	De aanvrager heeft een privacyverklaring in het Engels.	10
13.2a	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan ten minste drie van de pijlers in het Tada-manifest.	10
13.2b	De aanvrager beschrijft hoe hij invulling geeft aan alle pijlers in het Tada-manifest.	15
13.3	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 evaluatiedoelinden.	15

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. 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 deelscooters 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 pilot 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;
 - 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 en handelt 97% van de klachten over hinder af binnen 8 uur en 97% van de klachten over gevaarlijke situaties binnen 4 uur (met uitzondering van noodsituaties onder lid b) dat wil zeggen het probleem is volledig en inhoudelijk opgelost en de indiener is voorzien van een terugkoppeling;
- h. de vergunninghouder handelt overeenkomstig het parkeerplan dat hij bij de aanvraag heeft overlegd;
- i. de vergunninghouder handelt overeenkomstig het onderhoudsplan dat hij bij de aanvraag heeft overlegd;
- j. de vergunninghouder zorgt conform het implementatieplan voor een gecontroleerde introductie van het vergunde aantal voertuigen bij de start en voert het plan uit dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd 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;
- k. de vergunninghouder is in staat binnen 6 maanden na de ingangsdatum van de vergunning ten minste de 75% en binnen 9 maanden na ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de aan hem vergunde voertuigen te exploiteren, waarbij de aanvrager gehouden is aan het aantal toegezegde voertuigen in het implementatieplan;
- l. de vergunninghouder spreidt en herverdeelt de voertuigen overeenkomstig het spreidings- en herverdelingsplan dat hij bij de aanvraag heeft overgelegd;
- m. 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;
- n. de vergunninghouder zorgt ervoor dat alle voertuigen die in het kader van zijn bedrijfsvoering in de openbare ruimte staan aan de vergunningvoorschriften voldoen;
- o. de vergunninghouder werkt samen met andere aanbieders van vervoer en deelvoertuigen die actief zijn in Amsterdam overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende omschrijving;
- p. de vergunninghouder handelt overeenkomstig het regionaal plan dat hij bij de aanvraag heeft overlegd, zodat het aantal in Amsterdam aanwezige voertuigen niet boven het vergunde aantal voertuigen uitkomt;
- q. de vergunninghouder stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende veiligheidsplan en onderzoekt met de gemeente wat de mogelijkheden zijn om alcoholmisbruik onder bestuurders, en negatieve gevolgen daarvan zoals ongelukken en onverantwoord (rij)gedrag door bestuurders, te voorkomen ;
- r. de voertuigen hebben een maximale lengte van 2,00 meter, een maximale breedte van 0,74 meter en een maximale hoogte van 1,18 meter, exclusief eventueel windscherm, spiegels en helmcase.
- s. de vergunninghouder biedt de voertuigen niet aan op plaatsen, wegen, weggedeelten en in gebieden waar dat op grond van artikelen 3.1 en 3.2 verboden is;
- t. 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;
- u. de vergunninghouder vergroot het gebruik van de voertuigen overeenkomstig het bij de aanvraag ingediende benuttingsplan;
- v. 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%;
- w. 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;
- x. de vergunninghouder levert een beschrijving waaruit blijkt dat aan de navolgende voorwaarden wordt voldaan. 1.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 vergunninghouder in de openbare ruimte binnen de gemeente, met uitzondering van 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 vergunninghouder gebruik te maken van de volgende endpoints uit de MDS-standaard:
 - /provider/vehicles (met alleen aangeboden 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 verbodsgebieden en hubs (a.) en gebieden met voertuigplafonds inclusief het maximaal aantal voertuigen (b.) 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.
 - a. Gedurende de looptijd van de vergunningen worden nieuwe gebieden met een parkeerbeperking of een verbodsgebied vooraf besproken met de vergunninghouders. 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
 - b. De vergunninghouder draagt er zorg voor dat de informatie over het aantal voertuigen binnen de in de nadere regels omschreven gebieden met voertuigplafonds (Centrum + Pijp en S100-ring onder het IJ) continu 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 aanbieder hanteert, inclusief verbodsgebieden en hubs.
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 vergunninghouder 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, en aantal uitgedeelde straffen (boetes, verwijderingen gebruikers).
6. De vergunninghouder is in staat om aan het begin van elk kwartaal op de tiende van 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 ritten per maand per gebruiker;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen, inclusief termijn en percentage reparaties op straat versus in onderhoudslocatie.
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 monitorings- en evaluatiedoeleinden en verleent de gemeente toegang tot de gebruikers die toestemming hebben verleend.

- y. 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;
- z. 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;
- aa. indien een voertuig is of wordt geplaatst binnen een straal van 200 meter van een (toekomstige) hub, hanteert de vergunninghouder het uitgangspunt dat het voertuig vanuit de hub wordt aangeboden, mits er voldoende stallingsruimte beschikbaar is in de hub. Hierbij geldt dat het aantal scooterplekken in een hub beperkt is en de aanbieder geen vaste plekken heeft. Er is dus geen plaatsgarantie in hubs. De afstand van 200 meter is een indicatief getal. Per hub wordt maatwerk toegepast waarbij rekening wordt gehouden met gebiedskenmerken die van invloed zijn op de plaatsing van de hub. Gemeente en aanvrager monitoren samen het gebruik van een nieuwe hubs 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 deelscooters elders te faciliteren;
- ab. de vergunninghouder heeft een lopende aansprakelijkheidsverzekering die zowel materiele als letselschade dekt die voortvloeit uit de exploitatie;
- ac. de vergunninghouder houdt zich aan de maximale aantallen zoals omschreven in artikel 2.3
- ad. de vergunninghouder volgt klachten over geluidshinder van een defect alarm tussen 22.00 – 07.00 u direct op door het defecte alarm binnen 60 minuten uit te schakelen.

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:

- c. in gebieden en op plaatsen waar het op basis van artikel 4.27 van de verordening verboden is om fietsen en bromfietsen te parkeren.
- d. 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 gebieden die zijn gemarkeerd op kaarten afbeelding A t/m T in bijlage 1, de bij deze nadere regels behorende kaarten.

In deze gebieden is het verboden om een uurperiode te starten of te beëindigen tenzij de gemeente locaties aanwijst waar dit wel is toegestaan.

De service- en verbodsgebieden zijn tevens te raadplegen middels het CROW-dashboard. De kaarten in het CROW-dashboard zijn het meest actueel. Het college behoudt zich het recht voor om de service- en verbodsgebieden 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.

Artikel 3.3 Opschaling

Wanneer de gemeente en de vergunninghouder 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 hierbij een discretionaire bevoegdheid. Het college zal bij het beoordelen van een opschalingsvoorstel in het bijzonder, maar niet uitsluitend, aandacht besteden aan de onderstaande aspecten:

- het servicegebied zoals gehanteerd door de aanbieder;
- een evenwichtige spreiding van het aanbod van deelscooters over de stad;
- aantoonbare en substantiële groei van het gebruik van deelscooters buiten de A10 en ten noorden van het IJ;
- ontwikkeling van het aantal klachten over deelscooters van aanbieder (o.a. parkeeroverlast);

De aanvraag betreft maximaal 600 voertuigen – de opschaling betreft maximaal 150 deelscooters.

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 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 + 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

Vergunningen die op grond van artikel 2.50 van de Algemene Plaatselijke Verordening zijn verleend voor het aanbieden van deelvoertuigen worden aangemerkt als vergunningen 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 deelscooters Amsterdam 2023'.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 18 juli 2023.

*De voorzitter
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris
Peter Teesink*

BIJLAGE 1A tot en met 1T: kaarten met de gebieden waarbinnen geen deelvoertuigen ter gebruik mogen worden aangeboden.

N.b. er is geen verschil in een geel of oranje verbodsgebied.

**X A. Centraal Station & pontaanlandingen
X Noord
X**



**X B. Omgeving Leidseplein en Leidsestraat
X
X**



✘ C. Omgeving Rembrandtplein &
✘ Vijzelstraat, Utrechtsestraat
✘

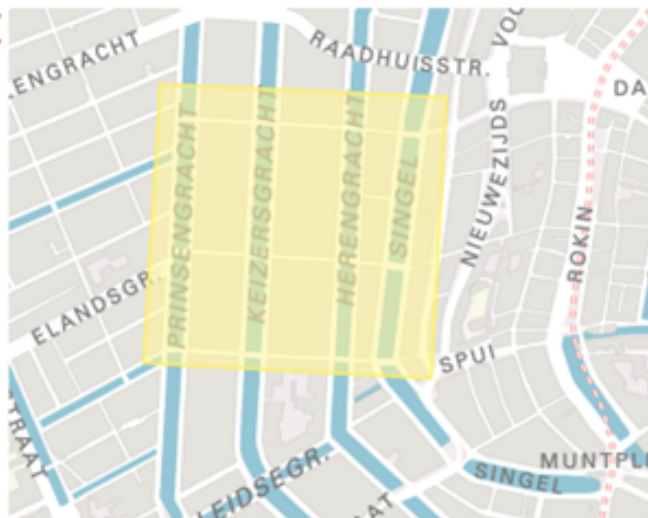


✘ D. De Pijp
✘
✘



Via Invoegen | Kopieer en voettekst kunt u de tekst wijzigen

✘ E. Gebied negen straatjes



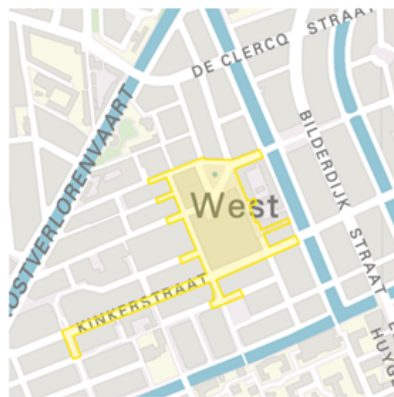
✘ F. Gebied Wallen en Rokin



✘ G. Gebied Museumplein



✘ H. Gebied de Hallen



X I. Station Sloterdijk
X
X



X J. Station Lelylaan
X
X



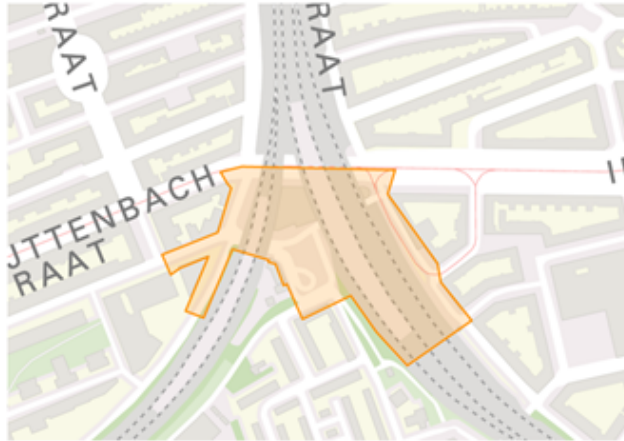
✘ K. Station Zuid
✘
✘



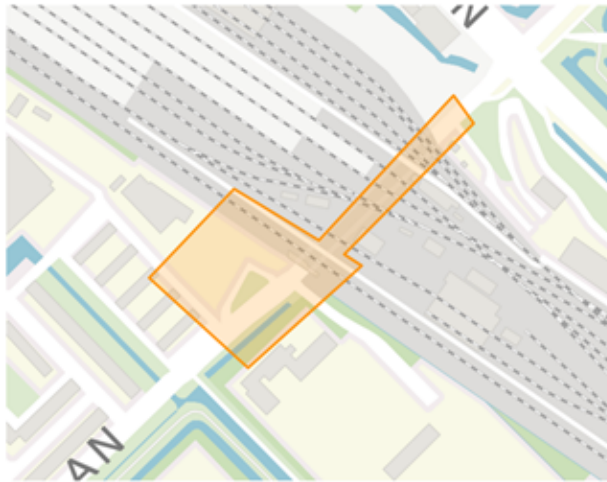
✘ L. Station RAI
✘
✘



✘ M. Station Muiderpoort
✘
✘



✘ N. Station Science Park
✘
✘



✘ O. Station Amstel
✘
✘



✘ P. Station Bijlmer-Arena en omgeving
✘
✘



X **Q. Station Holendrecht**
X
X



X **R. Metrostation Noorderpark**
X
X



✘ S. Metrostation Noord en omgeving
✘
✘



✘ T. Haarlemmerdijk & -straat
✘
✘



BIJLAGE 2: Maatschappelijk relevante locaties spreidingsplan



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 aan 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: 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 de voertuigen?

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, dat 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 de 75% en binnen negen maanden na de ingangsdatum van de vergunning het volledige aantal van de vergunde 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;
- De voertuigen die u aanbiedt zijn in elk geval openbaar toegankelijk;
- U stemt toe dat indien een voertuig bij start van vergunde activiteiten en/of ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigenplafond is bereikt, of bij uitbreiding van het servicegebied is of wordt geplaatst binnen een straal van 200 meter van een (toekomstige) hub, het voertuig vanuit een hub wordt aangeboden;
- 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 bent in staat om klachten over geluidshinder van een defect alarm tussen 22.00 u – 07.00 u direct op te volgen en het defecte alarm binnen 60 minuten na melding uit te schakelen.

- 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, met uitzondering van geparkeerde voertuigen die verhuurd zijn.
 - b. de start- en eindlocatie van verhueringen 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) 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 verbodsgebieden en hubs (a.) en gebieden met voertuigenplafonds inclusief het maximaal aantal voertuigen (b.) 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. U bent in staat om kennis te nemen van de informatie.
 - a. Gedurende de looptijd van de vergunningen worden nieuwe gebieden met een parkeerbeperking of een verbodsgebied vooraf besproken met de vergunninghouders. U bent in staat om deze informatie na aankondiging binnen 3 werkdagen te verwerken in eigen systemen en apps zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie.
 - b. U bent in staat de informatie over het aantal voertuigen binnen de in de nadere regels omschreven gebieden met voertuigenplafonds (Centrum + Pijp en S100-ring onder het IJ) continu te verwerken in eigen systemen en apps zodat de eindgebruiker altijd beschikt over actuele informatie.
- Tevens stelt u een openbare GBFS-feed beschikbaar van het servicegebied dat u hanteert, inclusief verbodsgebieden en hubs.
- U bent in staat om maandelijks op de 10e 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).
 - U bent in staat om aan het begin van elk kwartaal op de 10e van de eerste maand 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 ritten per maand per gebruiker;
 - type gebruikers (percentage klanten inwoner van Amsterdam en percentage bezoeker)
 - het aantal van straat verwijderde en gerepareerde deelvoertuigen, inclusief termijn en percentage reparaties op straat versus in onderhoudslocatie.
 - 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.
 - U zegt toe gebruikers van de voertuigen toestemming te vragen om maximaal 2x per jaar surveys of vragenlijsten te ontvangen namens de gemeente ten behoeve van monitorings- en evaluatiedoeleinden 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 omschreven hoe de aanvrager optimaal stuurt op de veiligheid van gebruikers en andere weggebruikers, en waarin de aanvrager het verplichte helmgebruik onderstreept en dwingend stuurt op het gebruik van een helm voor zowel de gebruiker als voor de rijder, op welke wijze veiligheidsinstructies worden aangeboden en welke voorzorgsmaatregelen door de aanvrager worden getroffen om het rijden onder invloed tegen te gaan;
- Klachtenplan (*), waarin in ieder geval is opgenomen hoe klachten van derden (niet-zijnende 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;
- Parkeerplan (*), waarin in ieder geval de maatregelen om overlast van hinderlijk geparkeerde deelscooters te voorkomen zijn opgenomen en hoe het free-floating parkeren wordt afgeschaald ten behoeve van parkeren in hubs;
- 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
- Implementatieplan(*) waaruit in ieder geval blijkt hoe de aanvrager zorgt voor een gecontroleerde introductie bij de start van zijn vergunde activiteiten - en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigplafond is bereikt -, in de hubs en op alle in het spreidings- en herverdelingsplan door de aanbieder toegezegde locaties waar de aanvrager actief wil zijn. In het plan is opgenomen hoeveel voertuigen de aanvrager voornemens is te exploiteren. 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
- Spreiding- en herverdelingsplan (*) de aanvrager omschrijft minimaal in welke gebieden in de stad hij de deelvoertuigen in elk geval zal aanbieden bij introductie en ieder daaropvolgend uitrolmoment tot het voertuigplafond is bereikt;
- Plan tot samenwerking (*) met andere, reeds in Amsterdam en de regio (MRA) actieve, mobiliteitsaanbieders, zoals, maar niet beperkt tot aanbieders in de Amsterdamse hubs, aanbieders van Openbaar Vervoer en deelauto's.
- Marketing- en communicatieplan (*) waarin de aanvrager in elk geval omschrijft welke maatregelen worden genomen om het gebruik van deelvoertuigen te vergroten onder zoveel mogelijk doelgroepen, en waarin wordt ingegaan op aspecten van 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.
- Regionaal plan (*) met een 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 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.

Toelichting op de Nadere regels voor deelscooters 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 1.1 Begripsbepalingen

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

Artikel 2.3 Voertuigenplafond

Inpassing in de openbare ruimte en het terugdringen van hinder heeft prioriteit. Met een geclusterd aanbod van deelvervoer in hubs zorgen we steeds meer voor een goede inpassing. Ook bieden hubs een extra mobiliteitsalternatief in maatschappelijk relevante gebieden zoals Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Om hinder van de deelscooter te vermijden zetten we tevens in op spreiding van het aanbod.

Voor het vaststellen van maximale aantallen per vergunning voor gebieden met een bezoekersaantrekende werking, waaronder het centrum, hanteren we het huidige vergunde aantal voertuigen (770) als referentiekader. Het huidige aanbod aan elektrische deelscooters (770) wordt momenteel grotendeels binnen de ring onder het IJ gebruikt. Het bestaande aanbod aan deelscooters leidt in dit gebied (met name in het centrumgebied) in de huidige situatie al tot een grote druk op de openbare ruimte. Het parkeren van (deel)scooters is een probleem vanwege de beperkte stallingscapaciteit op de stoep, waardoor het parkeren op de stoep ten koste gaat van de toegankelijkheid van de stad in het centrumgebied (groen). Die druk zal naar verwachting toenemen bij een uitbreiding van het aantal scooters ten opzichte van de nu vergunde aantallen, dit geldt met name voor het centrumgebied. In het gebied S100-ring onder het IJ (blauw) geldt tevens dat er sprake is van druk op de openbare ruimte aangezien in dit gebied zich ook plekken bevinden met een bezoekersaantrekende werking. Vanwege de oppervlakte van het gebied in combinatie met de inzet op spreiding, ziet de gemeente hier ruimte voor een (beperkte) uitbreiding van het aantal deelscooters. Zodoende wordt voor dit gebied een hoger voertuigplafond gehanteerd dan voor het centrumgebied.

Verder worden maatregelen genomen om parkeerhinder te voorkomen. Zo sluiten we stoepen smaller dan 1,5 m uit van het servicegebied en werken we toe naar het afschalen van free floating ten behoeve van parkeren in fysieke en digitale parkeervakken. Hiermee starten we in het Centrum en de Pijp, waarbij het uitgangspunt wordt gehanteerd dat deelscooters op drukke plekken zoals het Centrum en de Pijp uitsluitend worden geparkeerd op fysieke en digitale scooterplekken.

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 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 4 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 een door de directeur van de directie Verkeer en Openbare Ruimte gedefinieerd tijdvak zoals gepubliceerd op de website van gemeente Amsterdam. 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. 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, 15e onderdeel

De aanvraag gaat vergezeld met een spreidings- en herverdelingsplan om te voorkomen dat voertuigen te veel clusteren (en daarmee potentieel zorgen voor hinder) en te bevorderen dat er een stadsbreed netwerk aan deelscooters kan ontstaan. De gemeente acht het wenselijk dat er een gespreid aanbod van voertuigen is over de hele stad. Daarom worden punten toebedeeld afhankelijk van de inschrijving op woningbouwlocaties & maatschappelijke relevante locaties, in Nieuw-West, Noord, Weesp en Zuidoost.

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

Om de deelscooter onderdeel van het dagelijkse mobiliteitssysteem te laten worden -in het bijzonder combigebruik met OV en P+R en in hubs, 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, 19e onderdeel

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

Artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, 25e 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 13

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 a

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 verboden is om voertuigen ter gebruik aan te bieden. Dit is een concreterend 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.