



**Gemeente
Amsterdam**

Versie en eventueel
versienummer
Juni 2023

Nota van Beantwoording

Nota Deelvervoer 2023

Inspraakperiode 29 maart t/m 23 mei 2023

Gemeente Amsterdam
Programma Deelmobiliteit

Amsterdam, juni 2023

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
2 Inspraakreacties bewoners	7
3 Adviezen stadsdelen en stadsgebied	10
3.1 Weesp.....	10
3.2 Oost.....	13
3.3 Zuid	17
3.4 West	21
3.5 Nieuw-West.....	23
3.6 Centrum	26
3.7 Zuidoost.....	30
3.8 Noord	38
4 Inspraakreacties aanbieders	42
5 Inspraakreacties overige partijen en bedrijven	98
Bijlage: Individuele inspraakreacties bewoners	129

Samenvatting

Op 28 maart 2023 is het beleidsvoornemen *Nota Deelvervoer 2023* vrijgegeven voor inspraak door het college van B&W. Aanbieders van deelvervoer in Amsterdam en partijen die in het voortraject zijn geconsulteerd zijn actief geweest op de mogelijkheid om in te spreken. Daarnaast zijn de dagelijks besturen van de stadsdelen en het stadsgebied Weesp gevraagd advies te geven op de nota. Van deze inspraakmogelijkheden is de afgelopen maanden gebruik gemaakt en dat heeft geleid tot dit product: de Nota van beantwoording *Nota deelvervoer 2023*.

Op de *Nota Deelvervoer 2023* hebben 103 bewoners een reactie gegeven. Meer dan de helft van de reacties was overwegend positief, namelijk 54 reacties. 35 reacties waren overwegend negatief. De overige reacties waren zowel positief als negatief of geen van beide.

Thema's die vijf of meer keer zijn genoemd zijn de volgende:

- Parkeeroverlast: 31 sprekers ondervinden hinder van deelvoertuigen (voornamelijk deelscooters) die op de stoep worden geparkeerd.
- Servicegebied: 25 sprekers geven aan dat zij enthousiast zijn over deelvervoer en zien graag dat het servicegebied wordt uitgebreid.
- Algemene positieve reactie: 13 sprekers geven aan achter het beleidsvoornemen te staan.
- Verkeersveiligheid: 8 sprekers geven aan zich zorgen te maken om verkeersveiligheid.
- Kosten: 7 sprekers geven aan dat zij graag zouden zien dat de kosten van deelvervoer lager zijn.

Deze thema's staan in de *Nota Deelvervoer 2023* reeds benoemd. De aandachtspunten die hierover zijn opgenomen in de nota sluiten aan bij de richting van de reacties van de bewoners. Daarom is de *Nota deelvervoer 2023* niet aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties van bewoners.

Alle zeven stadsdelen en het stadsgebied hebben een advies uitgebracht over de *Nota Deelvervoer 2023*. Uit de adviezen blijkt veel steun voor deelvervoer in het algemeen; er wordt gekeken naar deelvervoer als een oplossing in een steeds drukker wordende stad. Op plekken waar deelvervoer nog niet aangeboden wordt, wordt de komst hiervan aangemoedigd. Een aantal noemen het onderwerp 'mobiliteitsarmoede' - het betaalbaar(der) maken van deelvervoer voor iedereen - en het vergroten van de doelgroepen van deelvervoer door middel van communicatie. Daarnaast werd eventuele (parkeer)overlast vaker genoemd als punt van aandacht. De stadsdelen waar nu al een groot aanbod van deelvervoer is vragen om extra aandacht, stadsdelen waar deelvervoer nog niet veel wordt aangeboden vragen om de geleerde lessen mee te nemen bij de uitrol van deelvervoer.

Het voorkomen van parkeeroverlast is een belangrijk thema in de *Nota deelvervoer 2023*. Om hinder te vermijden wordt er ingezet op spreiding van het aanbod en goede inpassing in de openbare ruimte met hubs. Het college ziet in de adviezen van de stadsdelen een aansporing om

Nota van Beantwoording

verder te gaan met de ingezette koers voor spreiding van het aanbod. Om deze spreiding mogelijk te maken is het nodig dat de aantallen van het aanbod ook worden vergroot. De stadsdelen Centrum, Oost en Zuid vragen in verschillende gradaties om aandacht voor parkeeroverlast bij het ophogen van de aantallen deelscooters. Stadsdeel Centrum adviseert hierbij ook om het free-floating concept in stadsdeel Centrum geheel los te laten. In Centrum wordt momenteel al gewerkt met de pilot dedicated scootervakken. De eerste inzichten hiervan leren ons dat het mogelijk is om met meer toegewezen parkeerplekken te gaan werken. Het is voor de gebruiker belangrijk om daar wel een eenduidige lijn in te bieden. Daarom zet het college met de Nota al in op uitsluiting van smalle stoepen (<1,5m) voor het parkeren van scooters en de verdere ontwikkeling van hubs/parkeervakken in drukke gebieden. In de nota wordt tevens benoemd dat er een maximum aantal deelscooters per aanbieder in gebieden met een bezoekersaantrekkende werking (waaronder het centrum) kan worden uitgewerkt. Het advies van Centrum, Zuid (de Pijp) en Oost nemen we daarom mee in deze verdere uitwerking van de nadere regels deelscooter 2023. De Nota deelvervoer 2023 zelf is hiermee niet aangepast naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen en het stadsgebied.

Tien aanbieders van deelvervoer hebben een reactie gegeven. Per modaliteit is de volgende tendens te zien in de reacties:

- Fiets (twee insprekers): insprekers zijn (zeer) kritisch ten opzichte van het verlengen van de huidige pilots. Ze zien graag dat de deelfiets onderdeel wordt van vast beleid en zijn het niet eens met de verlenging van de deelfiets in de vorm van een experiment.
- Bakfiets (twee insprekers): insprekers staan achter het voornemen van groter aanbod van deelbakfietsen in de stad. Ze zijn kritischer over de wijze waarop de gemeente de bakfietsen gaat spreiden, zoals het opdelen van de stad in twee percelen.
- Scooter (twee insprekers): de insprekers zijn tevreden met de voorgenomen groei en ontwikkelingsrichting van de deelscooter. Wel zijn de insprekers kritisch over het voorgenomen aantal deelscooters om spreiding te realiseren, omdat dit ten koste kan gaan van de betrouwbaarheid van de dienst.
- Deelauto (zeven insprekers): de insprekers zijn positief over de aandacht die er vanuit het college en de raad voor de deelauto is, maar zijn kritisch op een aantal punten. Zo geven ze aan dat de hoge kosten voor vergunningen een drempel kunnen zijn voor versnelde groei van het aanbod en spreiding, zijn ze kritisch op de mogelijk verplichte koppeling met MaaS als vergunningsvoorwaarde en zijn er zorgen over de haalbaarheid van de laadtransitie en verplichting voor vaste standplaatsen om per 1 januari 2025 elektrisch te zijn.

Naar aanleiding van de inspraakreacties van de aanbieders zijn een aantal tekstuele aanpassingen gedaan in de Nota deelvervoer 2023, om zo beter aan te sluiten bij een aantal aandachtspunten van de aanbieders.

Elf overige partijen en bedrijven hebben een reactie ingediend. De GVB, Vervoerregio Amsterdam en NS zijn positief over deelvervoer en roepen op tot samenwerking bij het behalen van de doelen. Cliëntenbelang, Scootervrij en Fietsersbond zijn kritisch over deelvervoer, omdat het kan zorgen voor parkeeroverlast op de stoep. Tegelijkertijd zien Cliëntenbelang en Fietsersbond ook positieve aspecten van deelvervoer. Een bewonersinitiatief (Elektrisch deelrijden de Pijp) roept op tot het wegnemen van barrières voor coöperatief deelvervoer in de buurt. Verschillende

Nota van Beantwoording

fietsverhuurbedrijven zijn kritisch over de deelfiets en geven aan dat deze zich niet moet richten op de toerist, waar al een aanbod in de vorm van huurfietsen voor bestaat. Verder is er nog een reactie van BOVAG die de belangen van traditionele autoverhuur behartigt en stelt dat dit ook een vorm is van autodelen en van de Open State Foundation die de gemeente aanraadt aanbieders te verplichten om gegevens als open data te delen, zodat er apps gemaakt kunnen worden waar al het beschikbare deelvervoer in één oogopslag te vinden is.

Naar aanleiding van de inspraakreacties van de overige partijen en bedrijven zijn twee kleine tekstuele aanpassingen gedaan in de Nota deelvervoer 2023.

1 Inleiding

Op 28 maart 2023 is het beleidsvoornemen Nota Deelvervoer 2023 vrijgegeven voor inspraak door het college van B&W. Hierop volgend is een inspraakperiode geweest die liep tot en met 23 mei 2023. Het beleidsvoornemen was toen voor iedereen op internet te downloaden. Daarnaast lag het beleidsvoornemen ook op stadsdeelkantoor Centrum om deze op een andere manier toegankelijk te maken. De dagelijks besturen van de stadsdelen en het stadsgebied Weesp zijn gevraagd advies te geven op de nota en aanbieders van deelvervoer in Amsterdam en partijen die in het voortraject zijn geconsulteerd zijn actief geweest op de mogelijkheid om in te spreken.

Van deze inspraakmogelijkheden is de afgelopen maanden gebruik gemaakt en dat heeft geleid tot dit product: de Nota van Beantwoording Nota Deelvervoer 2023. De inspraakperiode heeft uiteindelijk geleid tot 103 reacties van bewoner, over verschillende onderwerpen, zowel positief als negatief. De zeven stadsdelen en het stadsgebied Weesp hebben een advies uitgebracht, en 10 aanbieders van deelvervoer en 11 overige organisaties en bedrijven hebben een reactie gegeven. Daarbij zijn ook verschillende voorstellen gedaan om het voornemen te wijzigen. In dit document worden deze reacties en adviezen van een antwoord voorzien.

In deze Nota van Beantwoording zijn alle reacties beantwoord. Alle inspraakreacties van bewoners en ondernemers zijn anoniem en zijn met antwoord opgenomen in de bijlage Inspraakreacties. Elke inspreker heeft bij het indienen van de reactie een eigen unieke code gekregen, waarmee in de bijlage kan worden gezocht. In hoofdstuk twee zijn alle thema's die meer dan één keer zijn genoemd beschreven, met daarbij de reactie van het college van Burgemeester en Wethouders (college van B&W) en of het beleidsvoornemen wordt gewijzigd op basis van deze inspraakreacties of niet.

In hoofdstuk drie zijn de adviezen van de stadsdelen en het stadsgebied te vinden, met daarbij de reactie van het college van B&W. In hoofdstuk vier zijn de inspraakreacties van de aanbieders van deelvervoer te vinden, met daarbij de reactie van het college van B&W. In hoofdstuk vijf zijn de inspraakreacties van overige organisaties te vinden, ook met daarbij de reactie van het college van B&W.

In het laatste hoofdstuk geven we een overzicht van de wijzigingen die optreden in het beleidsvoornemen op basis van alle binnengekomen reacties.

Door de vele inspraakreacties en de uitvoerigheid van sommige reacties kan het zijn dat er bij de beantwoording een foutje in is geslopen. Mocht iemand vinden dat er geen recht is gedaan aan een inspraakreactie of vinden dat er iets ontbreekt, dan kan er contact worden opgenomen met deelmobiliteit@amsterdam.nl.

De Nota Deelvervoer 2023 en deze Nota van Beantwoording worden behandeld in de vergadering van het college van B&W van 13 juni 2023, de vergadering van de raadcommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water van 6 juli 2023 en de vergadering van de gemeenteraad van 19 juli 2023.

2 Inspraakreacties bewoners

Er zijn 103 reacties ontvangen uit de stad, afkomstig van bewoners. Het college wil iedereen bedanken die een inspraakreactie heeft gegeven. Meer dan de helft van de reacties was overwegend positief, namelijk 54 reacties. 35 reacties waren overwegend negatief. De overige reacties waren zowel positief als negatief of geen van beide.

Sommige thema's werden vaker genoemd. Thema's die vijf of meer keer zijn genoemd zijn parkeeroverlast, servicegebied, algemene positieve reactie, verkeersveiligheid en kosten. Deze worden hieronder beschreven, met daarbij de reactie van het college van B&W en of het beleidsvoornemen wordt gewijzigd op basis van deze inspraakreacties of niet. Alle inspraakreacties inclusief reactie van de gemeente zijn te vinden in de bijlage.

Parkeeroverlast (31 insprekers)

Samenvatting inspraakreacties:

Insprekers geven aan dat zij parkeeroverlast ondervinden van deelvoertuigen die op de stoep worden geparkeerd. In de meeste gevallen gaan deze reacties over de deelscooters, in enkele gevallen ook over de deelfiets of deelbakfiets. Sommige insprekers geven aan dat deelscooters alleen in parkeervakken geparkeerd zouden moeten kunnen worden.

Reactie gemeente:

De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.

Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.

Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floating systeem (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.

Conclusie:

Deze inspraakreacties leiden niet tot een wijziging.

Nota van Beantwoording

Servicegebied (25 insprekers)

Samenvatting inspraakreacties:

Insprekers geven aan dat zij enthousiast zijn over deelvervoer en graag zien dat het servicegebied wordt uitgebreid, zodat er op meer plekken binnen de stad gebruik gemaakt kan worden van deelvervoer.

Reactie gemeente:

Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.

Conclusie:

Deze inspraakreacties leiden niet tot een wijziging.

Algemene positieve reactie (13 insprekers)

Samenvatting inspraakreacties:

Insprekers geven aan achter het beleidsvoornemen te staan.

Reactie gemeente:

Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.

Conclusie:

Deze inspraakreacties leiden niet tot een wijziging.

Verkeersveiligheid (8 insprekers)

Samenvatting inspraakreacties:

Insprekers geven aan zich zorgen te maken om de verkeersveiligheid, o.a. omdat gebruikers van deelscooters en deelbakfietsen minder ervaring hebben met het besturen van deze voertuigen dan gebruikers die zelf een scooter of bakfiets bezitten. Ook wordt de veiligheid op het fietspad genoemd, waar zowel langzamer fietsend verkeer als sneller verkeer in de vorm van scooters, elektrische bakfietsen en elektrische fietsen samen gaan.

Reactie gemeente:

Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Conclusie:

Deze inspraakreacties leiden niet tot een wijziging.

Nota van Beantwoording

Kosten (7 insprekers)

Samenvatting inspraakreacties:

Insprekers geven aan dat zij graag zouden zien dat de kosten van deelvervoer lager zijn.

Reactie gemeente:

De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.

Conclusie:

Deze inspraakreacties leiden niet tot een wijziging.

3 Adviezen stadsdelen en stadsgebied

Conform de verordening op de stadsdelen is er een adviesaanvraag ingediend bij de Dagelijks Besturen van de stadsdelen en het stadsgebied, om advies te geven op de Nota deelvervoer 2023. Alle stadsdelen en het stadsgebied hebben hier gebruik van gemaakt. Deze adviezen en antwoorden hierop zijn hieronder weergegeven.

Naar aanleiding van deze adviezen zijn de volgende wijzigingen aangebracht in de Nota Deelvervoer 2023:

Verschillende stadsdelen noemen in hun advies het voorkomen van parkeeroverlast van deelscooters. Het voorkomen van parkeeroverlast is een belangrijk thema in de Nota deelvervoer 2023. Om hinder te vermijden wordt er ingezet op spreiding van het aanbod en goede inpassing in de openbare ruimte met hubs. Het college ziet in de adviezen van de stadsdelen een aansporing om verder te gaan met de ingezette koers voor spreiding van het aanbod. Om deze spreiding mogelijk te maken is het nodig dat de aantallen van het aanbod ook worden vergroot. De stadsdelen Centrum, Oost en Zuid vragen in verschillende gradaties om aandacht voor parkeeroverlast bij het ophogen van de aantallen deelscooters. Stadsdeel Centrum adviseert hierbij ook om het free-floating concept in stadsdeel Centrum geheel los te laten. In Centrum wordt momenteel al gewerkt met de pilot dedicated scootervakken. De eerste inzichten hiervan leren ons dat het mogelijk is om met meer toegewezen parkeerplekken te gaan werken. Het is voor de gebruiker belangrijk om daar wel een eenduidige lijn in te bieden. Daarom zet het college met de Nota al in op uitsluiting van smalle stoepen (<1,5m) voor het parkeren van scooters en de verdere ontwikkeling van hubs/parkeervakken in drukke gebieden. In de nota wordt tevens benoemd dat er een maximum aantal deelscooters per aanbieder in gebieden met een bezoekersaantrekkende werking (waaronder het centrum) kan worden uitgewerkt. Het advies van Centrum, Zuid (de Pijp) en Oost nemen we daarom mee in deze verdere uitwerking van de nadere regels deelscooter 2023.

De Nota deelvervoer 2023 zelf is hiermee niet aangepast naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen en het stadsgebied.

3.1 Weesp

3.1.1 Advies Weesp

De bestuurscommissie houdt de groei van Weesp en de benodigde voorzieningen nauwlettend in de gaten. De komende jaren groeit Weesp explosief in omvang en inwoneraantal. In de

Nota van Beantwoording

Bloemendalerpolder wordt de wijk Weespersluis gebouwd, maar ook binnen de bestaande stad komen er een flink aantal woningen bij. Deze groei vraagt om een helder perspectief op mobiliteit.

De bestuurscommissie vraagt aandacht voor de ligging van Stadsgebied Weesp, in het landelijk gebied buiten de stad Amsterdam, waarvan enkele wijken beperkt worden ontsloten door het openbaar vervoer. Voor stadsgebied Weesp geldt dat veel mensen afhankelijk zijn van de auto vanwege de slechte bereikbaarheid middels het OV. Voorzieningen zoals het ziekenhuis en de huisartsenpost liggen ver van Weesp en Driemond af en zijn met het OV slecht bereikbaar. In Stadsgebied Weesp geldt tevens dat niet in alle wijken noch in het dorp Driemond betaald parkeren is doorgevoerd. Er is evenmin de ambitie om dat op korte termijn voor het hele gebied te gaan doen.

Bestuurscommissie vindt het belangrijk dat Weesp wel nadrukkelijk wordt genoemd samen met andere stadsdelen waar het OV-aanbod en deelvervoer schraal is. Dat betekent dat het stadsgebied de komende jaren aan de slag kan met de inhaalslag die op dit vlak hard nodig is. Er is een reden waarom slecht ontsloten wijken nadrukkelijk in beeld dienen te komen als het gaat om deelmobiliteit – juist daar is het aandeel autobezitters het grootste, omdat er weinig alternatieven voor handen zijn. Financieel is dit misschien minder interessant voor commerciële aanbieders, maar dit zijn wel de wijken waar het meeste maatschappelijk impact behaald kan worden. Deze ambities ziet de BC ook terug in deze nota en daar sluit zij zich verder bij aan.

De bestuurscommissie geeft mee dat Station Weesp een regiofunctie heeft en dat voldoende aanbod van deelvervoer op het station het gebruik van het OV voor die groep aantrekkelijker kan maken. Het aanbieden van deelmobiliteit met een grotere actieradius sluit hier het beste bij aan, dit maakt het een serieuze optie voor werknemers die op grotere afstand van ov-knooppunten werken. Een ander aandachtspunt is dat de bereikbaarheid van bedrijventerrein Noord te wensen overlaat. De IVW (Industriële Vereniging Weesp) zou daarom deelmobiliteit graag aanbieden aan zijn werknemers.

De bestuurscommissie ziet graag een onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan deelmobiliteit in Weesp. De verschillende modaliteiten zouden bijvoorbeeld eerst in pilotvorm kunnen worden aangeboden om zo een scherper beeld van de vraag te krijgen.

Aangezien enkele beleidskaders op basis waarvan de nota is opgesteld nog dateren van de periode voor de bestuurlijke fusie tussen gemeente Weesp en gemeente Amsterdam, verzoeken wij het Programma Deelmobiliteit de Omgevingsvisie Weesp 2050 (nu onderdeel van de Omgevingsvisie gemeente Amsterdam) en de Mobiliteitsvisie gemeente Weesp 2021-2046 te nemen als beleidskader voor het bereiken van de beleidsdoelstellingen in het Stadsgebied.

3.1.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsgebied Weesp voor haar advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsgebied. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Weesp. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Nota van Beantwoording

Het DB geeft mee dat at Station Weesp een regiofunctie heeft en dat voldoende aanbod van deelvervoer op het station het gebruik van het OV aantrekkelijker kan maken. De regiofunctie van station Weesp wordt meegenomen in gesprekken over de regionale aanpak rondom deelvervoer, met de gedachte dat deelvervoer wordt ingezet op of rondom het station Weesp.

Het DB geeft aan dat het bedrijventerrein in Noord niet goed te bereiken is, de Industriële Vereniging Weesp zou daarom graag deelmobiliteit aanbieden aan zijn werknemers. De gemeente gaat graag in gesprek met de Industriële Vereniging Weesp over de mogelijkheden voor deelvervoer op bedrijventerrein Noord.

Het DB geeft aan graag een onderzoek te willen naar de behoefte van deelvervoer in Weesp en bijvoorbeeld de verschillende modaliteiten eerst in pilotvorm aan te bieden. Bij de nieuwe vergunningenuitgifte wordt ingezet op spreiding in gebieden waar deelvervoer nu nog weinig aanwezig is, zoals in Nieuw-West, Zuidoost, Noord en Weesp. Het college vindt het inderdaad belangrijk dat het aanbod van deelvervoer goed aansluit bij de specifieke situatie in Weesp. Er wordt verwacht dat het aanbod in een rustig tempo zal stijgen, gezien de ruimtelijke en mobiliteitskenmerken van Weesp en verwachte vraag naar deelvervoer. De gemeente is in nauw contact met de aanbieders en zal de stijging van aanbod van deelvervoer in Weesp en de eventuele onwenselijke effecten daarom nauw kunnen monitoren.

Het DB verzoekt om de Omgevingsvisie Weesp 2050 en de Mobiliteitsvisie gemeente Weesp 2021-2046 op te nemen als beleidskader. Dit is gedaan.

3.2 Oost

3.2.1 Advies Oost

Het dagelijks bestuur van Oost ziet dat de stad groeit en dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Om efficiënter gebruik te maken van de beschikbare ruimte en de stad bereikbaar te houden is het nodig om in te zetten op de mobiliteitstransitie waarbij meer gestuurd wordt op gebruik in plaats van bezit. Deelvervoer draagt bij aan het vervangen van autoritten en vergemakkelijkt de reis met het OV. Daarnaast biedt het ook een duurzaam alternatief, iets dat het DB graag ondersteunt. Het is goed dat deelvervoer een vaste plek krijgt in het beleid van de gemeente Amsterdam.

De nota deelvervoer zet concreet in op 4 beleidsdoelen. Het DB onderschrijft deze beleidsdoelen. Wel heeft zij nog een aantal aanvullende opmerkingen. Deze worden hieronder toegelicht:

1. *Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers*

In de nota wordt als eerste beleidsdoel gesteld dat deelvervoer een concrete bijdrage levert aan meer schone, mobiliteitskeuzes voor bewoners. Ook in gebieden die minder goed door het regulier openbaar vervoer ontsloten zijn. Het DB merkt hierbij op dat goed gekeken moet worden naar welk type deelmobiliteit wordt aangeboden in een gebied. Het zit in de mens om te kiezen voor gemak en de minste weerstand. Nu staan er bijvoorbeeld op IJburg reguliere deelfietsen. De oorspronkelijke afspraak was om ook hier elektrische fietsen te plaatsen. Vanwege de afstand en de harde wind die hier vaak waait is het verzoek om hier alsnog elektrische fietsen te plaatsen waardoor de deelfiets een alternatief biedt voor de auto om andere plekken in de stad te bezoeken en gebruik van het OV gestimuleerd kan worden.

Binnen Oost zullen de komende jaren volop gebieden worden ontwikkeld, zowel nieuwe gebieden als transformatiegebieden. Binnen deze ontwikkelingen zijn de openbare ruimte en mobiliteit vaak onderdelen die pas later in de ontwikkeling volgen. Dit heeft tot gevolg dat de eerste bewoners veelal langere tijd in (met OV) slechtbereikbare gebieden wonen. In de ogen van het DB kan deelmobiliteit hierin een uitkomst bieden en daarom vragen wij het college ook om oog te hebben voor deze gebieden.

De nota gaat met betrekking tot het eerste beleidsdoel in op een passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers vanuit ruimtelijk perspectief, maar mist de invalshoek vanuit sociaal perspectief. Een bijdrage leveren aan schone mobiliteitskeuzes voor bewoners gaat niet alleen over de bereikbaarheid van gebieden, maar ook om het verbreden van de toegang tot deze services voor bewoners uit alle lagen van de samenleving. Het is goed om te kijken of voor stadspashouders een arrangement toegevoegd kan worden zodat ook zij de mogelijkheid hebben gebruik te maken van deelvervoer.

2. *Publieke mobiliteit als alternatief voor de eigen auto*

Actieve en schone mobiliteit draagt bij aan een leefbare en gezonde stad. Daarom wordt ingezet op dat bewoners en bezoekers van Amsterdam zich bij voorkeur lopend, fietsend en met openbaar vervoer bewegen. Het DB is verheugd te lezen dat alle typen deelmobiliteit vanaf 2025 uitstootvrij zijn. Momenteel geldt dit al voor de free-floating deelauto's, elektrische fiets, bakfiets en scooter.

Nota van Beantwoording

Dat dit ook gaat gelden voor deelauto's met een autodeelparkeervergunning en/of met vaste standplaats is belangrijk. Daarnaast vraagt het DB het college te onderzoeken of het mogelijk is een arrangement toe te voegen om voor een langere periode een deelauto te gebruiken, bijvoorbeeld om met de auto op vakantie te gaan of een weekendje weg. Zo wordt publieke mobiliteit echt een duurzaam alternatief voor de eigen auto.

Wel wil het DB haar zorg delen dat de deelscooter niet altijd autoritten vervangt, maar ook ritten met de fiets. Met name jongeren maken gebruik van de deelscooter in plaats van de fiets te pakken. Het DB zou graag zien dat het college onderzoekt hoe ervoor gezorgd kan worden dat de deelscooter ook daadwerkelijk autoritten vervangt of het gebruik van OV stimuleert en niet het gebruik van de fiets verdringt.

3. Deelvervoer levert een bijdrage aan minder druk op de openbare ruimte

Door het gebruik van deelvervoer kan de komende jaren een bijdrage geleverd worden aan het verlagen van de druk op de openbare ruimte. In Oost hebben we gezien dat de deelbakfiets populair is en ook daadwerkelijk autoritten vervangt. Ook het aanbieden van een deelauto kan bewoners doen besluiten de privéauto weg te doen. Wel wil het DB aandacht vragen om niet alleen (auto) delen te stimuleren vanuit het markt aanbod, maar ook te zorgen dat coöperatieve manieren gestimuleerd worden. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld het delen van een auto onder burens onderling. Ook dit levert daadwerkelijk minder druk op de openbare ruimte op. Het is hierbij wel van belang de samenhang te zoeken met bestaande regelgeving en beleid. Door gezamenlijk een deelauto aan te vragen moet het dan niet mogelijk zijn om allemaal alsnog een parkeervergunning te krijgen waardoor de druk op de openbare ruimte naar rato alsnog toeneemt.

Daarnaast kan deelvervoer zelf ook zorgen voor druk op de openbare ruimte, denk aan verkeerd geparkeerde scooters en fietsen. Het DB is zich bewust van dat hier al afspraken over gemaakt zijn en worden met de aanbieders. Wel wil het DB het college vragen zich hard te maken voor dat de aanbieders bereikbaar zijn, bij voorkeur via de telefoon, voor bewoners zodat zij hinderlijk geparkeerde deelscooters of fietsen kunnen melden.

4. Deelvervoer levert een bijdrage aan minder druk op de openbare ruimte

Door het gebruik van deelvervoer kan de komende jaren een bijdrage geleverd worden aan het verlagen van de druk op de openbare ruimte. In Oost hebben we gezien dat de deelbakfiets populair is en ook daadwerkelijk autoritten vervangt. Ook het aanbieden van een deelauto kan bewoners doen besluiten de privéauto weg te doen. Wel wil het DB aandacht vragen om niet alleen (auto) delen te stimuleren vanuit het markt aanbod, maar ook te zorgen dat coöperatieve manieren gestimuleerd worden. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld het delen van een auto onder burens onderling. Ook dit levert daadwerkelijk minder druk op de openbare ruimte op. Het is hierbij wel van belang de samenhang te zoeken met bestaande regelgeving en beleid. Door gezamenlijk een deelauto aan te vragen moet het dan niet mogelijk zijn om allemaal alsnog een parkeervergunning te krijgen waardoor de druk op de openbare ruimte naar rato alsnog toeneemt.

Daarnaast kan deelvervoer zelf ook zorgen voor druk op de openbare ruimte, denk aan verkeerd geparkeerde scooters en fietsen. Het DB is zich bewust van dat hier al afspraken over gemaakt zijn en worden met de aanbieders. Wel wil het DB het college vragen zich hard te maken voor dat de aanbieders bereikbaar zijn, bij voorkeur via de telefoon, voor bewoners zodat zij hinderlijk geparkeerde deelscooters of fietsen kunnen melden.

Nota van Beantwoording

5. *Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem*

Als laatste beleidsdoel stelt de nota dat deelvervoer de komende jaren groeit tot een volwaardig onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem. Hiermee draagt het bij aan het verminderen van de auto-afhankelijkheid en het privéautobezit.

Hierbij wordt Mobility as a Service (MaaS) gestimuleerd. MaaS is het via slimme diensten combineren van allerlei vormen van vervoer, om snel en eenvoudig van A naar B te reizen. De eerste apps zijn nu te downloaden. Het DB is hier kritisch over. MaaS en de bijbehorende apps beloven al jaren een oplossing te

bieden voor het combineren van verschillende typen deelmobiliteit. In de praktijk heeft dit nog niet geleid tot gebruiksgemak en toegankelijkheid voor de gewone Amsterdammer. Om een reis te plannen van deur tot deur wordt geen koppeling gemaakt tussen de vele varianten van deelmobiliteit waardoor een integraal reisadvies uitblijft.

3.2.2 Motie Stadsdeelcommissie Oost

Onderwerp: Uitbreiding elektrische scooters cf. Nota Deelvervoer 2023

De stadsdeelcommissie,

Gehoord de discussie over de Nota Deelvervoer 2023,

Constaterende dat:

- de elektrische scooter op dit moment vooral wordt gebruikt voor ritten die anders met het OV dan wel fiets zouden plaatsvinden;
- er in de afgelopen periode (opstart)problemen zijn geweest met de introductie van elektrische deelscooters in de stad, met name als het gaat om verrommeling van de schaarse openbare ruimte;
- de nota deelvervoer inzet op een bijna verdubbeling van het aantal deelscooters;

Overwegende dat:

- er een gebalanceerde en ambitieuze aanpak ligt voor verbetering van het deelvervoer in Amsterdam;
- alle vormen van deelvervoer een bijdrage moeten leveren aan het terugdringen van vervuילend verkeer in de stad;

Verzoekt het dagelijks bestuur

Niet in te zetten op verdere opschaling in Amsterdam-Oost, voordat aangetoond is dat elektrische deelscooters m.n. reguliere scooterritjes dan wel autovervoer vervangen en de opstartproblemen opgelost zijn.

De motie is met 10 stemmen voor en 5 stemmen tegen aangenomen.

Voor hebben gestemd de partijen: St3m-Méérbelangen, GroenLinks, Partij van de Arbeid, SP, de

Nota van Beantwoording

Groenen Basis, Piraten

Tegen hebben gestemd de partijen: VVD, D66

3.2.3 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Oost. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het DB merkt op dat er goed moet worden gekeken naar het type deelmobiliteit dat wordt aangeboden in een gebied. Het college kan zich vinden in deze opmerking. Dit is ook de reden dat er nog steeds elektrische fietsen worden aangeboden op IJburg. Vanwege het back-to-many systeem kan het aanbod per locatie fluctueren.

Het DB vraagt het college oog te hebben voor mobiliteit in nieuwe gebieden en transformatiegebieden. Op dit moment wordt gekeken hoe in nieuwe gebieden en transformatiegebieden deelmobiliteit in een vroeg stadium kan worden aangeboden, om zo de minder goede bereikbaarheid met OV op te vangen.

Het dagelijks bestuur geeft aan dat het goed zou zijn om te kijken of voor stadspashouders een arrangement toegevoegd kan worden zodat ook zij de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van deelfervoer. Het college ondersteunt inderdaad het belang van toegankelijkheid van deelfervoer wat betreft betaalbaarheid, maar heeft binnen het huidige vergunningensysteem geen invloed op prijzen van aanbieders. Betaalbaarheid blijft een punt van aandacht bij de doorontwikkeling van deelfervoer in Amsterdam.

Het DB vraagt het college verder ook te onderzoeken of het mogelijk is een arrangement toe te voegen om voor een langere periode een deelauto te gebruiken, bijvoorbeeld voor vakantie of een weekendje weg. Er zijn inderdaad verschillende deelauto-aanbieders die een kortingstarief hanteren als een deelauto voor een langere periode wordt gehuurd.

Het DB deelt ook zijn zorg dat de deelscooter niet altijd autoritten vervangt, en vraagt het college te onderzoeken hoe ervoor gezorgd kan worden dat de deelscooter autoritten vervangt en het gebruik van OV stimuleert en niet het gebruik van de fiets verdringt. Deelscooters worden niet op dagelijkse basis gebruikt (het merendeel van de gebruikers maakt er één tot tien keer per maand gebruik van). Hierdoor is de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief. Dit gaat inderdaad deels ook af van de fiets en het OV. Deelscootergebruikers hebben veelal echter geen eigen auto. Uit onze rapportage blijkt ook dat 14% van de respondenten de aanschaf van een eigen voertuig heroverwegen. Hiermee raakt een nieuwe generatie gebruikers gewend aan delen in plaats van bezit.

Het DB vraagt verder nog aandacht voor het stimuleren van coöperatieve manieren van autodelen. De gemeente stimuleert inderdaad ook coöperatieve vormen van autodelen en doet onderzoek welke vormen er zijn en welke behoefte er is in Amsterdam, bijvoorbeeld met het experiment Mobility as a Commons.

Nota van Beantwoording

Het DB is kritisch over het gebruik van Mobility as a Service (MaaS) als stimulering voor meer gebruik van deelvervoer. In de MaaS-apps, die al te downloaden zijn, is een deel van het aanbod van deelvervoer ontsloten. Tegelijkertijd blijven er gesprekken met andere aanbieders plaatsvinden om hun diensten zoveel mogelijk te integreren in MaaS-apps.

Tot slot vraagt het DB het college om zich hard te maken voor bereikbaarheid van de aanbieders voor bewoners om verkeerd geparkeerde deelscooters of fietsen te melden. Het college geeft aan dat er een goede samenwerking is opgebouwd met de aanbieders en dat klachten over bijvoorbeeld hinder van deelscooters in overleg is aangepakt. De bereikbaarheid voor bewoners is onderdeel van de gesprekken tussen de gemeente en de aanbieders.

Tijdens vaststelling van het advies van het DB is door de SDC een motie aangenomen tegen het ophogen van het aantal deelscooters in stadsdeel Oost. Het college ziet de ophoging van het aantal deelscooters, zoals staat beschreven in de nota deelvervoer 2023, als manier om het aanbod aan deelvervoer te spreiden over de gehele stad en niet als verdere opschaling binnen stadsdeel Oost. Er zijn nog stadsdelen (Nieuw-West, Noord, Zuidoost en Weesp) waar een flinke groei van vraag en aanbod mogelijk is. In stadsdeel Oost wordt een zelfde dichtheid/hoeveelheid deelscooters voorzien, waarbij ingezet wordt op het afschalen van het free-floating parkeren om parkeerhinder te vermijden.

3.3 Zuid

3.3.1 Advies Zuid

Het DB van Zuid en de stadsdeelcommissie adviseren positief over het voortzetten van de huidige mogelijkheden voor deelvervoer in de stad. We verwoorden hierbij ons definitieve advies, dit advies wordt door de stadsdeelcommissie van Zuid in meerderheid onderschreven. In dit definitieve advies zijn de aanvullingen van de stadsdeelcommissie die in meerderheid zijn verwoord integraal overgenomen.

We geven het volgende advies

Afbakening en scope: privaat terrein en private initiatieven

- Bij de afbakening geeft u aan dat u geen directe rol ziet voor de gemeente voor 'initiatieven op privaat terrein'. Deelvervoer vanaf privaat terrein kan echter een goede oplossing zijn voor het ruimteprobleem in de stad. Ook kan met inpandig stallen wellicht een hogere kwaliteit deelvoertuigen en meer zekerheid/ service geboden worden. We vragen u te bekijken of er in de drukke gebieden een actieve rol genomen kan worden bij het vinden van inpandige plekken voor aanbieders van deelvervoer. Bijvoorbeeld bij de afspraken over de komende transitie van tankstations maar ook in (gemeentelijk) vastgoed en plekken als fietsenstallingen, parkeergarages etc.
- We vragen u uitgebreider in te gaan op de rol van aanbieders vanaf privaat terrein zoals de ov fiets voor het realiseren van onze beleidsdoelen. De ov fiets is het in Nederland bekendste en misschien wel meest succesvolle deelvervoer product en heeft een belangrijke rol in het voor en natransport vanaf het openbaar vervoer. De aanwezigheid van inpandige stallingen en ov

Nota van Beantwoording

fietsen bij sommige ov-knooppunten maakt daar wellicht het in de openbare ruimte aanbieden van deelfietsen niet meer nodig of gewenst.

- Het stadsdeel werkt samen met bedrijven en bewoners aan particuliere deelinitiatieven, bijvoorbeeld in de Pijp. Hoewel dit buiten het kader van deze nota valt is het een positieve ontwikkeling die we als stadsdeel ondersteunen en willen benoemen. Ook in meer algemene zin passen aanbieders van huur – en deelauto's in wijken binnen de ring. Er moeten dan met het oog op leefbaarheid wel goede afspraken tussen ondernemers, bewoners en het stadsdeel worden gemaakt.

Hubs en deelfietsen

- We zijn positief over uw uitgangspunt om bij gebiedsontwikkelingen het fietsparkeren en het aanbieden van deelfietsen zoveel mogelijk in pandig op te lossen. We vragen u om dit uitgangspunt indien mogelijk ook bij grotere transformatie projecten toe te passen. We vragen u om in de stedelijke gebiedsontwikkeling Zuidas al een scan naar de kansen hiervoor uit te laten voeren.

Deelbakfiets

- De Rivierenbuurt was een van de pilot gebieden voor de deelbakfiets. We zijn positief verrast door het succes van dit product (gemiddeld gebruik van 1,3x per dag). De bakfietsen voorzien in een duidelijke vraag en voorkomen het private bezit van deze bakfietsen die, door hun omvang, anders relatief veel openbare ruimte innemen.

Elektrische deelscooter

We zijn nog niet overtuigd van de noodzaak om het aantal en de voorwaarden voor de deelscooter te vergroten en te verruimen:

- Het free floating systeem zorgt nog regelmatig voor overlast door hinderlijk geparkeerde scooters (bijvoorbeeld in uitgaansgebieden).
- We maken ons zorgen over de voorgestelde snelheid van 45km/u bij de deelscooters in relatie tot de voorgenomen beperking van de maximale snelheid op veel wegen in Amsterdam naar 30km/u. Zoals u in de nota aangeeft worden de deelscooters voornamelijk door 'jonge mannen' gebruikt en we zien nu al uitdagingen met de verkeersveiligheid. We adviseren deze scooters fysiek te bepreken tot maximaal 25km/u (snorfiets snelheid). Een snelheid van 45km/u is onzes inziens binnen de 30km stad niet nodig en maakt handhaving een uitdaging. Ook voor de verkeersveiligheid op de fietspaden waar scooters nog zijn toegestaan is een snelheid van 45km/h niet wenselijk. We adviseren om aan de elektrische deelscooter dezelfde eisen te stellen als aan de (elektrische) deelfiets: ze moeten voldoen aan een hoge kwaliteit met o.a. een begrenzing van de maximumsnelheid conform de wettelijke norm.
- We vragen u in te gaan op de overlap die we zien in het product elektrische deelscooter en de elektrische deelfietsen.
- We worden graag betrokken bij het aanwijzen van gebieden in Zuid waar de elektrische deelscooter niet free-floating maar alleen op daartoe aangewezen plaatsen mag worden achtergelaten. We denken daarbij nadrukkelijk aan gebieden waar de toegankelijkheid onder druk staat, zoals de Oude en Nieuwe Pijp. Dit gaat om de gebieden met een beperkte openbare ruimte waar veel andere claims liggen (ondergrondse afvalcontainers, groen, fietsparkeerplekken, laad en losplaatsen etc.).

Nota van Beantwoording

Inclusiviteit

- In de nota wordt nog niet ingegaan op de prijsstelling in relatie tot de toegang tot de deelproducten voor alle Amsterdammers. We zien bijvoorbeeld in de nota dat de deelbakfiets veel gebruikt wordt door alleenstaanden met thuiswonende kinderen, over het algemeen niet de meest draagkrachtige groep. We vragen u te bekijken hoe we ook voor mensen met een lager inkomen de deelproducten beschikbaar kunnen stellen om vervoersarmoede te voorkomen. We geven u in overweging om bijvoorbeeld te onderzoeken of er in de tariefstelling eisen/ bijzondere voorwaarden voor stadspas houders opgenomen kan worden.

Aanvulling naar aanleiding van het meerderheidsadvies stadsdeelcommissie Zuid:

- De stadsdeelcommissie is positief over de nota en onderschrijft het conceptadvies van het DB Zuid. In het bijzonder onderschrijft de stadsdeelcommissie het punt in de nota die het DB onderstreept dat het free floating deelvervoer breder verspreid moet worden, nu het nog vaak voorkomt dat de voertuigen het meest terecht komen op de plaatsen die mensen willen bezoeken. In de buurten waar het ov minder bereikbaar is, is vaak geen deelvervoer te vinden. Het is een uitdaging om ervoor te zorgen dat de free floating vervoermiddelen breed verspreid blijven.
- Daarnaast stelt de stadsdeelcommissie voor dat wanneer er deelfietsen worden toegekend dit niet te veel ten koste moet gaan van bestaande fietsparkeerplekken. We zien graag voldoende plekken voor de deelfietsen, aangezien er anders er meer fietsen op de stoep komen te staan buiten de vakken, wat voor overlast zorgt.

3.3.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Zuid. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het dagelijks bestuur adviseert de gemeente een actieve rol te nemen bij het vinden van inpandige locaties voor deelvervoer. Het college ziet ruimtelijk faciliteren als voornaamste rol van de gemeente bij het stimuleren van deelvervoer. Als er op privaat terrein de mogelijkheid is om een deelmobiliteitshub te openen, dan zal de gemeente – samen met de aanbieders – met de grondeigenaar in overleg treden over de mogelijkheden hiervoor.

Het DB vraagt uitgebreider in te gaan op de rol van aanbieders vanaf privaat terrein zoals de OV-fiets. Bij het bepalen van potentieel interessante locaties is een goede inpassing in de openbare ruimte essentieel. Het college zoekt daarom in gebieden waar de druk op de openbare ruimte (te) groot is binnen de huidige pilots al met verschillende partijen naar inpandige mogelijkheden in aanvulling op de locaties in de openbare ruimte. De ervaringen die worden opgedaan met deze locaties worden meegenomen in het aanvullende besluit dat het college neemt in 2024 over de deelfiets.

Het DB vraagt om in de stedelijke gebiedsontwikkeling Zuidas een scan uit te voeren naar kansen om fietsparkeren voor deelfietsen inpandig op te lossen. Het voornemen van het college is om

Nota van Beantwoording

inderdaad voor een aantal stedelijke gebiedsontwikkelingen, zoals de Zuidas, een gebiedsgerichte analyse voor deelvervoer te maken. Op dit moment wordt nagedacht over de inrichting van de Zuidflank, waarbij deelvervoer onderdeel van gesprek is.

Het DB is nog niet overtuigd van de noodzaak om het aantal en de voorwaarden voor de deelscooter te vergroten en verruimen. Het college ziet graag dat deelmobiliteit een volledige mobiliteitskeuze is, om dit te bereiken is er meer spreiding nodig in gebieden waar deelvervoer nog weinig aanwezig is. Hiervoor is een hoger aantal deelvervoer nodig.

Het DB geeft aan dat er door het free-floatingstelsel nog regelmatig overlast is van hinderlijk geparkeerde scooters, bijvoorbeeld in uitgaansgebieden. Het college geeft aan dat er een goede samenwerking is opgebouwd met de aanbieders en dat klachten over bijvoorbeeld hinder van deelscooters in overleg is aangepakt. De aanbieders van deelscooters hebben de afgelopen jaren diverse maatregelen genomen om hinder te voorkomen. Het aantal klachten is hierdoor in verhouding tot het aantal ritten afgenomen; het absoluut aantal klachten niet. Dit is een blijvend punt van aandacht in een stad die maar blijft groeien. Het DB geeft ook aan dat het stadsdeel graag betrokken wordt bij het aanwijzen van gebieden in Zuid waar de elektrische deelscooter niet free-floating maar alleen op daartoe aangewezen plaatsen mag worden achtergelaten. Een goede inpassing voor deelvervoer in de openbare ruimte is inderdaad belangrijk. Hierover wordt momenteel al het gesprek gevoerd met het stadsdeel.

Het DB geeft aan zich zorgen te maken over de snelheid van deelscooters. Het college willen dat in de toekomst alle deelvoertuigen uitgerust zijn met intelligente snelheidsbeperking-aanpassing (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 deelscooters kunnen 45 km/u vanwege de ritten van en naar buurgemeenten (regionale mobiliteit).

Het DB vraagt in te gaan op de overlap tussen de elektrische deelscooter en elektrische deelfiets. De elektrische deelscooter heeft naast een functie binnen de stad ook een regionale functie. Met het uitbreiden van de servicegebieden van de deelscooter naar Noord, Nieuw-West en Zuidoost is er een grotere kans op regionaal gebruik, omdat de afstand tussen het servicegebied en de regionale bestemmingen kleiner is. Daarmee komt er meer onderscheid tussen de functionaliteiten van de deelscooter en elektrische deelfiets.

Het DB vraagt het college te bekijken hoe deelproducten ook beschikbaar gesteld kunnen worden voor mensen met een lager inkomen, om vervoersarmoede te voorkomen. Het college ondersteunt inderdaad het belang van toegankelijkheid van deelvervoer wat betreft betaalbaarheid, maar heeft binnen het huidige vergunningensysteem geen invloed op prijzen van aanbieders. Betaalbaarheid blijft een punt van aandacht bij de doorontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam.

De stadsdeelcommissie en het DB onderschrijven het punt in de nota dat free-floating deelvervoer breder verspreid moet worden. Met het nieuwe beleid zetten we inderdaad in op een bredere spreiding van deelvervoer in Amsterdam, waar ook een hoger aanbod van deelvervoer voor nodig is.

Tot slot stelt het DB dat er voldoende plekken moeten komen voor deelfietsen, die niet ten koste gaan van bestaande fietsparkeerplekken. Indien er binnen het stadsdeel deelfietsen geplaatst

zullen worden, dan worden de plekken voor deze fietsen in samenwerking met het stadsdeel aangewezen.

3.4 West

3.4.1 Advies West

Geacht college,

Dank voor de adviesaanvraag over de Nota deelvervoer 2023. Deelvervoer is een belangrijk middel om in onze drukke stad ruimte te creëren op straat, te verduurzamen én de stad bereikbaar te houden. En dat allemaal tegelijk. Dat is een veelbelovend perspectief. Wij verwelkomen dan ook deze nieuwe nota en de voorgestelde maatregelen. We geven graag de volgende aandachtspunten en adviezen mee.

1. *Steun voor de beleidsdoelen*

De vier beleidsdoelen van de Nota deelvervoer 2023 steunt het DB West volledig. Deelvervoer draagt onder andere bij aan keuzevrijheid voor mobiliteit, vormt een alternatief voor eigen autobezit en helpt de druk op de openbare ruimte te verminderen. Ook de aanscherpingen ten opzichte van het huidige beleid steunen wij. In het bijzonder is de aandacht voor hinderlijk geparkeerde deelscooters een belangrijke toevoeging aan het beleid.

2. *Terughoudendheid met buurthubs*

Het DB West bepleit terughoudendheid met buurthubs in stadsdeel. We geven hier de volgende punten over mee:

- Wees terughoudend met buurthubs. Zelfs een relatief kleine hub kan in het dichtbebouwde West een flink obstakel zijn. Stoepen zijn over het algemeen smal en de parkeerdruk is hoog. De voordelen van een buurthub wegen niet automatisch op tegen het ruimtebeslag dat daar voor nodig is.
- DB West ziet de deelbakfiets als een serieus alternatief voor bepaalde autoritten. En de gebruikerscijfers lijken dat beeld te bevestigen. DB West is dan ook enthousiast over de omzetting van het experiment voor deelbakfietsen naar vast beleid. Om genoeg parkeerruimte te creëren voor deelbakfietsen, ziet DB West graag dat hiervoor parkeerplaatsen worden opgeheven. Met simpele ingrepen kan een parkeerplek opgeheven worden en geschikt gemaakt worden voor het parkeren van deelbakfietsen.
- Een buurthub sluit minder aan op de behoefte van reizigers. Die beginnen hun reis immers niet bij een buurthub, maar bij hun eigen voordeur. Vanaf hun eigen drempel plannen zij hun reis naar keuze. Reizigers gaan niet eerst naar een buurthub om daar hun reis en modaliteit te bepalen. Dat hebben zij online al gedaan. Zo bezien is de meerwaarde van een buurthub gering. Helemaal als dit afgezet wordt tegen het ruimtebeslag. In plaats van buurthubs ziet DB West liever een goede spreiding van verschillende vormen van deelvervoer door het stadsdeel, zodat zoveel mogelijk mensen een geschikt aanbod van deelvervoer in de buurt hebben.

Nota van Beantwoording

- DB West is wel voorstander van het clusteren van deelfervoer bij OV-knooppunten. Dit is een goede aanvulling om het laatste stukje van een reis sneller, makkelijker, duurzamer of goedkoper te kunnen afleggen.

3. *Betaalbaarheid en bekendheid deelfervoer voor specifieke groepen*

DB West ziet graag dat er aantal opties onderzocht worden om de betaalbaarheid en bekendheid van deelfervoer voor specifieke groepen te verbeteren. Concreet hebben we de volgende adviezen daarbij:

- Onderzoek de mogelijkheden om deelfervoer voor stadspashouders beter betaalbaar te maken.
- Onderzoek de mogelijkheden om korting te geven op deelfervoer, aan mensen die hun parkeervergunning vrijwillig inleveren.
- Onderzoek de mogelijkheden voor doelgroepenverbreding van deelfervoer. Bezie welke groepen de mogelijkheden van deelfervoer nu nog onvoldoende kennen. En bezie welke communicatie ingezet kan worden om hen beter te bereiken.

4. *Voeg versnelling van uitstootvrije mobiliteit toe als beleidsdoel*

Als aanvulling op de beleidsdoelen ziet DB West graag dat uitstootvrije mobiliteit expliciet als doel wordt genoemd. Deelfervoer kan bijdragen aan een versnelling van de transitie naar uitstootvrije mobiliteit. Uit de voorgestelde maatregelen blijkt al dat hier werk van wordt gemaakt, maar als beleidsdoel is het niet of nauwelijks verankerd. Wij zien dat graag wel gebeuren om het belang hiervan klip en klaar te maken.

3.4.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel West voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in West. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het DB ziet graag dat er parkeerplekken worden opgeheven voor het plaatsen van deelbakfietsen. Het college is van mening dat een goede inpassing van deelfervoer in de openbare ruimte belangrijk is. Op drukke plekken wordt gezocht naar goede invulling hiervan. De ervaringen met dedicated parkeervakken voor scooters op voormalige autoparkeerplekken worden hierin meegenomen.

Het DB geeft aan dat een buurthub minder aansluit op de behoefte van reizigers. Het college wil aangeven dat de plaatsing van buurthubs één van de mogelijkheden is voor het aanbieden van deelfervoer. Er zijn momenteel al diverse buurthubs in Amsterdam gerealiseerd. Het gebruik hiervan wordt gemonitord, de mate en manier waarop deze worden gebruikt, wordt meegenomen in de afweging voor het realiseren van meer buurthubs.

Het DB ziet graag opties onderzocht wat de betaalbaarheid van deelfervoer voor specifieke groepen moet verbeteren. Het college ondersteunt het belang van toegankelijkheid van

Nota van Beantwoording

deelvervoer wat betreft betaalbaarheid, maar heeft binnen het huidige vergunningensysteem geen invloed op prijzen van aanbieders, en de voorwaarden die verbonden kunnen worden aan de prijzen. Betaalbaarheid blijft een punt van aandacht bij de doorontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam.

Daarnaast vraagt het DB de mogelijkheden tot doelgroepenverbreding van deelvervoer te onderzoeken. Vanuit het programma Deelmobiliteit is onder Amsterdammers onderzocht hoe de kennis, houding en het gedrag is ten aanzien van deelvervoer. Het onderzoek is uitgevoerd onder Amsterdammers van verschillende leeftijden, wonend in verschillende stadsdelen. De inzichten uit het onderzoek zijn zeer waardevol en kunnen ook voor West benut worden.

Momenteel zijn bijna alle vormen van deelvervoer uitstootvrij. Alleen de auto met vaste standplaats heeft vaak nog een interne verbrandingsmotor, omdat niet elke standplaats op korte termijn kan worden uitgerust met een laadpaal, terwijl standplaatsauto's wel veel voordelen bieden qua gebruikskennmerken (zie Rapportage).

In de praktijk zou het opnemen van uitstootvrij als specifiek beleidsdoel dus weinig toevoegen. Wel zal in de komende jaren worden onderzocht hoe deelvervoer nog beter bij de bredere beleidsdoelstellingen van de gemeente kan aansluiten, waaronder doelen omtrent duurzaamheid. Dat kan betekenen dat in de volgende beleidsnota duurzaamheidsdoelen explicieter worden opgenomen.

3.5 Nieuw-West

3.5.1 Advies Nieuw-West

Het DB is blij met deze Nota deelvervoer 2023 en de daarin beschreven doelen en maatregelen. Het is goed om te zien dat er extra inspanning komt om ook in Nieuw-West het aanbod van deelmobiliteit op zodanig niveau te brengen dat het een aantrekkelijk alternatief wordt voor alle inwoners. Om dit voldoende concreet te maken en voor alle inwoners te zorgen voor het juiste aanbod op de juiste plek en het juiste moment heeft het DB een aantal adviezen. Het in de stadsdeelcommissie aangenomen advies van GoedBeterWest is hierin verwerkt.

Het DB geeft het college de volgende adviezen mee:

- Het DB adviseert om een gedegen analyse te maken van de vervoersbewegingen van de inwoners en bezoekers van Nieuw-West. Hiermee kan het aanbod van nieuwe deelmobiliteit zo goed mogelijk worden aangesloten bij de behoeften.
- Hoewel het DB uitbreiding van het aanbod toejuicht, moet tegelijk ook worden gezorgd dat dit niet leidt tot ongewenste overlast. Dit speelt met name bij de deelscooters met free floating systeem op verschillende locaties een rol en kan het imago van deelmobiliteit schaden. Het DB adviseert om met de lessen die elders in de stad al geleerd zijn op dit punt alles in het werk te stellen om overlast door deelvoertuigen, met name deelscooters, in Nieuw-West te voorkomen. Concreet adviseert het DB om op plekken waar overlast optreedt niet het free floating systeem te gebruiken, in lijn met de aangenomen motie van raadslid Ernsting (130.22). Het DB neemt het aangenomen advies van GoedBeterWest hier niet geheel over omdat het free floating systeem juist een belangrijke succesfactor is in het gebruik van

Nota van Beantwoording

deelscooters. Daar waar dit systeem geen overlast veroorzaakt adviseert het DB dan ook om dit te handhaven.

- In de Nota deilvervoer 2023 is onder het kopje sociale inclusiviteit het volgende te lezen: *"Bij de verdere ontwikkeling van deilvervoer is het daarom van belang dat het toegankelijk is wat betreft betaalbaarheid en gebruik."* Het DB adviseert om dit op korte termijn concreter uit te werken, met name het punt van de betaalbaarheid voor inwoners die financieel moeilijk rond kunnen komen. Hierbij zou onderzocht kunnen worden of het mogelijk is om een koppeling te maken met de Stadspas.
- Het college is voornemens om per 2024 betaald parkeren in te voeren in het grootste deel van Nieuw-West waar dat nu nog niet geldt. Dit kan voor inwoners een belangrijk keuzemoment zijn om al dan niet een auto (geldt zeker voor een tweede auto) weg te doen en over te stappen op deelmobiliteit. Maar dan moet het aanbod op dat moment wel voldoende aantrekkelijk zijn.
 - Het DB adviseert het college om daar waar mogelijk al voor de invoering van betaald parkeren nieuwe mogelijkheden voor deelmobiliteit te realiseren, met name in de delen van Nieuw-West waar dit nog nauwelijks bestaat.
 - Het DB adviseert het college om in de maanden vooraf aan de invoering van betaald parkeren de communicatie hierover te combineren met extra communicatie over de (bestaande en binnenkort nieuw te realiseren) mogelijkheden van deelmobiliteit. Wellicht kan zelfs met de aanbiedende partijen worden afgesproken dat ze in die periode een aantrekkelijke welkomstkorting bieden.
- Dit zelfde geldt voor de vele gebiedsontwikkelingen die in Nieuw-West komen en al gaande zijn, met name in Geuzenveld/Slotermeer en Sloterdijk. Dit zorgt voor veel verhuizingen en ook een verhuizing is voor inwoners een belangrijk verandermoment waarop mogelijk afstand kan worden gedaan van een auto. Bovendien is het voor veel nieuwe bewoners van sociale nieuwbouwprojecten vanwege het nulplafond helemaal niet mogelijk om een vergunning voor een eigen auto te krijgen.
 - Het DB adviseert het college om standaard bij gebiedsontwikkeling te zorgen voor een voldoende aanbod van deelmobiliteit in de directe omgeving, als het huidige aanbod nog tekort schiet. Dit zou in een zo vroeg mogelijk stadium financieel (in het investeringsbesluit) en ruimtelijk (in het openbare ruimte plan) geborgd moeten worden.
 - Het DB adviseert het college om bij elke gebiedsontwikkeling direct vanaf het begin van het proces (dus ruim voor de daadwerkelijke verhuizing) extra in te zetten op communicatie over de (bestaande en binnenkort nieuw te realiseren) mogelijkheden van deelmobiliteit in dat gebied. Ook hier kan wellicht met de aanbiedende partijen worden afgesproken dat ze in die periode een aantrekkelijke welkomstkorting bieden.
- Nieuw-West kent een aantal bedrijvengebieden waar in de ogen van het DB ook veel kansen liggen voor deelmobiliteit. De doelgroepen en daarmee de behoeftes zijn hier echter anders dan in woongebieden. Het is van groot belang dat hierbij nauw wordt samengewerkt met die bedrijven. Voor Sloterdijk is een Green Business Club opgericht die duurzame mobiliteit als een van de speerpunten heeft. Ook is er parkmanagement actief. Het DB adviseert om vanuit het programma Deelmobiliteit (naast de samenwerking met het gebiedsteam en de projectteams van de gebiedsontwikkelingen) nauw te gaan samenwerken met de Green Business Club en parkmanagement om deelmobiliteit ook in de bedrijvengebieden optimaal in te kunnen zetten.

3.5.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Nieuw-West. Ook samenwerking met eventuele andere partijen, zoals de Green Business Club en parkmanagement, zal worden gezocht indien de situatie daarom vraagt. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het DB adviseert om een gedegen analyse te maken van vervoersbewegingen van de inwoners en bezoekers van Nieuw-West om het aanbod van deelvervoer aan te laten sluiten bij de behoeften. Vanuit het programma Deelmobiliteit is onder Amsterdammers onderzocht hoe de kennis, houding en het gedrag is ten aanzien van deelvervoer. Het onderzoek is uitgevoerd onder Amsterdammers van verschillende leeftijden, wonend in verschillende stadsdelen. De inzichten uit het onderzoek zijn zeer waardevol en kunnen ook voor Nieuw-West benut worden.

Het DB adviseert om alles in het werk te stellen om overlast door deelvoertuigen, met name deelscooters, te voorkomen en op plekken waar overlast optreedt het free-floatingstelsel los te laten. Het college vindt het voorkomen van overlast erg belangrijk. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.

Het DB adviseert te onderzoeken of er een mogelijkheid is om een koppeling te maken tussen deelmobiliteit en de Stadspas, om deelmobiliteit toegankelijk te houden voor inwoners die financieel moeilijk kunnen rondkomen. Het college ondersteunt inderdaad het belang van toegankelijkheid van deelvervoer wat betreft betaalbaarheid, maar heeft binnen het huidige vergunningensysteem geen invloed op prijzen van aanbieders. Betaalbaarheid blijft een punt van aandacht bij de doorontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam.

Het DB adviseert om bij de invoering van betaald parkeren in te zetten op voldoende aanbod van deelvervoer en hierover te communiceren. In het huidige vergunningstelsel is er geen manier om de plaatsing van aanbod op een specifieke plek af te dwingen. Wel worden de aanbieders aangespoord tijdig aanbod te plaatsen in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Er wordt communicatie ingezet op de plekken waar betaald parkeren wordt ingevoerd, de mogelijkheden van deelmobiliteit wordt in deze communicatie meegenomen. Ook worden er gesprekken gevoerd om aanbieders aan te sporen (tijdelijk) gunstige prijzen te rekenen.

Ook adviseert het DB om bij gebiedsontwikkeling in te zetten op voldoende aanbod en communicatie. Het college verwijst deels naar het antwoord in de bovenstaande alinea. Aanvullend laat het college weten dat er op dit moment gekeken wordt hoe deelmobiliteit in nieuwe gebieden in een vroeg stadium kan worden aangeboden.

Nota van Beantwoording

Het DB geeft aan dat er veel kansen voor deelmobiliteit liggen in de bedrijvengebieden in Nieuw-West en adviseert het college om samen te werken met onder andere de Green Business Club en parkmanagement. Het college verwelkomt de specifieke kennis die het stadsdeel heeft en zal proberen samenwerking tot stand te brengen tussen de deelvervoeraanbieders en vertegenwoordigers en verenigingen van en verbonden aan bedrijventerreinen.

3.6 Centrum

3.6.1 Advies Centrum

Dank voor deze advies aanvraag.

Vooropgesteld is voor het stadsdeel Centrum de ontwikkeling en uitbreiding van de deelmobiliteit van groot belang. Het is één van de onderdelen die de autoluw-ambitie voor deze stad mogelijk moeten maken. Deelmobiliteit kent tegenwoordig vele vormen. Ieder vorm heeft specifieke positieve en negatieve effecten op de leefbaarheid en mobiliteit in de stad.

1. *Deelauto*

De ervaringen met deelauto's in het Centrum zijn positief. Ze vormen een waardevolle toevoeging aan de mobiliteits-mogelijkheden van bewoners. De deelauto biedt een goed, goedkoper en steeds betrouwbaarder alternatief voor de eigen auto. Stadsbreed lijkt het aanbod zich met name te richten op de gebieden waar de vraag al hoog is. Voor Centrum is het aanbod ruim en gevarieerd. Juist voor de buitengebieden, waar het aanbod van alternatieve vervoersvormen beperkter is en de afstanden en de afhankelijkheid automobilititeit groter, zal dus ook moeten worden ingezet op vergroting en variatie van het aanbod.

Het stadsdeel ondersteunt de keuze om aanbieders te stimuleren om te komen tot meer stadsbrede spreiding van het aanbod. Het dagelijkse bestuur staat positief tegenover de doelstelling van het college.

2. *Deelscooter*

De aanwezigheid van (deel)scooters in de stad leidt tot veel ongemak, verkeersonveiligheid, zorgen en leefbaarheidsproblematiek. De voornaamste problemen hierbij zijn (1) het parkeren op de stoep ten koste van de toegankelijkheid van de stad, (2) snelheidsverschillen met andere verkeersdeelnemers, (3) onjuist, asociaal en illegaal rijgedrag qua snelheid en positie op de weg. Deze problemen doen zich voor bij zowel de deelscooter als de private brom- en snorfietsen.

Bovenal constateert het stadsdeel dat de deelscooter niet bijdraagt aan drie van de vier doelen uit de nota.

De logistieke functie van de deelscooter (vervoer van goederen of passagiers) is beperkt en daarmee vormt de scooter eerder een alternatief voor de gezonde fiets dan voor het eigen autobezit.

Nota van Beantwoording

De bijdrage aan het regionaal mobiliteitssysteem is beperkt voor langere ritten (slechts 7% en naar een beperkt aantal bestemmingen) en kan voor de binnenstedelijke 'last mile' ook worden vervuld door gezondere alternatieven als de (elektrische) deelfiets. Aangezien blijkt dat de deelscooter slechts zeer beperkt de auto vervangt en een zeer negatief effect heeft op de beperkte ruimte en de leefbaarheid in de stad zorgt de deelscooter eerder voor meer druk op de openbare ruimte dan de beoogde vermindering van de druk.

De voordelen van de deelscooter zijn in de ogen van het stadsdeel te beperkt, zeker met het overige aanbod van deelmobiliteit dat functioneler of gezonder is.

Het bestaande aanbod aan deelscooters in de stad leidt op dit moment al tot te grote problemen ,waar de veronderstelde voordelen absoluut niet tegen opwegen. Uitbreiding (laat staan verdubbeling) van het aantal deelscooters in de stad is dan ook niet te rechtvaardigen. De constatering dat de hoeveelheid klachten, ondanks de eerdere uitbreiding, gelijk blijft kan positief worden uitgelegd. Het laat naar mening van het dagelijks bestuur vooral zien dat de grote overlast en druk op de leefbaarheid niet is afgenomen, ondanks de maatregelen die zijn getroffen. Inzet zou dan ook moeten zijn om eerste deze problemen te beperken door verplichte zelfregulering door aanbieders door toepassing van de bestaande technische innovatieve mogelijkheden. Voor de stad is van belang om meer en alléén in te zetten op uitbreiding van andere vormen van deelvervoer die dezelfde functie kunnen vervullen. Onduidelijk is dan ook waarom het college kiest voor het omzetten van het deelscooter experiment naar vast beleid gezien de bestaande overlast, de kosten en capaciteit die noodzakelijk is om de negatieve effecten te beperken en de zeer beperkte positieve resultaten op de gestelde doelen van deelvervoer.

Het dagelijks bestuur adviseert daarom bovenal om in geen geval nu de hoeveelheid deelscooters in de stad te vergroten en in de komende twee jaar het deelscooter experiment te beëindigen en de daarvoor uitgegeven vergunningen tot die tijd af te bouwen.

Wanneer ondanks het advies tot beëindiging van deelscootervergunningen toch wordt besloten deelscooters in de openbare ruimte te behouden dan adviseert het dagelijks bestuur en stadsdeelcommissie zelfregulering uitdrukkelijk op te nemen in de toekomstige vergunning/concessieverlening aan platform- of deelorganisaties voor mobiliteitsdiensten waarbij zowel het parkeren, het illegaal gebruik als de snelheid moet worden ondervangen. Hierbij verwijst het dagelijks bestuur graag naar het eerder vastgestelde (en bijgevoegd advies van de stadsdeelcommissie).

Ook adviseert het dagelijks bestuur om voor het hele stadsdeel Centrum te gaan werken met digitale parkeervakken en een daarbuiten geldend parkeerverbod voor deelscooters.

3. *Deelbakfiets*

Het stadsdeel staat zeer positief tegenover de introductie van de deelbakfiets. Voor veel bewoners biedt dit een zeer goed alternatief voor het vervoer van goederen op korte afstand en het vervoer van kinderen. Daarmee vervult het een nuttig alternatief voor het autobezit in de binnenstad. Het maakt de stad toegankelijker voor jonge gezinnen en (wanneer men vasthoudt aan het eigen autobezit) geeft het meer ruimte om deze op afstand te parkeren voor de noodzakelijke langere ritten. Het dagelijks bestuur staat dan ook zeer positief tegenover deze ontwikkeling en de voorgestelde uitbreiding. Wel geldt ook bij de bakfiets dat deze veel ruimte van de voetganger kan innemen en het instellen van vaste parkeervakken voor deze deelbakfietsen is dan ook essentieel voor de acceptatie door de stad.

Nota van Beantwoording

4. *Deelfiets*

Het stadsdeel Centrum is tevreden met de keuze om deelfietsen aan te bieden bij de grotere OV punten en buiten het stadsdeel Centrum. Het stadsdeel blijft van mening dat gezien de hoeveelheden fietsen, de beperkte openbare ruimte en de fijnmazigheid van het OV in de binnenstad het aanbieden van deelfietsen in het centrum ook in de toekomst niet gewenst is. Het dagelijks bestuur is dan ook voorstander van het voorzetten van het experiment in de huidige vorm

Bijlage; Advies SDC; 'Veilig onderweg een tandje erbij' d.d. 21 maart 2023

3.6.2 Bijlage

Advies stadsdeelcommissie Centrum – Veilig onderweg? Een tandje erbij!

Steeds meer Amsterdammer, jong en oud(er) en zeker bewoners en bezoekers van ons compacte centrum, voelen zich onbehagelijk of onveilig op de openbare weg. Dat geldt met name voor voetgangers en voor fietsers.

De aanleiding daartoe is meervoudig maar over enkele hoofdoorzaken bestaat consensus:

- Een compacte volle (binnen)stad met beperkte openbare ruimte per persoon
- Toenemende snelheidsverschillen op de straten en op de fietspaden vanwege elektrificatie fietsen en vermenging fietsen met scooters en brommobielen.
- Grootschalig negeren van afgesproken regels (verkeersvoorschriften), gebruik mobiele apparaten tijdens de rit, asociaal (weg)gedrag.

De stadsdeelcommissie (SDC) Centrum ziet deze ontwikkelingen met lede ogen aan doch wil niet lijdzaam toezien. Er is een scala aan mogelijkheden om de veiligheid en het veiligheidsgevoel van onze stadsgenoten en onze bezoekers te verbeteren. Daarvoor zijn binnen afzienbare tijd ook gewoon concrete acties mogelijk. Dit advies richt zich op twee zaken die direct kunnen worden opgepakt, namelijk het invoeren van meer cameratoezicht in het centrum en het steviger inzetten op het nemen van maatschappelijke verantwoordelijkheid door een aantal relevante organisaties. Er moet nu iets gebeuren, er kan nu iets worden ondernomen: Een tandje erbij!

Camera toezicht

Camera toezicht zoals bij de onderdoorgang Rijksmuseum, de west tunnel CS en een tijdelijke opstelling bij de Buysbrug (stadsdeel West) hebben de effectiviteit van dit middel ondubbelzinnig aangetoond. Project SNOR in 2022 bevestigt de potentie voor verbeteren veiligheid en de efficiënte voor handhaving door dit middel.

1. De SDC Centrum adviseert om nog in 2023 Q3 onverwijld een aantal – zeker 5 – camera's in ons stadsdeel in te zetten voor handhaving verkeersregels door scooters, brommobielen, LEV's en motoren. Handhaving zowel op inrij en doorrij verboden dus ook tegen de richting in rijden. Deze camera's kunnen op wisselende locaties worden ingezet, telkens voor een bepaalde termijn (enkele tot meer maanden). Potentiële locaties periodiek te bepalen na overleg met bewonersorganisaties, BIZ'n en SDC – AANGENOMEN

Nota van Beantwoording

2. *Maatschappelijke verantwoordelijkheid*

Platformorganisaties en verhuurorganisaties voor mobiliteitsdiensten dienen hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en ook uit te voeren. De SDC Centrum adviseert het stadsdeelbestuur en het college om zelfregulering uitdrukkelijk op te (gaan) nemen in de vergunningsverleningen aan platform- of deelorganisaties voor mobiliteitsdiensten. Het juridisch kader biedt hiervoor de mogelijkheden als het gaat om inrijverboden, misbruik van fietspaden, fout parkeren. Dit kan op korte termijn worden genomen waarbij alle aanbieders van mobiliteit (deel)diensten worden aangesproken zodat zij in een gelijk speelveld opereren –
AANGENOMEN

3.6.3 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Centrum. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het college vindt het fijn om te horen dat het DB de ontwikkelingen en plannen omtrent de deelauto, deelbakfiets en deelfiets steunt.

Het DB geeft aan zeer negatief te zijn over de ontwikkelingen rondom de deelscooter en adviseert de aantallen niet te verhogen, maar juist af te schalen. Het college betreurt dit. Het is begrijpelijk dat er minder enthousiasme bestaat over de verdere volwassenwording van deelscooters als deelmodaliteit, vanuit het perspectief van stadsdeel Centrum waar de negatieve aspecten van deelscooters het meest naar voren komen. Tegelijkertijd moeten deze aspecten worden gewogen tegen de bredere voordelen voor de stad waarbij de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief vormt. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Ook wordt in de Nota deelvervoer 2023 benoemd dat we hinder proberen te vermijden door in te zetten op spreiding van het aanbod over de stad. Er kan een maximum aantal deelscooters per aanbieder worden uitgewerkt in gebieden met een bezoekersaantrekkende werking (waaronder het centrum). Het college ziet het advies van stadsdeel Centrum als extra aansporing om deze maximum aantallen verder uit te werken in de Nadere regels deelscooter 2023. Dit sluit aan bij de wens van stadsdeel Centrum om het aantal deelscooters in stadsdeel Centrum niet te verhogen.

Daarnaast is er een advies van de SDC aangenomen waarin het college wordt geadviseerd om zelfregulering uitdrukkelijk op te nemen in de vergunningsverleningen aan platform- of deelorganisaties voor mobiliteitsdiensten. Het college vindt het belangrijk dat er een in goede samenwerking tussen de aanbieders en de gemeente wordt gewerkt aan zo min mogelijk overlast van deelscooters. Ook in de vergunningsvoorwaarden worden een aantal zaken van de aanbieders gevraagd, zoals een veiligheidsplan met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers.

3.7 Zuidoost

3.7.1 Advies Zuidoost

Het dagelijks bestuur onderschrijft de doelen voor inzet van deelvervoer en ziet een sterke noodzaak voor de uitrol in stadsdeel Zuidoost gezien;

1. De grootschalige gebiedsontwikkeling met de opgave van 50.000 nieuwe woningen/huishoudens en 30.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de komende decennia.
2. De grote druk die er al heerst op de openbare ruimte door de mobiliteit t.b.v. een combinatie van functies in Amstel 3: werken in het kantoren en bedrijvengebied, maatschappelijke en zorginstellingen in het Medical business Park, leisure/evenementen in het Arena gebied, waar bij meerdere evenementen tegelijk tot 100.000 bezoekers van en naar het gebied reizen en de groei van het aandeel wonen in Amstel 3. Naast de mobiliteit van de huidige bewoners, bedrijven en voorzieningen in het woongebied aan de oostkant van het spoor.
3. De lage parkeernorm en beperking of afwezigheid van parkeerplaatsen voor woningen die na 2017 zijn gebouwd, waarbij desondanks de noodzaak van autogebruik aanwezig is.
4. Het ontbreken van openbare parkeerplaatsen in Amstel 3, parkeren is daar op eigen terrein of in parkeergarages.
5. De mogelijke invoering van betaald parkeren in 2024 waardoor autogebruik – en bezit verder wordt ingeperkt.
6. De noodzaak om het aantal autobewegingen te beperken ten behoeve van schone lucht, bereikbaarheid en leefbaarheid in het stadsdeel, zie de geambieerde groeiscenario's van het autoverkeer van maximaal 15% zoals opgenomen in het mobiliteitsplan Zuidoostflank.
7. Krapte op de woningmarkt: Met name jongeren en starters hebben moeite met het vinden van een eigen woning. Hierdoor blijven veel twintigers nog geruime tijd thuis wonen. Deze jonge werkenden hebben vaak de beschikking over een auto. Gevolg is een hoog autobezit vooral in grotere gezinnen, wat nog voortkomt uit een verleden toen de goede auto- bereikbaarheid en parkeermogelijkheden bewoners naar het stadsdeel trokken. Met de mogelijke invoering van betaald parkeren kunnen in bestaande gebieden met een 'oude' parkeernorm maar 2 vergunningen per huishouden worden verkregen. Grote kans dat jongeren hierdoor hun auto weg moeten doen en open staan voor een alternatief.

Vanuit economisch perspectief en een geïndiceerd risico van vervoersarmoede in enkele buurten, kan gebruik van deelvervoer, vooral de deelauto een alternatief zijn voor degenen die aangewezen zijn op autogebruik, maar zich deze eigenlijk niet kunnen permitteren vanwege de hoge vaste lasten.

9. Hubvisie Amsterdam (2021): Vanuit de Hubvisie worden dit jaar 3 deelhubs

Nota van Beantwoording

rondom belangrijke metrostations gerealiseerd. Er worden op de korte termijn geen andere deelvervoerhubs in Zuidoost gerealiseerd.

10. Dreigende verschraving van het openbaar vervoer kan ertoe leiden dat meer reizigers aangewezen zijn op alternatieven.

Met het faciliteren van deelauto's geven we bewoners en bezoekers de mogelijkheid om wanneer noodzakelijk, gebruik te kunnen maken van de auto voor de langere afstanden, zonder dat het autobezit en gebruik substantieel stijgt en daarmee het aantal autokilometers en het beslag op de openbare ruimte.

De deelfiets kan voor de forens en andere bezoekers aan het stadsdeel die met het openbaar vervoer reizen worden ingezet voor natransport tussen ov halte/ station en eindbestemming of voor transport binnen het stadsdeel.

Deelscooters en E bikes kunnen worden ingezet voor de langere afstanden naar andere stadsdelen en de regio. De deelbakfiets is voor bewoners en bezoekers een goed alternatief voor autogebruik bij het vervoeren van zwaarder of groter materieel of goederen en voor het vervoer van meerdere schoolgaande kinderen tegelijk. Hiermee kan ook de verkeersdrukke en veiligheid rond scholen bij halen en brengen met de auto worden teruggedrongen.

Aandachtspunten

In de Rapportage deelvervoer 2022 vallen een aantal zaken op wat betreft stadsdeel Zuidoost.

- Het ontbreekt aan cijfers over de behoefte aan deelvervoer specifiek voor Zuidoost.
- Het servicegebied voor free floating deelauto's is gering. Er is geen dekking in Venserpolder, D-buurt, E-buurt, Bijlmermuseum, K-buurt, Geerdinkhof/Kantershof, Nellestein, Gein, Holendrecht en Reigersbos.
- Het aantal vaste standplaatsen voor deelauto's is ook zeer gering. Er zijn maar 14 vaste standplaatsen in het stadsdeel te vinden.
- Het deelfietsexperiment stationsomgeving is met de uitvoering door twee aanbieders die er vroegtijdig mee ophielden geen succes gebleken. In 2022 zijn er slechts 15 deelfietsen in het stadsdeel geplaatst. GoAbout heeft zich inmiddels teruggetrokken als aanbieder. Hierdoor is het kleine aanbod dat er was inmiddels weer van straat verwijderd. Een evaluatie over het mislukken van dit experiment in de vorm van een quick scan is noodzakelijk voordat wordt besloten tot verlenging.
- Er is in Zuidoost nog niet gestart met het aanbieden van deelbakfietsen.
- Een experiment met E-bikes van werkgevers via Zuidoost Bereikbaar vond plaats tijdens de corona epidemie toen veel werknemers thuis werkten. Hierdoor kon het project niet goed geëvalueerd worden en waren de resultaten niet bruikbaar ten behoeve van voortzetting van het aanbod
- Voor de deelscooter mogen aanbieders zelf het servicegebied bepalen. Het aanbieden van deelscooters in Zuidoost is dus een afweging die de aanbieder maakt. Dit komt er op neer dat er in Zuidoost slechts een paar hele kleine servicegebieden zijn bij de Spinozacampanus (D-buurt) en bij de metrostations tussen Duivendrecht en Holendrecht. Hiermee ligt het aanbod van de deelscooter in Zuidoost veel lager dan de rest van de

Nota van Beantwoording

stadsdelen

-Het DB spreekt haar waardering uit over het uitbreiden van de contracten met de huidige aanbieders, waarbij gestimuleerd wordt meer deelauto's en -scooters in Zuidoost te plaatsen. Het DB plaatst wel kanttekeningen bij het gebruik van deelscooters **binnen** het stadsdeel. Met de komst van meer deelscooters in het stadsdeel kan de druk op de fietspaden toenemen. Onervaren en roekeloze scootrijders op het fietspad kunnen voor onveilige situaties zorgen. Anders dan in de rest van Amsterdam zijn snorfietsen hier 'langzaam' verkeer, vanwege de scheiding van verkeersstromen [autoverkeer op de dreven] aangewezen op gebruik van fietspaden.

- tot 40% van de bezoekers aan evenementen maakt gebruik van de auto. De verwachting is dat dit niet gauw zal veranderen zolang het openbaar vervoer nog te weinig betrouwbaar en het aanbod nog onvoldoende is om een goede bereikbaarheid en terugreis in de avond en nacht voor deze bezoekers te garanderen.

Samengevat zijn de spreiding, het aandeel, het aanbod en de toegang tot deelvervoer in stadsdeel Zuidoost zeer beperkt. De ontwikkelingen binnen stadsdeel Zuidoost bieden voldoende kansen en aanknopingspunten om deelvervoer tot een succes te maken.

Het DB adviseert

Specifiek voor Zuidoost behoefteonderzoek naar deelvervoer te doen voor de verschillende categorieën bezoekers en bij nieuwe en zittende bewoners. Hiermee kunnen vraag en aanbod beter op elkaar afgestemd.

Benoem in het programma van eisen bij nieuwe concessies contracten/aanbestedingen voor deelvervoer concrete aantallen en dekkinggebieden.

Onderzoek met een quick scan wat de reden is van het mislukken van de pilot deelfietsen rond stations in Zuidoost en besluit met de lessen van het experiment of en hoe het experiment wordt voortgezet. Bekijk de mogelijkheid om ook E-bikes in het experiment mee te nemen.

Het uitbreiden van nieuwe OV-verbindingen loopt meestal achter op de nieuwbouw. Deelvervoer kan de vervoersvraag in de tussentijd opvangen. Verhuizing naar een nieuwe buurt en omgeving kan betekenen dat men meer openstaat of genoodzaakt is tot gedragsverandering zoals gebruik van deelauto in plaats van de eigen auto of de overstap van de auto naar andere vervoersvormen.

Zorg bij oplevering van nieuwe buurten voor een divers aanbod van deelvervoer.

Benut de kans om bij gebiedsontwikkeling ook de deelbakfiets in te voeren, die nu nog ontbreekt, door een pilot te starten met het aanbieden van deelbakfietsen.

Mogelijk wordt er in 2024 gestart met de uitbreiding van betaald parkeren in Zuidoost. *Het DB adviseert maatregelen te nemen op het gebied van communicatie en promotie van deelvervoer, die inspelen op de mogelijke invoering van betaald parkeren. Tevens wordt geadviseerd om in deze gebieden de dichtheid van deelauto's te verhogen, zodat er van meet af aan een betrouwbaar deelautosysteem is waar bewoners op kunnen overstappen. Het is hierbij*

Nota van Beantwoording

noodzakelijk om zowel met vaste standplaats voor regionale afstanden als free floating auto's voor de binnenstedelijke ritten.

Het toevoegen van aanbod deelscooters zou kunnen bijdragen aan het reeds bestaande gevoel van onveiligheid van de fietspaden. Het aanbieden van deelscooters zou gepaard moeten gaan met een goede voorlichting en focus op gebruik voor de lange afstand. Gebruik binnen het stadsdeel en de drukke woonbuurten moet worden ontmoedigd.

Deelvervoer zou een rol kunnen spelen bij het terugdringen van vervoersarmoede. Het DB adviseert daarom te onderzoeken hoe bijvoorbeeld de stadspas kan worden ingezet bij het toegankelijk maken van deelvervoer voor mensen met een smalle beurs.

Om het fietsgebruik en te stimuleren, moet de focus voor bewoners in Zuidoost wel gericht blijven op eigen fietsbezit, net als de bewoners van andere stadsdelen. Zuidoost heeft daarin nog een inhaalslag te maken. Dit blijft de meest laagdrempelige en duurzame manier van verplaatsen binnen het stadsdeel.

Voor de langere afstanden kan een aanbod van elektrische deelfietsen wenselijk zijn. Hiervoor zou een pilot gestart kunnen worden, gericht op bewoners.

Voor de unieke situatie van de evenementen in het ArenAgebied welke gepaard gaan met pieken zeer grote aantallen bezoekers het jaar rond, moeten specifieke doelgroep gerichte deelvervoer concepten uitgewerkt worden.

Onderzoek de mogelijkheid van een pilot deelvervoer i.c.m. parkeren op afstand. Breidt hiervoor het aantal hubs uit, 3 deelhubs rond metrostations is hiervoor niet toereikend.

Het dagelijks bestuur neemt aanvullend het advies van de stadsdeelcommissie over.

In het eerder afgegeven advies "uitbreiding betaald parkeren" heeft de Stadsdeelcommissie onder adviespunt 10 aangegeven dat deelvervoer in Zuidoost gestimuleerd en gefaciliteerd dient te worden als één van de alternatieven voor het bezit en gebruik van de eigen auto door bewoners in Zuidoost.

De conceptreactie van het DB op het gevraagde advies "deelvervoer" is in lijn met hetgeen de SDC eerder heeft gesteld. Het DB lijkt welwillend te staan ten opzichte van ontwikkelingen die een uitbreiding van de verschillende vormen van deelvervoer inhouden. Er worden nog wel onzekerheden en risico's benoemd en er wordt geadviseerd om nadere onderzoeken te verrichten en waar mogelijk met pilots te starten om ervaring op te doen. De formuleringen van het DB komen de SDC als prudent voor en de standpunten kunnen door de SDC worden overgenomen.

Op het onderdeel "deelauto" maakt de SDC wel een meer uitgebreide analyse en een meer concrete advisering dan het DB.

De deelauto kan voor iedere bewoner in Zuidoost een alternatief zijn voor een eigen auto maar de afwegingen in de te maken keuze kunnen zeer uiteenlopend zijn. Het maakt voor een

Nota van Beantwoording

bewoner ook een groot verschil of die een eigen parkeergelegenheid heeft dan wel tegen lage kosten op een openbare parkeerplek kan staan of dat die bewoner niet over een eigen parkeergelegenheid beschikt en evenmin tegen acceptabele kosten op een openbare parkeerplek kan gaan staan. Een "eigen" auto hoeft overigens niet noodzakelijk eigendom van een bewoner te zijn, het gaat erom of die bewoner een (bijna) exclusief gebruiksrecht voor die auto heeft.

Als vanaf volgend jaar betaald parkeren in bijna geheel Zuidoost een feit wordt dan zal, in veel gevallen, de deelauto niet snel goedkoper zijn voor de mensen met eigen parkeergelegenheid of met een parkeervergunning voor ongeveer 36 euro per 6 maanden. Bij de huidige tarieven zal er dan duidelijk minder dan 5.000 km per jaar gereden moeten worden voordat de deelauto per gereden kilometer echt goedkoper wordt. De praktische beperkingen van de deelauto in de zin dat de beschikbaarheid nooit zo goed kan zijn als van de eigen auto en het emotionele aspect dat de deelauto geen "eigen" domein is, zullen deze bewoners zeker in een te maken keuze laten meewegen.

Geheel anders liggen de afwegingen voor de groeiende groep bewoners van woningen/appartementen gebouwd vanaf jaar 2017 die geen eigen parkeergelegenheid (meer) hebben én ook geen parkeervergunning voor een openbare parkeerplek (meer) kunnen verkrijgen. Als deze bewoners al parkeerruimte van een derde/private partij kunnen huren dan slechts tegen hoge kosten tot wel 300 euro per maand.

Voor hen zal de vergelijking tussen de eigen auto en de deelauto veel sneller in het voordeel van de deelauto uitvallen. Een deelauto in Amsterdam Zuidoost heeft als voordeel dat deze geen vaste standplaats hoeft te hebben maar een free float kent binnen geheel Zuidoost voor niet (volledig) elektrische auto's (kosten vergunning euro 56,72 per 6 maanden) of zelfs een free float binnen geheel Amsterdam voor volledig elektrische auto's (kosten vergunning euro 459,34 per 6 maanden). Een rit met de deelauto naar de binnenstad van Amsterdam om de auto daar vervolgens gewoon vele uren te parkeren is dan veel goedkoper dan met de eigen auto omdat er niet euro 7,50 per uur voor het parkeren betaald hoeft te worden.

Het enige probleem voor de deelauto lijkt te zijn dat deze wel eens te succesvol zou kunnen worden in Zuidoost omdat er straks zoveel inwoners zullen zijn die realiter geen eigen auto kunnen aanhouden en dan een deelauto als alternatief daarvoor zullen nemen.

Concrete aanbevelingen:

- faciliteer de deelauto in Zuidoost op alle mogelijke manieren, leg de deelauto geen strobreed in de weg
- laat de huidige, relatief lage, kosten voor een parkeervergunning (euro 56,72 per 6 maanden respectievelijk euro 459,34 per 6 maanden) ongemoeid
- stel geen limiet vast voor een maximaal aantal af te geven parkeervergunningen voor de deelauto
- bewoners van Zuidoost moeten keuzevrijheid hebben om de deelauto of een andere vervoersoptie te nemen die het meest aansluit bij wensen/behoefte
- zorg voor een gezonde concurrentie tussen verschillende aanbieders van deelvervoer, zodat bewoners kunnen kiezen uit een divers aanbod passend bij hun wensen/behoefte
- zorg voor een flexibel regelgevend kader dat ruimte biedt aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd de veiligheid en belangen van de gebruikers beschermt
- moedig flexibele deelvervoermodellen aan, zoals free-floating en peer-to-peer platforms

Nota van Beantwoording

omdat deze modellen voor bewoners de mogelijkheden kunnen vergroten en het deelfervoer toegankelijker maken

- stimuleer innovatieve en diverse deelfervoeroplossingen die de mobiliteit in Zuidoost kunnen verbeteren Bevestiging van een onderdeel uit advies DB:
- geef korting op een abonnement voor een deelauto aan stadpashouders

Tot slot

Deelfervoer is slechts een onderdeel van mobiliteit. De SDC kan niet genoeg benadrukken dat mobiliteitsvraagstukken altijd integraal beoordeeld moeten worden. Verschillende soorten van vervoer moeten in relatie tot elkaar worden gezien en zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. In dat kader is het belangrijk dat de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) niet verslechterd maar juist verbeterd of wordt uitgebreid als zeer belangrijk onderdeel in de totale mobiliteitsmix.

3.7.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Zuidoost. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het DB adviseert specifiek voor Zuidoost een behoefteonderzoek naar deelvervoer te doen zodat vraag en aanbod op elkaar kunnen worden afgestemd. Vanuit het programma Deelmobiliteit is onder Amsterdammers onderzocht hoe de kennis, houding en het gedrag is ten aanzien van deelvervoer. Het onderzoek is uitgevoerd onder Amsterdammers van verschillende leeftijden, wonend in verschillende stadsdelen. De inzichten uit het onderzoek zijn zeer waardevol en kunnen ook voor Zuidoost benut worden. Daarnaast worden de drie hubs die in Zuidoost geopend worden gemonitord. Ook dit geeft inzicht in het gebruik van deelvervoer.

Het DB adviseert bij nieuwe concessies contracten/aanbestedingen voor deelvervoer concrete aantallen en dekkingsgebieden te benoemen. Binnen het huidige vergunningensysteem wordt er ingezet op spreiding en maximale aantallen in drukke gebieden voor deeltweewielers. Tegelijkertijd worden vormen van aansturing onderzocht, waaronder een concessie. Binnen het convenant 'Autodelen van *niche naar mainstream*' is zowel spreiding als meer aanbod in onder andere Zuidoost een van de afspraken.

Het DB adviseert met een quick scan te onderzoeken wat de reden is van het mislukken van de pilot deelfietsen rond stations in Zuidoost om daarna te kijken hoe het experiment doorgezet kan worden, eventueel met elektrische deelfietsen. Het hele deelfietsexperiment wordt nog geëvalueerd, ervaringen in Zuidoost worden hierin meegenomen. Op basis van de gewijzigde beleidsregel voor buurthubs worden er nieuwe locaties gerealiseerd waar ook (elektrische) deelfietsen in komen te staan. Op dit moment zijn er verschillende trein-/metrostations in Zuidoost in beeld om hubs te realiseren.

Het DB vraagt het college te zorgen voor deelmobiliteit bij de oplevering van nieuwe buurten. Op dit moment wordt gekeken hoe deelmobiliteit in een vroeg stadium kan worden aangeboden in nieuwe buurten, om zo de minder goede bereikbaarheid met OV op te vangen. De deeltbakfiets wordt daarnaast stadsbreed uitgerold, waarmee er aanbod komt in Zuidoost.

Het DB adviseert om bij de invoering van betaald parkeren in te zetten op voldoende aanbod van deelvervoer en hierover te communiceren. In het huidige vergunningsstelsel is er geen manier om de plaatsing van aanbod op een specifieke plek af te dwingen. Wel worden de aanbieders aangespoord tijdig aanbod te plaatsen in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Er wordt communicatie ingezet op de plekken waar betaald parkeren wordt ingevoerd, de mogelijkheden van deelmobiliteit wordt in deze communicatie meegenomen. Ook worden er gesprekken gevoerd om aanbieders aan te sporen (tijdelijk) gunstige prijzen te rekenen.

Het DB geeft aan dat het aanbieden van deelscooters gepaard moet gaan met goede voorlichting en een focus op de lange afstand. Het college is het hiermee eens. Deeltweewielers bieden gezamenlijk een alternatief voor het gebruik van de privéauto. Alle aanbieders van de verschillende modaliteiten worden gevraagd actief voorlichting te geven over de verkeersveiligheid.

Nota van Beantwoording

Het DB adviseert te onderzoeken hoe de stadspas ingezet kan worden bij terugdringen van vervoersarmoede, om deelmobiliteit toegankelijk te maken voor mensen met een smalle beurs. Het college ondersteunt inderdaad het belang van toegankelijkheid van deelvervoer wat betreft betaalbaarheid, maar heeft binnen het huidige vergunningensysteem geen invloed op prijzen van aanbieders. Betaalbaarheid blijft een punt van aandacht bij de doorontwikkeling van deelvervoer in Amsterdam.

Het DB geeft aan dat Zuidoost fietsgebruik en fietsbezit blijft stimuleren bij de bewoners in Zuidoost. Voor langere afstanden kan het aanbod van elektrische deelfietsen wenselijk zijn. Op dit moment is het experiment deelfietsen nog steeds actief, het aanbieden van elektrisch deelfietsen is onderdeel van dit experiment en de resultaten hiervan worden meegenomen in de evaluatie en de verdere plannen.

Het DB vraagt specifieke doelgroepgerichte deelvervoer concepten uit te werken om de pieken in de bezoekersaantallen rondom het ArenAgebied op te vangen. Op dit moment wordt gewerkt aan het toevoegen van deelvervoer aan P+R locaties, zoals opgenomen in het onlangs vastgestelde nieuwe P+R beleid. Specifiek voor evenementen ligt er een grotere bereikbaarheidsvraag, waar deelvervoer een rol in kan vervullen. Op dit moment zijn er drie locaties rondom de ArenA waar deelscooters kunnen parkeren. In samenwerking met het gebiedsteam willen we de mogelijkheden voor uitbreiding bespreken.

Verder neemt het DB het advies over van de Stadsdeelcommissie (SDC). De SDC wil dat deelvervoer in Zuidoost gestimuleerd en gefaciliteerd wordt als een van de alternatieven voor het bezit en gebruik van de eigen auto. Daartoe adviseren zij de deelauto op alle mogelijke manieren te faciliteren, adviseren zij dat bewoners van Zuidoost keuzevrijheid moeten hebben om de deelauto of een andere vervoersoptie te nemen die het meest aansluit bij wensen en behoeften, en adviseren zij te zorgen voor een flexibel regelgevend kader. Daarnaast adviseren zij flexibele deelvervoermodellen aan te moedigen en innovatieve en diverse deelvervoeroplossingen te stimuleren. Het college vindt het prettig dat de SDC het gebruik van deelvervoer ondersteunt. Amsterdam zet ook de komende jaren in op verdere groei van deelvervoer als alternatief voor de eigen auto door vergroting van de mobiliteitskeuzes en ten behoeve van efficiënt gebruik van de beschikbare openbare ruimte in de stad. Flexibele deelvervoermodellen en innovatieve deelvervoeroplossingen zijn hier onderdeel van.

Daarnaast adviseert de SDC om de relatief lage kosten voor een parkeervergunning ongemoeid te laten. Op dit moment zijn er geen plannen om de kosten voor een autodeelvergunning te verhogen.

Ook adviseert de SDC om geen limiet vast te stellen voor een maximaal aantal af te geven parkeervergunningen voor de deelauto. Op dit moment is er alleen een limiet voor free-floating deelauto's. Voor andere vormen van deelauto's zijn er geen limieten.

Tot slot adviseert de SDC om te zorgen voor een gezonde concurrentie tussen verschillende aanbieders van deelvervoer, zodat bewoners kunnen kiezen uit een divers aanbod passend bij hun wensen/behoeften. Het college stimuleert binnen het huidige systeem diversiteit in vormen van deelvervoer en aanbieders, om zo bewoners te laten kiezen wat het best past bij hun wensen/behoeften. In hubs worden bijvoorbeeld al verschillende vormen van deelvervoer en deelvervoer van verschillende aanbieders aangeboden, om zo te zorgen voor keuzevrijheid voor de Amsterdammer.

3.8 Noord

3.8.1 Advies Noord

Inbedding van deelfervoer in mobiliteitsplan Noord

Het DB Noord is de nota deelfervoer 2023 ter advisering aangeboden. Deze nota reflecteert en verdiept op de ontwikkelingen en gedane experimenten op het gebied van o.a. deelauto's, deel(elektrische)fietsen en deelscooters binnen de gemeente Amsterdam. Verder wordt helder uiteengezet dat elke vorm van deelfervoer een eigen mobiliteitsdoelstelling vervult en deelfervoer hiermee geen one-size-fits-all concept is. Het DB ziet deelfervoer in Noord als noodzakelijke aanvulling op overige vervoersopties en omarmt de verdere gecontroleerde uitrol van deelfervoer. In het mobiliteitsplan Amsterdam Noord staat bijvoorbeeld het volgende aangegeven. *"De aanpak is om eerst het voetgangers- en fietsnetwerk op orde te krijgen, te experimententeren met slimme mobiliteitsoplossingen en een significante verbetering voor het openbaar vervoer te realiseren. Ook wordt ingezet op deelmobiliteit en hubs in zowel gebiedsontwikkeling als bestaand Noord"* Wat het DB betreft valt en staat de verdere ontwikkeling van deelfervoer met de overige mobiliteitsontwikkelingen binnen het stadsdeel en is, zoals genoemd in het mobiliteitsplan, een volwaardig ov-netwerk, goed onderhouden fietspaden en een dekkend aanbod van deelfervoer essentieel om een beperktere rol van de auto waar te kunnen maken. Ook de stadsdeelcommissie heeft het DB geadviseerd om deelfervoer verder te stimuleren als belangrijke aanvulling op de bestaande mobiliteitsopties. Tevens wil het DB graag dat in de gaten gehouden of de verdere uitrol van betaald parkeren leidt tot extra motivatie/vraag naar deelfervoer binnen het stadsdeel.

Aanbod deelfervoer in Amsterdam Noord

Het aanbod van deelfervoer in Amsterdam Noord is momenteel nog vrij beperkt in vergelijking met andere stadsdelen. De private aanbieders van deelfervoer werken namelijk vraag gestuurd en geven aan dat de vraag vanuit onze inwoners naar deelfervoer beperkt is. Anderzijds constateren wij dat het omarmen van deelmobiliteit ook een kwestie van gedragsverandering en gewenning is. Het feit dat er weinig aanbod is zorgt er ook voor dat de bewoners in Amsterdam-Noord het nog niet als serieuze optie beschouwen, waardoor gewenning en gedragsverandering ook niet plaats kan vinden. Het DB vindt dat deze vicieuze cirkel vraagt om een doorbraak. We zijn content dat dit erkend wordt in de nota deelfervoer en er specifiek wordt ingezet op meer aanbod in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Verhoging van aanbod en vergroting van het servicegebied is essentieel om bijvoorbeeld de deelauto daadwerkelijk een alternatief te laten zijn voor de privéauto. Echter uit de nota deelfervoer blijkt nog niet op welke wijze private partijen geprikkeld zullen worden om hun aanbod en servicegebied te vergroten. Graag horen we welke sturingsmogelijkheden we als gemeente hebben om dit voor elkaar te krijgen.

In de nota deelfervoer staat tevens *'In Noord, Nieuw-West en Zuidoost is in beperkte mate deelfervoer beschikbaar. Het autobezit is hier bovendien hoger, waardoor er nog minder vraag is naar deelfervoer. Tegelijkertijd is het aanbod van openbaar vervoer buiten de Ring A10 en ten noorden van het IJ minder dan in de rest van de stad, wat juist een stimulans voor deelfervoer vormt'*. Het DB wil vanwege de strekking van deze quote wel benadrukken dat deelfervoer beschouwd moet worden als belangrijke aanvulling op hoogwaardig openbaar vervoer en zeker niet beschouwd zou moeten worden als eventuele vervanging van openbaar vervoer. Verder is het DB is verheugd om te zien dat er door middel van gerichte communicatie in wordt gezet op het onder ogen brengen van het aanbod en de voordelen van deelfervoer, waarmee ingezet wordt op gedragsverandering. Het DB adviseert om hier ook gebruik te maken van een buurt en doelgroep gerichte aanpak, om

Nota van Beantwoording

daadwerkelijk zoveel mogelijk inwoners te bereiken en hiermee de toegankelijkheid en inclusiviteit te verhogen. Tevens willen we de beperkte aansluiting van de pontverbindingen op het openbaar vervoer (Zamenhofstraat, IJplein, Buiksloterweg, Distelweg & NDSM) onder aandacht brengen. Graag willen we gezamenlijk nadenken over een plan & uitwerking hoe we met aantrekkelijke deelmobiliteit de rest van Noord en regio beter bereikbaar maken voor mensen die gebruik willen maken van deelmobiliteit. Ook willen we graag benadrukken dat Landelijk Noord niet vergeten dient te worden in de verdere uitrol. Als stadsdeel willen we ook in gesprek met ondernemers, om te onderzoeken wat zij kunnen doen om aan te haken bij deelmobiliteit.

Uitdagingen omtrent deelfervoer in Amsterdam Noord.

We hebben zorg omtrent overmatig alcoholgebruik van bestuurders bij bijvoorbeeld elektrische deelfietsen of elektrische scooters, wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen. We omarmen hierom bestaande experimenten zoals de verkenning van een alcoholslot in bijvoorbeeld de weekenden op de elektrische vervoersmiddelen. Verder delen we de zorg omtrent misbruik van de schaarse openbare ruimte. Deelfervoer heeft een positieve impact op het vrijmaken van de openbare ruimte, maar er zijn helaas ook voorbeelden van geparkeerde deelscooters die de doorgang op het voetpad volledig blokkeren. In de nota wordt aangegeven dat er "verschillende maatregelen zijn getroffen om de parkeerhinder te verminderen". Helaas komen ons nog steeds voorbeelden ter ore waar parkeerhinder daadwerkelijk impact heeft op de toegankelijkheid van de fiets en voetpaden. Graag zouden we zien dat in de nota deelfervoer de genomen maatregelen concreter worden beschreven, zodat de stadsdelen op de genomen maatregelen kunnen adviseren. We willen meegeven dat aangewezen plekken voor tweewielers, in plaats van free floating, hier een bijdrage aan zou kunnen leveren. Graag zouden we dit willen meegeven bij verdere implementatie in Noord. Noord is tevens een stadsdeel waar veel gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Als deelfervoer in deze wijken een volwaardig alternatief dient te zijn voor de privé auto raden we aan om in een zo vroeg mogelijk ontwerp stadium na te denken over de ruimtelijke inpassing van eventuele mobiliteitshubs rondom deze gebieden, wat we tot op heden nog onvoldoende zien gebeuren. Betreffende betaalbaarheid: We snappen dat we als gemeente beperkte sturingsmogelijkheid hebben aangezien het aanbod door private partijen plaatsvindt. Echter willen we graag meegeven dat deelfervoer wat ons betreft voor al onze bewoners betaalbaar dient te zijn.

Pilots in Noord.

- Als stadsdeel Noord houden we ons aanbevolen voor de uitrol van verdere pilots omtrent deelmobiliteit en willen we er graag op toezien dat deze niet alleen in de nieuwe wijken worden uitgerold. Als voorbeeld benoemen we graag Molenwijk, waar het beschikbare openbaar vervoer de afgelopen jaren minder is geworden. Hoewel we ook inzetten op een fijnmaziger ov-aanbod in deze wijk is dit wat ons ook betreft een geschikte buurt om te faciliteren met deelauto's of deelfietsen. Tevens willen we een interessant experiment in Tuindorp Oostzaan onder de aandacht brengen. Hier hebben meer dan twintig bewoners zelfstandig de keus gemaakt om hun privéauto's in te ruilen voor een aantal deelauto's. Dit om als buurt de CO₂-uitstoot terug te dringen en de samenhang in de buurt te bevorderen. We adviseren om vanuit het programma deelmobiliteit in gesprek te gaan met soortgelijke initiatieven en van de bevindingen en obstakels te leren.
- In Noord worden er op de IJdoornschool-locatie sociale huurwoningen gerealiseerd voor ouderen. Bij de realisatie van sociale huurwoningen wordt een flexibele parkeernorm gehanteerd (tussen de 0 en 1). De corporatie die de woningen gaat realiseren heeft in dit geval een parkeernorm van 0 aangehouden. Indien hier ouderen wonen, die door een medische oorzaak niet in staat zijn om meer dan 100 meter te lopen, kan de situatie ontstaan dat hier

Nota van Beantwoording

vraag naar parkeren op kenteken ontstaat. Dit dient de gemeente dan vervolgens in de openbare ruimte te realiseren. Wij roepen op om met het programma deelvervoer en de betrokken directies in gesprek te gaan over deze casus, te onderzoeken of deelvervoer hier een oplossing zou kunnen bieden en gezamenlijk te bekijken hoe en welke mate van deelvervoer we hier kunnen organiseren.

Gebundelde adviezen vanuit Noord.

- Verken een buurtgerichte en doelgroepgerichte aanpak om in te zetten op gedragsverandering dat leidt tot intensiever gebruik van deelvervoer.
- Neem de stadsdelen proactief mee in de problematiek omtrent parkeerhinder die optreedt bij stalling van deelfietsen en deelscooters, zodat we kunnen adviseren over de te nemen maatregelen. Betrek hierbij ook belangengroeperingen zoals Amsterdam Noord Toegankelijk.
- Verken actief de mogelijkheden tot verdere uitrol van deelvervoer pilots in Noord en beperk daarmee niet tot de nieuwe wijken, maar zet daarbij ook in op de gebieden die geraakt zijn bij de vershraling van het OV en verder van de stations af zitten. Betrek hier de gebiedsteams en de stadsdeelcommissie bij die als ogen en oren van de wijk fungeren.
- Neem de eventuele ruimtelijke inpassing van mobiliteitshubs in nieuwe buurten in een zo vroeg mogelijk stadium mee in het ontwerp en zorg ervoor dat hier vroegtijdig ruimte voor wordt gereserveerd.
- Probeer het perspectief en de wensen van de eindgebruiker meer mee te nemen in het deelvervoer beleid. Als de gebruiker/inwoner bijvoorbeeld behoefte heeft aan het stallen van deelfietsen buiten de openbare ruimte en in stallingen, bekijk dan zorgvuldig of dit te faciliteren is en positieve gevolgen kan hebben.
- Onderzoek de bevindingen omtrent deelauto's van initiatieven zoals de buurtcoöperatie in Tuindorp Oostzaan en breng de successen en barrières in kaart.
- Bekijk gezamenlijk met stadsdeel Noord de mogelijkheden die deelvervoer biedt bij woningbouwprojecten die een parkeernorm van 0 hanteren, specifiek als de doelgroep ouderen betreft. De IJdoornschool-locatie is hiervoor een geschikte casus.

3.8.2 Antwoord College

Het college dankt het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord voor zijn advies.

In de uitvoering van het beleid wordt samengewerkt met het stadsdeel. Gezamenlijk wordt gekeken hoe het beleid het beste kan worden uitgevoerd, gegeven de situatie en ontwikkelingen in Noord. De suggesties en opmerkingen in dit advies worden daarbij meegenomen.

Het DB vraagt om in te zetten op gedragsverandering dat leidt tot intensiever gebruik van deelvervoer, bijvoorbeeld door een buurt- en doelgroepgerichte aanpak. Het tot stand brengen van een duurzame gedragsverandering is één van de leidende principes bij de communicatie over deelvervoer. Een buurt- en doelgroepgerichte aanpak is daar onderdeel van.

Het DB vraagt de stadsdelen proactief mee te nemen in de problematiek rondom de stalling van deelfietsen en deelscooters. De komende jaren is het terugdringen van hinder, voor alle vormen van deelvervoer, een blijvend punt van aandacht. De stad blijft groeien, de inpassing van deelvervoer in de openbare ruimte blijft maatwerk. Het college onderstreept dat een goede samenwerking met het stadsdeel en de actieve belangenverenigingen noodzakelijk is. Daarnaast kunnen hubs ook een goede mogelijkheid bieden voor een geordende inpassing.

Nota van Beantwoording

Het DB vraagt de mogelijkheden te verkennen tot verdere uitrol van deelvervoer pilots in Noord, niet alleen in nieuwe wijken, maar ook in gebieden die geraakt zijn door de verschraling van het OV. Het college zet met de nota voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad. Bij de nieuwe uitrol van deelscooters en deelbakfietsen zetten we in op een evenwichtige spreiding in de stad. Binnen het convenant 'Autodelen van niche naar mainstream' is zowel spreiding als meer aanbod in onder andere Noord een van de afspraken. In de gesprekken met de aanbieders blijkt dat Noord zeer interessant is vanwege de lokale ontwikkelingen (o.a. woningbouw en betaald parkeren). Tegelijkertijd worden belemmeringen die de aanbieders hebben gesignaleerd (deels) ondervangen in de nota, waaronder toestaan hogere aantallen (verwaterd aanbod), vergemakkelijken vergunningaanvraag en communicatie gericht op gedragsverandering en handelingsperspectief. Vanuit de nota wordt ook ingezet op experimenten om het aanbod en de zichtbaarheid van zone-floating deelauto's aan de randen van de stad te vergroten. Daarbij wordt gedacht aan een combinatie met interstedelijk autodelen. De gemeente onderzoekt ook coöperatieve en andere kleinschalige oplossingen voor deelvervoer. Daar denken we nog veel te kunnen leren in pilots.

Het DB vraagt de ruimtelijke inpassing van mobiliteitshubs in nieuwe buurten in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen in het ontwerp zodat er vroegtijdig ruimte kan worden gereserveerd. Om het gesprek aan te gaan tussen de gemeente, ontwikkelaars en deelvervoeraanbieders is de Handreiking Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling gemaakt. Deze handreiking wordt op dit moment geactualiseerd. Tegelijkertijd volgt er een uitwerking van de Hubvisie Amsterdam (2021).

Het dagelijks bestuur vraagt het perspectief van de eindgebruiker mee te nemen in het beleid, en de eventuele behoefte aan het stallen van deelfietsen buiten de openbare ruimte te faciliteren. Het college ziet ruimtelijk faciliteren als voornaamste rol van de gemeente bij het stimuleren van deelvervoer. Als er op privaat terrein de mogelijkheid is om een deelmobiliteit te plaatsen, dan zal de gemeente – samen met de aanbieders – met de grondeigenaar in overleg treden over de mogelijkheden hiervoor.

Het DB vraagt de bevindingen omtrent deelauto's van coöperatieve initiatieven te onderzoeken en de successen hiervan in kaart te brengen. Het college is van mening dat alle vormen van deelvervoer van belang zijn en bijdragen aan de gestelde doelen. De gemeente onderzoekt coöperatieve en andere kleinschalige oplossingen voor deelvervoer. De lessen uit initiatieven als de buurtcoöperatie in Tuindorp Oostzaan helpen hierbij.

Het DB vraagt samen met het stadsdeel te kijken naar de mogelijkheden die deelvervoer biedt bij woningbouwprojecten die een parkeernorm van 0 hanteren, en geeft de IJdoornschool-locatie op als geschikte casus hiervoor. Op dit moment wordt gekeken hoe deelmobiliteit in nieuwe gebieden in een vroeg stadium kan worden aangeboden, ook om de parkeernorm van 0 deels op te vangen. Dit wordt gedaan in samenwerking met het stadsdeel en andere belanghebbenden. Het college gaat na of er over deze specifieke locatie al een gesprek is gevoerd.

4 Inspraakreacties aanbieders

Tijdens de inspraakperiode hebben tien deelvervoeraanbieders een inspraakreactie ingediend. Deze inspraakreacties en de antwoorden van de gemeente staan hieronder weergegeven. De volgende wijzigingen zijn aangebracht in de Nota Deelvervoer 2023:

- Naar aanleiding van de inspraakreactie van Felyx is de passage over het alcoholslot aangepast en verruimd. Gewijzigd is dat Amsterdam samen met aanbieders van deelscooters de mogelijkheden onderzoekt om alcoholmisbruik achter het stuur te verkleinen, waarvan het alcoholslot een van de opties is.
- Naar aanleiding van de inspraakreactie van Greenwheels is aangepast dat de verplichte standaardkoppeling voor MaaS vooralsnog niet per 2024 wordt ingevoerd, omdat we het belangrijk vinden om eerst gesprekken over MaaS en eventuele verplichtingen met de aanbieders voort te zetten.
- Naar aanleiding van de gezamenlijke inspraakreactie van deelauto-aanbieders betreffende de knellende capaciteit van laadpalen is de tekst over verplichting van uitstootvrije deelauto's aangepast. Het niet toekennen of intrekken van vergunningen is verwijderd en er is een gezamenlijke ambitie toegevoegd om met elkaar in gesprek te blijven over de opgave naar volledig uitstootvrij per 1 januari 2025.
- Naar aanleiding van de gezamenlijke inspraakreactie van deelauto-aanbieders is ook een zin toegevoegd dat de gemeente in gesprek gaat met aanbieders over hoe de gemeente omgaat met privacy- en concurrentiegevoelige informatie als het gaat om het delen van data.
- Naar aanleiding van de inspraakreactie van SnappCar is toegevoegd dat de gemeente onderzoekt tegen welke voorwaarden het aanbod particuliere auto's in aanmerking zou kunnen komen voor een autodeelvergunning voor belanghebbende plekken (optie om uit te gaan van 85% beschikbaarheid).

Nota van Beantwoording

<u>Deelfiets</u>		
Referentienummer	Inspraakreactie	Antwoord gemeente
2213-2247	<p>Donkey Republic</p> <p>Feedback Deelnota Amsterdam 2023</p> <p>Voorwoord Wij delen de opinie van wethouder Melanie van Horst dat deelmobiliteit een groot potentieel heeft voor het verlichten van de druk op de openbare ruimte. Ook zijn we het eens met haar stelling dat juist daarom Amsterdam zal inzetten op grotere aantallen en betere spreiding van deelmobiliteit. Dit vraagt volgens ons ook om een herziening van het beleid.</p> <p>Samenvatting “Wat zijn de belangrijkste beleidswijzigingen op hoofdlijnen”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wij zien geen motivatie vanuit Amsterdam om de deelfiets in grotere aantallen en met betere spreiding aan te bieden. 2. De zogezegde focus op inpassing in de openbare ruimte en terugdringen van hinder sluit voor ons niet aan met de realiteit, waar de scooter en deelwagen freefloat toegang heeft over de gehele stad en weigert actief te zijn in zones waar de deelfiets wordt aangeboden. In de gehele deelnota is er geen constructieve oplossing voor de overlast die scooters creëren bvb. 3. Het beter inzicht krijgen in hoe de beleidsdoelstellingen beïnvloed worden door deelmobiliteit lijkt in het vervolg van de deelnota vooral impact te hebben op de deelfiets en of deze dan wel of niet lokaal gebruik teweegbrengt. Hierover geen sprake bij bvb Deelscooters. In dit punt worden ook voor alle voertuigen behalve de deelfiets een mooie ontwikkeling in aantallen en gebied gedeeld. 4. In dit punt wordt aangegeven dat de gemeente inzet op deelvervoer omdat dit ruimte vrijmaakt die normaal ingenomen zou worden door private voertuigen. Wij zien dit niet terug in de aanpak 	<p>Wij waarderen de inzet van Donkey Republic binnen de huidige deelfietspilots en voor de constructieve samenwerking.</p> <p>De huidige experimenten met de deelfiets komen voort uit de Nota Deelvoertuigenbeleid 2019. In de nota werd aangekondigd dat Amsterdam kleinschalig gaat experimenteren met deelfietsen. In 2020 kwam echter de corona-uitbraak en die viel samen met de start van (o.a.) het experiment met de deelfiets in Amsterdam. In de Rapportage Deelmobiliteit 2022 is daarom al aangegeven dat er meer inzicht nodig is om tot een goed onderbouwde toekomstige visie te komen.</p> <p>Op basis van de huidige ervaringen binnen de deelfietspilots wordt tijdens het verlengde jaar tot de zomer van 2024 in samenwerking met Donkey Republic en andere partners al een aantal acties opgepakt. We voegen potentieel interessante werkgeverslocaties rondom de Westlijn van de metro toe aan het huidige experiment, zodat we ervaring opdoen met het gebruik van de deelfiets in het voor-en natransport van het ov. Daarnaast bekijken we of het mogelijk is om deelfietsen in pandig aan te gaan aanbieden, zoals in bestaande fietsenstallingen in de stad waar deelfietsen feitelijk niet op straat gewenst zijn.</p>

Nota van Beantwoording

	<p>die beschreven wordt voor deelfietsen.</p> <p>5. Amsterdam wil volgens dit punt met beleid de juiste condities creëren voor groei en spreiding van deelvervoer, wij zien dit niet terug in de beschrijving van aanpak bij de deelfietsen.</p> <p>“Wat zijn de beleidsdoelen de komende vier jaar”</p> <p>1. Passende mobiliteitskeuzes voor alle amsterdammers: Waarom wordt de fiets dan geweerd uit het grootste deel van Amsterdam?</p> <p>2. Actieve en schone mobiliteit draagt mee aan een leefbare en gezonde stad: Waarom wordt de fiets dan gestopt in zijn groei? Waarom geen aanbod in het grootste deel van de stad?</p> <p>3. Deelvervoer moet de druk op openbare ruimte verminderen: Waarom dan een freefloat voor scooters die vrij kunnen parkeren op de stoep? Waarom geen ruimte gaan winnen in het centrum en andere zones waar de deelfiets nog niet actief is? Waarom, als de deelfiets de kleinste van alle voertuigen is, krijgt deze geen plaats in het straatbeeld over heel Amsterdam? Waarom worden er speciale deelfietslocaties aangelegd als er al te weinig plek is, wij kunnen gewoon starten op reeds aanwezige rekken.</p> <p>4. Deelmobiliteit als regionaal concept: Donkey staat hiervoor echt open en wil niet alleen in Amsterdam maar ook de regio rondom fietsen aanbieden. Verder wordt hier aangegeven dat elke vorm van deelvervoer een eigen doel heeft, waarom dan wordt de deelfiets (waarvan het doel vooral past binnen het centrum, kleine verplaatsingen) geweerd uit de plek die het beste aansluit bij het voertuig?</p> <p>Beleidscontext</p> <p>2.1.1 Duurzaam en gezond bewegen is een van de vijf strategische keuzes van de stad in de omgevingsvisie. Waarom dan is er geen inzet op de deelfiets, die het meest gezonde en duurzame deelvoertuig is?</p>	<p>In 2024 worden de huidige pilots geëvalueerd. De feedback die is gegeven in de inspraakreactie wordt daarin meegenomen evenals de beschikbare resultaten uit andere steden.</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Ook wordt het STOMP ordeningsprincipe opgebracht, dat ook prioriteit geeft aan duurzame vormen van mobiliteit zoals lopen fietsen en ov. Dit wordt weeral niet teruggevonden in de aanpak naar deelfietsen toe.</p> <p>2.2.1 "In de hele stad bewegen we zo duurzaam en gezond mogelijk en geven we ruimte aan de voetganger en fiets" Opnieuw, dit zien we niet in de geplande aanpak voor de deelfiets. "We gaan in gesprek met deelmobiliteitsbedrijven om de stedelijke dekking te vergroten en de druk op de openbare ruimte te verminderen." Opnieuw dit zien we niet gebeuren in de aanpak voor de deelfiets. Stedelijke dekking en druk openbare worden negatief beïnvloed door het huidige systeem en toekomstige aanpak.</p> <p>2.2.2 'door het aanbod van deelvervoer uit te breiden, ov toegankelijker te maken en meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers.' Dit is weeral niet te zien in de aanpak van de deelfiets.</p> <p>2.2.4 'Ook fysieke nabijheid (toegang in alle wijken) is van belang bij het bereiken van zoveel mogelijk Amsterdammers.' Dit aspect ontbreekt in de aanpak naar deelfietsen toe.</p> <p>2.2.7 'Wanneer openbare ruimte nodig is voor deelvervoer willen we ervan verzekerd zijn dat het bijdraagt aan de doelen die we ons als stad stellen, maar geen overlast veroorzaakt' Waarom dan een freefloat voor scooters die op de stoep staan, veel overlast en klachten creëren, en niet duidelijk bijdragen aan de gestelde doelen?</p> <p>2.3 Hier wordt vermeld dat de stad momenteel beperkte sturingsmogelijkheden heeft als het aankomt op de spreiding van voertuigen over de stad. Hier zijn we het niet mee eens, aangezien wij</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>als Donkey Republic graag overal en voor iedereen beschikbaar willen zijn. Hier is het niet de aanbieder maar de gemeente die blokkeert.</p> <p>2.4 'Amsterdam wil dat bewoners en bezoekers zich zo veel mogelijk lopend, fietsend en met het publiek vervoer door de stad verplaatsen. Actieve en schone mobiliteit draagt immers bij aan een leefbare en gezonde stad' Hier zien we opnieuw een uitspraak die niet aansluit bij de aanpak voor deelfietsen in 2023</p> <p>"Het geclusterd aanbieden van deelvervoer in hiervoor aangelegde hubs zorgt voor een goede inpassing." Dit is een grote foute zet, op sommige centrale locaties zoals treinstations is dit aan te raden. Hierbuiten is het voor een deelfiets niet voordelig geclusterd te staan met scooter of auto. Deelfiets hoort daar waar de fiets mag staan, in gewone fietsenrekken of nietjes. Dit 'clusteren' benadeelt de beschikbaarheid en het gemak van gebruik. Enkel voor scooter en wagen heeft dit duidelijke voordelen.</p> <p>'De deelfiets levert als voor of natransport van het openbaar vervoer een bijdrage aan de deur tot deur reis voor Amsterdammers en reguliere bezoekers.' Deze uitspraak klopt weeral niet met de aanpak van de deelfiets die beschreven staat in de deelnota. Een deur tot deur reis is compleet onmogelijk in het huidige en geplande systeem.</p> <p>'De elektrische deel Scooter zien we voornamelijk als een kansrijke vervanger van regionale autoritten (en als opstap naar deelautogebruik).' Waarom dan, is deze deelscooter vrijwel alleen maar beschikbaar in het centrum van Amsterdam?</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Focus en Maatregelen voor komende jaren</p> <p>3.1.1 “Voor alle toegestane vormen van deelfervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) geldt dat we inzetten op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad”</p> <p>Hier opnieuw dezelfde opmerking, deze uitspraak past niet met de aanpak voor de deelfiets. Waar er niet wordt ingezet op een groter aanbod en betere spreiding.</p> <p>“De potentie van de deelfiets om een verbetering van de deur tot deur reis te bewerkstelligen lijkt aanwezig (met name vanaf ov locaties), maar de beschikbare ritdata en gebruikerservaringen zijn – mede door de corona maatregelen – nog te beperkt om goed onderbouwde keuzes te kunnen maken. Hiervoor is een verlenging van het deelfietsexperiment (uitgezonderd de deelbakfiets) inclusief monitoring nodig. Het doel voor het komend jaar is om beter inzicht te verkrijgen in de gebruikers en de bijdrage van de deelfiets aan de beleidsdoelstellingen (zie vorige paragraaf), om zo een keuze te kunnen maken over de deelfiets in Amsterdam.”</p> <p>Bovenstaande uitspraak is frustrerend, wij hebben heel wat data uit geheel 2022 die genoeg ritdata en gebruikerservaring tonen. Hieruit nemen wij duidelijke conclusies die al vaker bij Amsterdam zijn neergelegd.</p> <p>De (Elektrische) Deelfiets</p> <p>Deze doelstellingen zijn super, maar onmogelijk te bereiken met de huidige aanpak van het experiment. Een deur tot deur reis is onmogelijk met een zwaar gelimiteerd aantal hublocaties en actieve zones (enkel Oost, Zuid en Westlijn)</p> <p>Een alternatief voor de tweede fiets kunnen we niet zijn als we vele malen onhandiger en duurder uitvallen dan een particuliere fiets. De oplossing is simpel en al vaker aangereikt aan Amsterdam vanuit DR.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Deze cijfers zijn absurd voor ons. Wij hebben data voor geheel 2022 die een heel ander beeld tekent. Tot op 5 ritten per fiets per dag. Wij begrijpen niet hoe extreem foute gegevens in deze nota verzeild geraakt zijn.</p> <p>Verder wordt ook vermeld wat de doelstellingen zijn voor het verdere verloop van het deelexperiment. Ook hier willen we uitdrukkelijk aangeven dat met de huidige opzet van het deelfietsstelsel het niet mogelijk is om zelfs een van deze doelstellingen te halen. Om de lokale gebruiker op de deelfiets te krijgen heb je een gebalanceerd hub systeem nodig dat de gehele stad opent. Anders is dit niet handig, omslachtig en teleurstellend.</p> <p>De (Elektrische) Deelbakfiets</p> <p>Hier zijn we opnieuw verrast, de data die hier voor de deelfiets wordt aangehaald klopt helemaal niet met de realiteit. Hier de correcte data:</p> <p>Q1 2022: 0.519 ritten per fiets per dag Q2 2022: 1.969 ritten per fiets per dag Q3 2022: 2.909 ritten per fiets per dag Q2 2023: 2.314 ritten per fiets per dag</p> <p>Onze resultaten overstijgen dus heel duidelijk de bakfiets, vandaar dus ook hier de vraag, hoe komt het dat de deelfiets geen grotere aantallen en betere spreiding krijgt? Zoals ook eerder meermaals beloofd en aangehaald werd in de deelnota?</p> <p>De Elektrische Deelscooter</p> <p>'Daarmee is de deelscooter geen structurele vervanger van de privéauto, fiets of het openbaar vervoer, maar lijkt het vooral een aanvullende optie te bieden (meer keuze mogelijkheden).'</p> <p>Als dit geweten is over de deelscooter, waarom is deze dan toegestaan om plaats op te nemen op de stoep in het centrum? Waarom mogen deze actief blijven als ze niet bijdragen aan de</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>doelstellingen van de stad en een grote hoeveelheid klachten genereren? 'De afgelopen jaren waren deelscooters steeds vaker in het straatbeeld van grote en middelgrote steden te vinden. De deelscooters worden overwegend gebruikt door jongeren, waarvan de teneur is: 'die kunnen net zo goed gaan fietsen'. Daarom worden de deelscooters met gemengde gevoelens ontvangen in de Nederlandse steden die zich inzetten voor actieve mobiliteit. Utrecht heeft in september 2022 besloten over te gaan tot vervangen van deelscooters door elektrische fietsen. Een van de redenen was dat de deelscooters niet buiten de gemeente afgemeld konden worden en dus vooral voor binnenstedelijke ritten werden gebruikt.' Deze uitspraak is interessant aangezien er niet verder wordt op ingegaan. Deze scooter gebruikers kunnen inderdaad net zo goed gaan fietsen, als de fiets tenminste beschikbaar zou zijn waar de scooter beschikbaar is. Dit zou bijdragen aan veiligere verkeerssituatie en minder overlast. Ondanks vele klachten en geen duidelijke bijdrage aan de doelstellingen van de gemeente wordt er in de deelnota gesproken over een stijging tot 1200 fietsen, en zelf een groei tot 1500 scooters al aangebracht. Dit is ongezien en absurd in vergelijking met de eisen die gesteld worden voor de deelfiets. Voor de deelfiets is er gezegd geen plaats in de stad, voor de deelscooter worden autoparkeerplaatsen opgehoft waar het te druk is om de stoep te gebruiken. Twee compleet verschillende aanpakken per voertuig.</p>	
<p><u>Deelbakfiets</u></p>		
<p>7297-1181</p>	<p>Cargoroo Zienswijze Cargoroo op het deelbakfietsbeleid in de Conceptnota Deelvervoer 2023 Cargoroo vindt het positief dat deelmobiliteit in het algemeen en</p>	<p>Dank voor de onderschrijving van de plannen van het college om deelbakfietsen gecontroleerd uit te rollen in andere delen van de stad. De deelbakfiets vormt een uitstekend alternatief voor autoritten, en wordt door meer diverse</p>

Nota van Beantwoording

<p>deelbakfietsen in het specifiek worden genoemd als alternatief voor (private) autoritten en dat de gemeente de meerwaarde van deelbakfietsen inziet en het aantal deelbakfietsen in de stad wil laten groeien. Wij proberen met onze dienst ook een zo betrouwbaar en bereikbaar mogelijk alternatief voor autoritjes aan te bieden.</p> <p>Wij hanteren het back-to-one model waarbij elke bakfiets een vaste standplaats heeft en de bakfiets aan het einde van de boeking weer bij die standplaats terugkomt. Daarom juichen wij de keuze voor het standplaatsgebonden back-to-one-model toe, zeker omdat dit model de deelbakfietsen geschikter maakt om te concurreren met binnenstedelijke autoritjes. Om een alternatief voor autoritten te kunnen vormen moet je zorgen dat je dienst betrouwbaar en bereikbaar is. Een (private) auto staat gebruikers immers altijd ter beschikking (betrouwbaar) en is (ook in stedelijke gebieden nog steeds) vaak zeer bereikbaar, dat wil zeggen: dicht bij huis. Een standplaatsgebonden systeem zorgt voor betrouwbaarheid; een gebruiker weet immers altijd waar de dichtstbijzijnde bakfiets zich bevindt, en mocht deze al geboekt zijn, waar de dan dichtstbijzijnde alternatieven in zijn of haar wijk zich bevinden. Zo wordt de rit met de deelbakfiets goed planbaar. Een stadsbreed netwerk zorgt vervolgens ook voor bereikbaarheid.</p> <p>Ook over de doelstelling van een afname van de druk op de openbare ruimte zijn wij enthousiast. Belangrijk dat er ook blijvend aandacht is voor het feit dat deelbakfietsen niet alleen een potentie hebben om (op termijn) private auto's te vervangen, maar ook private bakfietsen vervangen en een preventieve werking hebben op de aanschaf van private bakfietsen en private (tweede) auto's.</p> <p>Van alle modaliteiten deelvervoer hebben bakfietsen de grootste potentie in het vervangen van (private) autoritten, dit blijkt onder andere ook uit enqueteringen van de gemeente Amsterdam. Gezien</p>		<p>doelgroepen gebruikt dan veel andere deelmodaliteiten. Juist wegens deze positieve impact en brede vraag in de stad is het van groot belang dat de spreiding van deelbakfietsen in de gehele stad plaatsvindt. Daarom heeft het college gekozen voor de huidige opzet.</p> <p>Het risico van een onduidelijke situatie voor gebruikers bij twee percelen wordt relatief laag ingeschat. In de app van aanbieders en in communicatie vanuit de gemeente zal snel duidelijk zijn welke aanbieder in welk deel van de stad aanwezig is. Het college is daarnaast voorstander van een evenwichtige spreiding van deelbakfietsen in de stad. Er moet daarom ook voldoende aanbod komen van deelbakfietsen in delen van de stad waar nu geen of slechts in een beperkte mate deelvervoer beschikbaar is. Door het opdelen van de stad in twee geografisch van elkaar gescheiden percelen waar aanbieders zich op kunnen inschrijven, denken we dit doel het beste te bereiken. Aspirant vergunninghouders zullen een voorstel moeten doen dat – onder andere op het spreidingsaspect – hoog scoort om de vergunning te kunnen krijgen.</p>
--	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>de doelstellingen uit de Agenda Autoluw denken wij dat het plafond van maximaal 1250 deelbakfietsen tot 2028 niet ambitieus genoeg is. Wij kijken bijvoorbeeld ook naar Den Haag waar de gemeente als 1500 deelbakfietsen in 2025 als doel heeft. Wij schatten in dat in 2030 een aantal van 10.000 deelbakfietsen in Amsterdam nodig is om aan de vraag te voldoen en klimaat- en autoluw-doelstellingen te halen.</p> <p>Wij zouden er sterk op willen aandringen het nieuwe vergunningstelsel te laten ingaan aan de start van het fietsseizoen in maart of april 2024. Uit onze ervaring blijkt dat de adaptatie (ook op de lange termijn) van deelbakfietsen groter is en sneller gaat wanneer (nieuwe) deelbakfietsen geplaatst worden in het begin van het fietsseizoen. Het starten van een operatie in augustus of september betekent dat de adaptatie bijna net zo verloopt als wanneer je een jaar later aan het begin van het fietsseizoen start. Je verliest hiermee dus praktisch een jaar aan adaptatie, waarin weer zeer veel gebruikers private bakfietsen aanschaffen en daar aan wennen.</p> <p>Cargoroo is zeer kritisch over de in de nota voorgestelde opdeling van de stad in twee geografisch van elkaar gescheiden percelen waarvoor twee separate vergunningstrajecten gaan worden doorlopen. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat er twee aanbieders van deelbakfietsen in de stad aanwezig zijn die beide monopolist zijn in een deel van de stad. Volgens ons ontstaat hierdoor een zeer onwenselijke situatie, zowel voor aanbieders als gebruikers en worden de doelstellingen van deelmobiliteit hiermee niet gediend. Wij zijn hoofdzakelijk de volgende bezwaren:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wij begrijpen en omarmen de wens om concurrentie op het gebied van deelmobiliteit toe te staan. Concurrentie houdt in dat een gebruiker keuze heeft uit verschillende aanbieders. Het opknippen van de stad in twee percelen draagt hier niet aan bij, maar creëert slechts een situatie waarin gebruikers, afhankelijk van waar ze wonen	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>of hun rit begint, in hun keuze beperkt worden tot één aanbieder van deelbakfietsen. De keuze voor één aanbieder kan een legitieme keuze zijn (dit komt voor), maar dan moet die aanbieder de mogelijkheid hebben om gebruikers in de hele stad te bedienen. De stad vormt immers één functioneel mobiliteitssysteem. Deze opknippen in afzonderlijke gebieden gaat er gegarandeerd voor zorgen dat het aanbod van deelbakfietsen aan efficiëntie en aantrekkelijkheid inboet ten opzichte van concurrerende modaliteiten (privaat autogebruik, deelautogebruik en deelscootergebruik), zeker nu die wel de mogelijkheid krijgen stadsbrede netwerken aan te bieden. Concurrentie tussen deelbakfietsaanbieders ontstaat er echter niet of nauwelijks door.</p> <p>2. Voor gebruikers is de situatie waarin er twee deelbakfietsaanbieders kunnen zijn, die ieder slechts de helft van de stad bedienen vreemd. Wij zijn zojuist begonnen met het uitrollen van een abonnementsstructuur en het is voor een gebruiker zeer frustrerend als een afgesloten abonnement bij een aanbieder maar in de helft van de stad gebruikt kan worden. Zeker als een abonnement bij een deelautoaanbieder of deelscooter wel in de hele stad gebruikt kan worden, verliest het abonnement hiermee aan aantrekkelijkheid. Dit geldt des te meer voor gebruikers die regelmatig gebruik willen maken van locaties in beide gebieden en voor gebruikers die nabij het grensgebied van twee percelen wonen. Maar ook voor gebruikers die voornamelijk gebruik maken van locaties in één perceel zijn veel situaties denkbaar waarin ze af en toe in het andere perceel willen gebruikmaken van een deelbakfiets en dus gedwongen worden klant te worden bij een beide aanbieders (en twee apps op de telefoon te hebben staan, hun abonnement soms niet kunnen gebruiken, etc.).</p> <p>3. Op het gebied van ruimtebeslag denken wij dat er ook geen probleem hoeft te ontstaan als twee aanbieders in de gehele stad de mogelijkheid krijgen hun dienst aan te bieden. De bakfietsstations</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>zullen immers niet altijd precies op dezelfde locatie worden gerealiseerd. Als er ergens wel toevallig twee bakfietsen op één locatie worden voorgesteld kunnen we wat ons betreft met onderling overleg en maatwerk een heel eind komen (één van de aanbieders kan aan de overkant gaan staan, of 100m verderop bijvoorbeeld). Dit zal dan vanzelf aan de orde komen tijdens het afstemmen van de exacte locaties tussen gemeente en aanbieder(s). Het is goed om hierbij in het hoofd te blijven houden dat één deelbakfiets meerdere private bakfietsen voorkomt en/of vervangt en de aanwezigheid van deelbakfietsen dus op termijn publieke ruimte bespaart en niet kost. Immers, als er weinig gebruik van de bakfietsen wordt gemaakt (en het vervangende potentieel van private bakfietsen en auto's dus meevalt), zal/zullen (één van de) aanbieders de fiets(en) weghalen en een geschiktere locatie zoeken.</p> <p>4. Tot slot is ook voor wat betreft het level playing field tussen de deelbakfietsaanbieders onderling het opknippen van de stad problematisch. Het is immers onmogelijk om de stad in twee gelijke delen op te knippen, waardoor één van de aanbieders altijd een voorsprong heeft en blijft houden op de andere aanbieder.</p>	
1209-7067	<p>Baqme</p> <p>Met veel belangstelling heb ik de Nota Deelvervoer 2023 doorgenomen. Ik waardeer het dat de Gemeente Amsterdam de inzet op deelmobiliteit in de stad bevordert. Ik ben ervan overtuigd dat een groter aanbod en betere spreiding van deelmobiliteit over de hele stad kunnen bijdragen aan het terugdringen van het gebruik van privévoertuigen en het bevorderen van duurzame stadsverplaatsingen.</p>	<p>Het college is voorstander van een evenwichtige spreiding van deelbakfietsen in de stad. Er moet daarom ook voldoende aanbod komen van deelbakfietsen in delen van de stad waar nu geen of slechts in een beperkte mate deelmobiliteit beschikbaar is. Door het opdelen van de stad in twee geografisch van elkaar gescheiden percelen waar aanbieders zich op kunnen inschrijven, denken we dit doel het beste te bereiken. Aspirant vergunninghouders zullen</p>

Nota van Beantwoording

	<p>Ik wil graag specifiek reageren op het beleid met betrekking tot de deelbakfietsen. Ik ben blij om te zien dat er een beweging is om het experiment met de deelbakfiets om te zetten naar vaststaand beleid. Echter, stel ik voor dat er tenminste twee aanbieders van deelbakfietsen actief zouden moeten zijn in de stad en dat dit wordt opgenomen in het beleid. Dit zou niet alleen zorgen voor concurrentie en innovatie, maar het zou ook helpen om een betere beschikbaarheid voor de bewoners te garanderen.</p> <p>Daarbij wil ik toevoegen dat het bij de keuze van de aanbieders van deelbakfietsen wenselijk zou zijn om voorrang te geven aan degenen die reeds ervaring hebben met het exploiteren van deelbakfietsen in andere delen van Nederland. Dit zou helpen om een soepele en succesvolle implementatie van de dienst in Amsterdam te waarborgen.</p> <p>Daarnaast wil ik het potentieel van de deelbakfiets benadrukken als een verlengstuk van het openbaar vervoer. In dit kader zou het waardevol zijn om te onderzoeken hoe deelbakfietsen kunnen worden ingezet om A naar B ritten te faciliteren. Dit zou bijdragen aan het creëren van een naadloos en flexibel vervoersnetwerk in de stad.</p> <p>Ik ben van mening dat deelbakfietsen een waardevolle aanvulling kunnen zijn op het huidige stedelijke mobiliteitssysteem in Amsterdam. Door het aanmoedigen van diversiteit in aanbieders en het integreren van deelbakfietsen in het bredere openbaar vervoersnetwerk, kan er samen worden gewerkt aan een nog groenere, duurzamere en leefbare stad.</p> <p>Ik kijk uit naar de verdere ontwikkelingen en bedank de Gemeente Amsterdam voor de mogelijkheid tot inspraak.</p>	<p>een voorstel moeten doen dat – onder andere op het spreidingsaspect – hoog scoort om de vergunning te kunnen krijgen.</p> <p>Alle aanbieders kunnen een aanvraag doen voor een vergunning. Het is niet mogelijk om partijen voorrang te geven.</p> <p>In kaart wordt gebracht bij welke ov-haltes hubs kunnen worden gerealiseerd. Afhankelijk van de verwachte vraag worden daar ook deelbakfietsen op basis van de verleende vergunning geplaatst.</p>
<p><u>Deelscooter</u></p>		

Nota van Beantwoording

<p>8768-5988</p>	<p>Check</p> <p>Zienswijze Check Technologies B.V.</p> <p>1. Check: samenwerken aan de makkelijkste weg door Amsterdam De ambitie van Check is om de makkelijkste weg door de stad aan te bieden. Dit doen we door connected en 100% elektrische scooters in te zetten binnen een servicegebied dat zowel optimale beschikbaarheid van de deelvoertuigen, als maximale bereikbaarheid met een minimaal beslag op de openbare ruimte van Amsterdam garandeert.</p> <p>We werken samen met gemeenten, gebruikers en niet-gebruikers om een 'modal shift' te bewerkstelligen. Weg van (toekomstig) autobezit en toe naar gebruik van efficiëntere mobiliteitsvormen. We nemen hierbij onze verantwoordelijkheid in de publieke ruimte. Dat doen we bijvoorbeeld door correct parkeergedrag te belonen en verkeerd parkeergedrag te ontmoedigen.</p> <p>De afgelopen jaren hebben wij samen met de gemeente Amsterdam de eerste stappen gezet op het gebied van deelscooters. Daarnaast bieden we sinds kort ook tien elektrische deelauto's aan in Amsterdam. We zijn blij met de ambities van de gemeente Amsterdam om deelmobiliteit verder door te ontwikkelen.</p> <p>Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik om enkele overwegingen op de Nota Deelvervoer 2023 van de gemeente Amsterdam mee te geven.</p> <p>2. Voertuigenplafond deelscooters: bepaal middelen op basis van ambities We vinden het positief om te zien dat de groei van het maximaal aantal deelscooters bespreekbaar is gemaakt. De groei van het</p>	<p>2. Voertuigenplafond deelscooters: bepaal middelen op basis van ambities De gemeente heeft kennisgenomen van de argumentatie van Check voor verhoging van het aantal deelscooters. De gemeente blijft vasthouden aan de huidige aantallen, die in beginsel een uitbreiding betekenen van het huidige aanbod, en bij goed presteren ook kan leiden tot een verdubbeling van de huidige situatie. Om privéautobezit te ontmoedigen is deelvervoer één van de middelen. Ook beleid, zoals invoering betaald parkeren of een verlaging van het vergunningenplafond speelt hierbij een rol.</p> <p>Om te bepalen of een uitbreiding van het aantal deelscooters gewenst is voor de gemeente wordt er gekeken naar een combinatie van factoren. De ophoging van het voertuigenplafond is bedoeld om ook in de randgebieden van de stad aanbod te plaatsen en daarmee vraag te genereren. Een stijging van het aandeel regionale ritten en de gemiddelde ritafstand zijn factoren die de gemeente meeneemt in de afweging om het aanbod te laten stijgen. Daarnaast: als blijkt dat bij een toenemend gebruik het aantal klachten (bijv. over parkeren, verkeersveiligheid) afneemt – in absolute zin bij zowel de gemeente als aanbieder – is een verhoging mogelijk.</p> <p>3. Parkeren en hubs: voldoende plek en zichtbaarheid</p>
------------------	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>maximaal aantal deelscooters van 1.200 (maximaal 600 per aanbieder), met daarbij een verdere mogelijkheid tot groei naar 1.500 deelscooters, past wat ons betreft grotendeels bij de ambities die in de Nota omschreven worden (pag. 28-29). Wij zien de ingebouwde evaluatiemomenten als een goed moment om het voertuigenplafond in relatie tot het gebruik, de betrouwbaarheid, de spreiding en loopafstand te analyseren.</p> <p>De Nota beschrijft dat er bewust is gekozen voor een beperkt aanbod en voor lange loopafstanden naar deelscooters, omdat daarmee ontmoedigd wordt "dat voor verplaatsingen die ook lopend en/of fietsend afgelegd kunnen worden voor de deelscooter wordt gekozen" (pag. 16). Wat ons betreft moet er zeker een rangorde van wenselijkheid worden bewaakt, waarbij actieve modaliteiten de voorkeur genieten, en de auto op de laatste plaats staat. Wij willen echter graag benadrukken dat de omschreven keuze het gebruik van de privéauto, die voor de deur staat, aanmoedigt in plaats van ontmoedigt. De kans neemt door deze keuze namelijk toe dat de auto dichterbij staat dan het deelfervoer. Het is daarmee aantrekkelijker om de eigen auto te pakken dan te kiezen voor deelfervoer. Dit (ongewenste) bijeffect is in onze ogen onvolledig meegenomen in het maken van deze afweging.</p> <p>De ambitie om een bredere stedelijke dekking van het servicegebied, specifiek in de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord, uit te rollen, is in lijn met de groeimogelijkheden die wij in Amsterdam zien. Tegelijkertijd is met het huidige voertuigenplafond (385 per aanbieder) en servicegebied het gebruik in Amsterdam al zeer hoog en de dekking qua voertuigen beperkt. De uitbreiding naar een voertuigenplafond van 600 per aanbieder voorziet deels in de behoefte om een betrouwbaar product en alternatief voor de auto te bieden aan Amsterdammers. Maar ook met dit aantal, in combinatie met de ambities tot uitbreiding van het servicegebied, blijft de</p>	<p>De gemeente onderschrijft de ervaringen van Check tijdens de afgelopen periode met de pilot van deelscooterhubs. Bij de realisatie van een deelfervoerhub wordt deze voorzien van de landelijke hubidentiteit van Mijksenaar. Aangelegde scootervakken (met daarin zowel deelscooters als privévoertuigen) worden voorzien van scootertegels, bebording en (mogelijk) ook een fysiek object om te voorkomen dat een auto hier parkeert, of een verhoging om de hub te markeren. Bij de uitrol van de hubs worden naast de aanbieders ook de buurtbewoners en de collega's uit de verschillende stadsdelen betrokken om geschikte locaties te vinden voor een hub (op een locatie waar op dat moment zonder een hub sprake is van hinder).</p> <p>De gemeente onderstreept dat parkeervoorzieningen rondom ov-locaties belangrijk zijn, vandaar dat er bij diverse metro- en/of NS-stations hubs worden gerealiseerd. Rondom de grote NS-stations liggen er vele ruimteclaims, waardoor de inpasbaarheid een uitdaging is. Samen met de gebiedsteams van de verschillende stations wordt er gezocht naar geschikte locaties (in het zicht, buiten de loopstromen).</p> <p>4. Verbodsgebieden en parkeerverbod: maatwerk is essentieel Het verbieden van het aanbieden van deelscooters op smalle stoepen is één van de</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

<p>gemiddelde loopafstand naar deelscooters hoog (ongeveer 7 scooters per km²) en blijft daarmee de auto voor de deur (meer dan 1.000 per km²) vele malen interessanter.</p> <p>Ter illustratie: het huidige servicegebied van Check bedekt op dit moment een oppervlakte van ongeveer 30 km². De uitbreidingen naar stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord, die in de Nota worden voorgesteld, zouden het servicegebied vergroten naar ongeveer 90 km². Om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de deelscooter op het huidige peil te houden, betekent dit dat het benodigde totale voertuigenplafond op ongeveer 2.100 scooters in totaal uitkomt. Dat staat nog los van de verdere ambities van de gemeente, bijvoorbeeld om meer regionale ritten door deelscooters te laten faciliteren.</p> <p>In de Nota wordt gesteld dat er gekeken wordt "in de nieuwe vergunningenronde ... op basis van de ritdata en klachten over hinderlijk geparkeerde deelscooters of verdere uitbreiding van het aantal deelscooters mogelijk is naar maximaal 1.500 deelscooters in totaal" (pag. 29). We zijn benieuwd aan de hand van welke doelen en meetinstrumenten deze mogelijkheid tot uitbreiding wordt vastgesteld. Bij welke metric, dus bijvoorbeeld hoeveel ritten of hoeveel klachten, is er wat mogelijk?</p> <p>3. Parkeren en hubs: voldoende plek en zichtbaarheid We zijn erg positief over de geschetste ambitie in de Nota om, waar nodig, autoparkeerplaatsen op drukke locaties op te heffen ten behoeve van deelscootervakken. Hierdoor wordt het gebruik van deelmobiliteit verder aangemoedigd en worden onnodige autoritten vervangen.</p> <p>Uit onze ervaringen in Amsterdam tijdens de afgelopen pilot en in andere steden met de combinatie free-floating en hubs, willen we</p>		<p>manieren om eventuele hinder terug te dringen. De gemeente deelt de visie van Check dat het per gebied maatwerk is qua mogelijkheden (hubs, scootervak, digitaal vak, niks mogelijk), vandaar dat in de Nota Deelvervoer 2023 is opgenomen om het free-floating parkeren geleidelijk af te bouwen. Tevens onderschrijft het college de noodzaak om op wijk- en buurtniveau te kijken naar de wenselijkheid van servicegebieden. Hierbij is ook de zienswijze van stadsdelen van belang.</p> <p>5. Snelheidsbeperking: veiligheid weggebruikers voorop De gemeente is blij te lezen dat Check samen met de gemeente wil verkennen wat technisch haalbaar is op het gebied van ISA.</p> <p>6. Concessie: kansen en risico's in kaart Vanuit de Vervoerregio Amsterdam wordt de opschaling van regionale deelmobiliteit onderzocht, waarbij een concessie een van de mogelijkheden is in de toekomst. Er wordt in 2023 gewerkt aan het opstellen van verschillende scenario's, waarna het voorkeursscenario de komende jaren verder wordt uitgewerkt.</p>
---	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>graag de volgende punten meegeven bij de (verdere) inrichting van vaste parkeerplekken:</p> <p>Kies voor een gerichte aanpak: identificeer de plekken in de gemeente waar (structureel) overlast wordt ervaren, bijvoorbeeld veel (fout) geparkeerde scooters; analyseer of er daadwerkelijk hinder plaatsvindt; en voer de benodigde (fysieke) aanpassingen uit in de vorm van parkeerplekken. Overlast betekent aan de ene kant dat er veel scooters geparkeerd worden, maar aan de andere kant ook dat er op die plekken veel vraag is naar het product. Door het gebruik in goede banen te leiden wordt overlast voorkomen en worden deelscootergebruikers geholpen bij het vinden van een geschikte parkeerplek.</p> <p>Hubs zorgen voor een opgeruimd straatbeeld en bezorgen gebruikers een gegarandeerde parkeerplek. Bekijk per wijk of buurt waar het inrichten van (micro)hubs het gewenste effect heeft en waar het mogelijk is om free-floating te behouden. Zorg bij de keuze voor hubs dat de afstand tussen de hubs optimaal is: maximaal 225 meter. Daarmee is er altijd een voertuig of parkeerplek in de buurt. Data van Check toont aan dat de kans groter is dat een rit niet wordt gemaakt, dan wel wordt gemaakt, als een gebruiker 225 meter of verder verwijderd is van de dichtstbijzijnde scooter. Dan is het risico dat de auto die voor de deur staat een makkelijkere keuze is.</p> <p>Houd bij het inrichten van hubs rekening met het draagvlak onder inwoners. Betrek bewoners bij de inrichting van de hubs en het vaststellen van locaties, en evalueer na een bepaalde periode (bijvoorbeeld een jaar) of de hubs het gewenste effect hebben. Zorg ook bij de uiteindelijke realisatie voor bewustwording in de buurt: waarom komen er parkeervakken voor deelmobiliteit, waarom op die plek, wat zijn de intenties van de gemeente, etc.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Zorg voor duidelijke markering en fysieke inrichting van de parkeervakken: zo is altijd duidelijk voor gebruikers en niet-gebruikers waar deelscooters geparkeerd kunnen worden. Denk hierbij niet alleen aan strepen op de grond, maar ook bijvoorbeeld aan (kleine) verhogingen om de hub te markeren. Zo kan een auto er niet onverhoopt in parkeren. Geef daarnaast met borden duidelijk aan dat het een vak voor deelscooters betreft, daarmee is het duidelijk voor andere weggebruikers dat ze er niet kunnen parkeren.</p> <p>Op pagina 30 van de Nota wordt het parkeervak bij het Centraal Station benoemd in de context dat dit scootervak voor deelscootergebruikers “een van de weinige locaties in de omgeving van het station is waar een rit kan worden gestart of beëindigd”. Uit onze data blijkt dat deelscooters in meer dan 20% van de gevallen gecombineerd worden met het openbaar vervoer. Zo maakten onze gebruikers in 2022 bijna 53.000 ritten van en naar het Centraal Station. Om deze ketenreis nog verder te stimuleren en daarmee onnodig autogebruik te beperken, stellen wij voor om de zichtbaarheid van deelvervoer bij en rondom OV-knooppunten te vergroten. Kijk hierbij ook naar de bestaande parkeerplekken, zoals bij het Centraal Station, en overweeg om deze te vergroten en het aantal parkeerplekken te verhogen, de loopafstand naar de parkeerplekken te verkleinen en daarmee de toegankelijkheid te vergroten.</p> <p>4. Verbodsgebieden en parkeerverbod: maatwerk is essentieel Als oplossing voor het vermijden van parkeerhinder wordt het verwijderen van smalle stoepen uit het servicegebied aangehaald (pag. 29). We willen graag benadrukken dat het van belang is om bij het verwijderen van locaties uit het servicegebied gebaseerd op algemene principes (stoepen < 1.50 meter eruit) maatwerk te blijven leveren. Zo zijn, bijvoorbeeld, op straathoeken van bepaalde straten met smalle stoepen nog wel parkeermogelijkheden. Kijk tegelijkertijd</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>naar het aanbieden van alternatieve parkeermogelijkheden (bijvoorbeeld hubs op autoparkeerplekken) in gebieden met smalle stoepen; het zijn namelijk mogelijk populaire bestemmingen zijn voor gebruikers.</p> <p>Voor een (locatie-gericht) parkeerverbod (pag. 31) gelden wat ons betreft dezelfde observaties: het is essentieel om ervaren parkeeroverlast te beperken en voldoende ruimte aan voetgangers te bieden. Tegelijkertijd betekenen veel parkeerbewegingen in een bepaald gebied dat het een bestemmingslocatie is voor gebruikers van deelvervoer. Het is belangrijk om te zoeken naar alternatieve parkeermogelijkheden voor deelvervoer, bijvoorbeeld in de vorm van hubs en waarbij een parkeerverbod een uiterste oplossing moet zijn. Let hierbij ook op dat het servicegebied geen 'gatenkaas' wordt, dat wil zeggen: een complexe combinatie van free-floating, hubs en parkeerodsgebieden. Dit maakt het namelijk onduidelijk voor gebruikers en vermindert de GPS-betrouwbaarheid. Overweeg om op wijk- of buurtniveau keuzes te maken betreffende hubs en free-floating.</p> <p>Daarnaast zijn we benieuwd wat de gemeente verstaat onder "flexibel (no) parkeerzones ... communiceren" met de aanbieders van deelscooters, waarbij de gemeente "in control" is en "actief kan handelen" (pag. 31). Welke instrumenten worden hierbij ingezet? En op welke manier is de gemeente 'in control', en op welke manier de aanbieder?</p> <p>5. Snelheidsbeperking: veiligheid weggebruikers voorop We zijn positief over de plannen om de snelheidsbeperking, in de vorm van ISA-technologie, te verkennen en voor alle deelvoertuigen gefaseerd uit te rollen. Daarbij wordt begonnen met de waarschuwingsfunctie (pag. 28). Wij werken graag samen met de gemeente om te onderzoeken wat technisch haalbaar is en op welke</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>termijn.</p> <p>In het kader van dit onderzoek willen we alvast graag meegeven dat, hoewel de snelheidsbeperking belangrijk is, een geautomatiseerde beperking nooit de veiligheid van weggebruiker(s) in gevaar mag brengen. Het nadeel van een automatische snelheidsbeperking zodra een bestuurder een bepaald gebied inrijdt, oftewel een automatische remwerking, is dat het voor gevaarlijke verkeerssituaties kan zorgen, bijvoorbeeld bij een inhaalmanoeuvre.</p> <p>6. Concessie: kansen en risico's in kaart Het onderzoeken van de mogelijkheden die een concessie te bieden heeft, juichen we toe. Daarbij moet wat ons betreft altijd nut en noodzaak tegen elkaar worden afgewogen, evenals de daarbij behorende gevolgen voor de gebruiker. Het doel moet zijn: weg van (toekomstig) autobezit. Een concessie kan een vorm zijn om deelmobiliteit vorm te geven, maar houd daarbij het doel van deelvervoer voor ogen. Leg de kansen en de risico's die een concessie biedt naast de huidige vorm, en analyseer in hoeverre een concessie bij zou dragen aan het voorgestelde doel: autoritten vervangen. Neem daarbij in het onderzoek de administratieve en bureaucratische gevolgen (voor zowel de gemeente als de aanbieders) van een concessie mee.</p> <p>7. Tot slot De Nota Deelvervoer 2023 is wat ons betreft een uitstekende stap in de richting met betrekking tot deelmobiliteit. Met dit beleid worden de randvoorwaarden van publiek vervoer verder aangescherpt en goed vastgelegd. De weg wordt nog verder vrijgemaakt voor de transitie van (toekomstig) autobezit naar gebruik van efficiëntere mobiliteitsvormen. We blijven graag samen met de stad Amsterdam haar leefbaarheid vergroten door de makkelijkste weg voor alle inwoners van Amsterdam te blijven bieden.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

<p>4151-9986</p>	<p>Felyx</p> <p>Beste Gemeente Amsterdam,</p> <p>Middels deze reactie willen wij graag de zienswijze van felyx delen op de Nota Deelvervoer 2023 van de Gemeente Amsterdam. Als voorstander van deelmobiliteit zijn we enthousiast over de visie die in de Nota wordt omschreven. Ons doel is om een constructieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van duurzamere, efficiëntere en veiligere mobiliteitsoplossingen voor Amsterdam.</p> <p>Inleiding</p> <p>Felyx is verheugd om in de Nota Deelvervoer 2023 te zien dat de gemeente Amsterdam zich inzet voor een duurzame, sociale, inclusieve en veilige toekomst van deelmobiliteit in de stad. De Nota Deelvervoer bevat belangrijke richtlijnen en plannen voor het aanbieden en de uitbreiding van elektrische deelscooters in de stad. Wij zijn van mening dat het belangrijk is om open en meedenkend te zijn over de uitdagingen, geleerde lessen en obstakels waar we in Amsterdam mee te maken hebben, zodat we gezamenlijk het deilvervoersysteem voor alle Amsterdammers kunnen optimaliseren. Als Amsterdams bedrijf met ons hoofdkantoor in de stad, zijn wij van mening dat we het beste kunnen bijdragen en meedenken over hoe we in Amsterdam omgaan met de beschikbare ruimte. Dit doen we door samen te werken met onze lokale en goede connecties binnen de gemeente en de Metropoolregio Amsterdam. Wij zijn blij met de inspanningen en visie van de gemeente Amsterdam om de deelmobiliteit in de stad te verbeteren, graag delen we in onze reactie enkele aandachtspunten vanuit felyx op het gebied van 1. overlast & parkeerhinder, 2. verkeersveiligheid, 3. groter aanbod deilvervoer & vervoersarmoede.</p>	<p>1. Overlast & Parkeerhinder</p> <p><i>Verbodsgebieden</i></p> <p>De gemeente is blij te lezen dat Felyx het belang van verbodsgebieden onderstreept. Er zijn in Amsterdam diverse zogeheten aanwijsgebieden. Deze gebieden komen (grotendeels) overeen met de huidige verbodsgebieden. In de aanwijsgebieden is het toegestaan om te parkeren in de daarvoor aangewezen vakken. Dit gebeurt op enkele locaties momenteel ook al (Centraal Station, Sloterdijk, Lelylaan). Deze lijn willen we doortrekken in een nieuwe vergunninguitvraag en mogelijk dat het aantal parkeerlocaties in verbodsgebieden toeneemt.</p> <p><i>Smalle stoepen uit het servicegebied</i></p> <p>De gemeente deelt de visie om in gebieden met smalle stoepen naar alternatieve locaties te zoeken. Per gebied is dit maatwerk en locaties zijn niet gelijk voorhanden.</p> <p><i>Freefloating & hubs</i></p> <p>De hubs met alleen deilvervoer worden voorzien van de landelijke hubidentiteit van Mijksenaar. Aangelegde scootervakken worden voorzien van scootertegels, bebording en (mogelijk) ook een fysiek object om te voorkomen dat een auto hier in parkeert. De gemeente is blij met de maatregelen die felyx treft om goed parkeren te faciliteren, maar ziet in drukke gebieden hubs niet als aanvulling,</p>
------------------	---	--

Nota van Beantwoording

<p>1. Overlast & parkeerhinder We erkennen dat overlast en parkeerhinder belangrijke onderwerpen zijn bij de implementatie van deelscooters in Amsterdam. Het minimaliseren van deze problemen is cruciaal voor een succesvol en duurzaam deelscootersysteem in de stad. Daarom zoeken we altijd naar oplossingen die zowel de gebruikers als omwonende ten goede komen. Graag delen we onze visie hieronder op verbodsgebieden, gebieden met smalle stoepen, en de toekomst van hubs.</p> <p>Verbodsgebieden Felyx begrijpt het belang van het invoeren van verbodsgebieden in gebieden met veel overlast. Dit kan helpen om de veiligheid en leefbaarheid van deze gebieden te verbeteren. Het is ook belangrijk om alternatieven te bieden voor de gebruikers die deze gebieden willen bezoeken of er wonen. Daarom is het van belang om voldoende parkeermogelijkheden beschikbaar te stellen, zodat mensen hun voertuigen niet hoeven te parkeren in rand servicegebieden en daarmee voor overlast kunnen zorgen. Een mogelijke oplossing hiervoor is het creëren van hubs op de plekken waar initieel auto parkeerplaatsen stonden in de verbodsgebieden. Zo kunnen mensen hun voertuigen veilig en dicht bij hun eindbestemming parkeren zonder bij te dragen aan de overlast in de omgeving.</p> <p>Smalle stoepen uit het servicegebied Net als bij verbodsgebieden is het essentieel om alternatieven te bieden voor gebruikers in gebieden met smalle stoepen. Dit kan worden gedaan door middel van aangewezen hubs of door het beschikbaar stellen van voldoende parkeerruimte buiten het uitgesloten gebied.</p> <p>Freefloating & hubs Hubs kunnen een waardevolle aanvulling zijn op het freefloating-</p>	<p>maar als vervanging van het free-floating parkeren.</p> <p>2. Verkeersveiligheid</p> <p><i>Intelligent Speed Adaption</i> De gemeente is blij te lezen dat de visie over ISA wordt onderstreept. De komende jaren wil de gemeente samen met de aanbieders de (on)mogelijkheden verkennen van ISA.</p> <p><i>Alcoholslot</i> De gemeente heeft kennis genomen van de onderbouwing over de huidige beperkingen van een alcoholslot. De gemeente wil samen met de aanbieders de komende jaren nagaan welke maatregelen (bijv. een alcoholslot) effectief zijn in het verminderen van alcoholmisbruik in het verkeer.</p> <p>Wijziging nota: In de Nota Deelvervoer 2023 wordt de passage over het alcoholslot aangepast en verruimd. <u>Huidig:</u> "Amsterdam wil samen met de markt de mogelijkheden van een alcoholslot op deelscooters verkennen." <u>Toekomstig:</u> "Amsterdam wil samen met de aanbieders mogelijkheden onderzoeken (onder andere onderzoek naar alcoholslot) naar het verkleinen van alcoholmisbruik achter het stuur."</p>
--	---

Nota van Beantwoording

<p>model, echter moet dit volgens ons wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moeten hubs fysiek duidelijk worden aangegeven en makkelijk bereikbaar zijn vanaf de weg. Omdat wij dit belangrijk vinden, zijn wij ook bezig met verbeteren van de hub weergave in de app. Ook moet er voldoende dekking zijn en moeten de hubs op maximaal 300 meter afstand van elkaar liggen. Fysieke parkeervakken sporen netjes parkeren daarbij ook aan. Naast deze criteria maakt felyx ook gebruik van andere maatregelen om parkeeroverlast tegen te gaan en gelijke spreiding van voertuigen door de stad aan te moedigen. Dit omvat onder andere een verplichte foto van de geparkeerde scooter bij het afsluiten van de rit, incentive zones waar gebruikers korting krijgen wanneer ze een rit afsluiten in een bepaald gebied, dynamic pricing om scooters die te lang stilstaan sneller weer mee te nemen en rebalancing, waarbij 2% van de vloot dagelijks wordt verplaatst door de stad. Door deze initiatieven samen te nemen, zorgt felyx voor een evenredige verdeling van scooters over de stad en een betere beschikbaarheid van scooters voor gebruikers, wat het clusteren van scooters vermindert.</p> <p>2. Verkeersveiligheid</p> <p>Verkeersveiligheid is een topprioriteit bij het aanbieden van deelscooters in de stad. Het waarborgen van de veiligheid van zowel e-scooter gebruikers als andere weggebruikers is essentieel voor het creëren van een verantwoord en leefbaar stedelijk vervoerssysteem. We streven ernaar om innovatieve en effectieve maatregelen te implementeren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hieronder gaan we dieper in op de ISA en het alcoholslot.</p> <p>Intelligent Speed Adaptation</p> <p>Zoals in de nota staat beschreven is een algehele snelheidsverlaging naar 30 km per uur niet wenselijk. Veel van onze voertuigen worden in regionaal verband gebruikt waardoor het niet wenselijk en niet veilig is dat deze scooters in gebieden met reguliere regelgeving andere</p>	<p>3. Groter aanbod deelvervoer en stedelijke dekking van het servicegebied</p> <p><i>Scooteraantallen</i></p> <p>De gemeente heeft kennisgenomen van de argumentatie van felyx voor verhoging van het aantal deelscooters. De gemeente blijft vasthouden aan de huidige aantallen – die in beginsel een uitbreiding betekenen van het huidige aanbod – en bij goed presteren ook kan leiden tot een verdubbeling van de huidige situatie. Een lagere dichtheid van deelscooters (dan bijv. in Rotterdam het geval) past binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam, het zogeheten STOMP-principe (Stappen, Trappen, ov, MaaS/Deelmobiliteit, Privévoertuigen). Een langere loopafstand naar een deelscooter toe draagt bij aan actieve mobiliteit.</p> <p>De gemeente heeft kennisgenomen van het argument van Felyx dat het momenteel niet technisch haalbaar is om gebieden af te sluiten wanneer er een maximum aantal deelscooters staat. De gemeente verplicht aan inschrijvende partijen bij de nieuwe vergunninguitraag voor deelscooters dat de doelstelling van het instellen van maximum aantallen per gebied of hub wordt onderschreven en onderzocht in samenwerking met de gemeente en CROW.</p> <p><i>Scooters op maatschappelijk relevante plekken</i></p> <p>De gemeente is blij om te lezen dat felyx</p>
---	---

Nota van Beantwoording

	<p>snelheden hanteren dan het overige verkeer</p> <p>Het automatisch verlagen van snelheden is zoals ook in de nota staat iets voor de toekomst. Wat ons betreft is dit vanuit veiligheidsperspectief niet mogelijk totdat dit wordt uitgerold bij alle voertuigen die deelnemen aan het verkeer, om gevaarlijke situaties te voorkomen.</p> <p>Het geven van een waarschuwingssignaal op het dashboard klinkt als een haalbare mogelijkheid qua veiligheid aangezien de bestuurder nog wel in controle blijft over de snelheid van de scooter. Helaas is deze technologie nog niet beschikbaar op onze voertuigen, wel is het verzoek bij onze leverancier neergelegd om te kijken of dit in de toekomst kan toegepast worden op onze huidige vloot.</p> <p>Alcoholslot Als aanbieder van deelscooters betreuren we dat sommige gebruikers rijden onder invloed en uiteraard willen we dit tegengaan en voorkomen. Allereerst ligt de verantwoordelijkheid bij de bestuurder van het voertuig, maar als aanbieder spelen wij natuurlijk ook een rol. We vinden het goed dat hier momenteel aandacht voor is, omdat bewustwording tevens een middel is om dit probleem aan te pakken.</p> <p>Hoewel de exacte omvang van het probleem helaas onbekend is, hebben wij zelf in 2022 bij slechts ~0,0002% van alle felyx ritten een boete van €500 (incl. uitsluiting van onze dienst) uitgedeeld vanwege rijden onder invloed. Dit komt neer op 15 boetes op een kleine 7 miljoen ritten. Het is belangrijk om op te merken dat hierbij de politie betrokken was en vervolgens een interne boeteprocedure is gevolgd.</p> <p>De stijging van het aantal observaties van rijden onder invloed zou kunnen komen door een toename in populariteit van deelscooters. Felyx heeft het afgelopen jaar een toename in ritten gezien van 40%.</p>	<p>plaatsing van voertuigen op maatschappelijk relevante plekken onderschrijft. Hiervoor worden in een nieuwe vergunninguitvraag door de gemeente ook verschillende locaties aangewezen waarop de aanbieder punten kan scoren in de vergelijkende toets.</p> <p><i>Evenredige verdeling scooters over de stad / maximaal aantal scooter per gebied.</i> Het is goed om te lezen dat felyx diverse maatregelen heeft geïmplementeerd om een evenredige verdeling van scooters te stimuleren. Diverse gebieden in de stad met een hoge druk op de openbare ruimte (bijv. de grachtengordel, de Pijp en Jordaan) zijn tevens ook populaire gebieden waar deelscooterritten worden beëindigd of gestart. De gemeente wil voorkomen met een maximum aantal per nader te bepalen gebied dat de extra deelscooters – die zijn bedoeld om spreiding van het aanbod, en vraag naar, deelscooters te realiseren – zorgen voor een hogere druk van de openbare ruimte binnen het huidige servicegebied.</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Hierdoor is een aannemelijk gevolg dat de absolute gevallen van alcoholmisbruik op deelscooters ook is gestegen. We begrijpen dat de politie ook scherper kijkt naar deelscootergebruikers bij alcoholcontroles. Aan de ene kant kan dat zorgen voor meer overtredingen, maar gelukkig ook voor verdere bewustwording op lange termijn, zodat uiteindelijk beschonken mensen geen deelscooter zullen pakken.</p> <p>Om bewustwording te vergroten en preventie te bevorderen, hebben we een actieve "safety challenge" geïntroduceerd die begint na 00:00 uur in het weekend, en soms eerder, zoals tijdens Koningsdag en andere evenementen. De gebruiker wordt gevraagd om een puzzel af te ronden voor gebruik. Met deze puzzel maken we gebruikers bewust van de gevaren van rijden onder invloed en geven we gebruiker een waarschuwing om niet met alcohol op te gaan rijden. We zijn momenteel aan het kijken naar een verruiming van de tijden waarbij we onze safety challenge aan gebruikers tonen en we bekijken of we hier verdere verbeteringen en waarschuwingen bij kunnen doorvoeren. We waarschuwen mensen ook actief in onze communicatie, bijvoorbeeld met berichten als "don't drink and drive" bij grotere evenementen. Bovendien intensiveren wij onze communicatie richting gebruikers via onze app en andere marketingkanalen om alcoholmisbruik te voorkomen.</p> <p>Het voorkomen van alcoholmisbruik is een belangrijk punt van aandacht en we blijven ons inzetten voor de veiligheid van onze klanten en andere weggebruikers. Echter, ten aanzien van een fysiek alcoholslot zien wij verschillende beperkingen, waardoor zouden afraden om hier momenteel op aan te sturen. Operationele, technische en financiële beperkingen vormen hierbij het grootste probleem.</p> <p>Uit ons eigen onderzoek komt naar voren dat er momenteel nog geen</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>praktisch toepasbare en haalbare technologie bestaat voor het integreren van een betrouwbaar alcoholslot op een elektrische (deel)scooter. Onderstaande redenen liggen hieraan ten grondslag:</p> <ul style="list-style-type: none">- Technologie en kosten: het implementeren van alcoholsloten op e-scooters vereist kostbaar onderzoek en ontwikkeling. Bovendien overstijgen de kosten van een alcoholslot, enkele duizenden euro's per stuk, de kosten van de e-scooter zelf.- Gebruiksvriendelijkheid: een alcoholslot kan het gebruik van deelvoertuigen ontmoedigen door de extra tijd die nodig is om de test uit te voeren en de uitdagingen op het gebied van hygiëne.- Betrouwbaarheid en onderhoud: de betrouwbaarheid van alcoholsloten is twijfelachtig omdat ze gemakkelijk kunnen worden omzeild. Bovendien vereisen ze frequent en kostbaar onderhoud, inclusief batterijvervanging na ongeveer 1.500 tests.- Gebruikstemperatuur: alcoholsloten functioneren niet onder -5 °C, wat gebruik in koude maanden beperkt. <p>Hoewel de verkeersveiligheid in theorie kan verbeteren door het succesvol implementeren van een alcoholslot op elektrische deelscooters, denken wij dat er ook andere, effectieve (digitale) manieren zijn om veilig rijgedrag te waarborgen en misbruik te voorkomen. De politie controleert momenteel ook meer gericht op (deel)scooterberijders en recent nieuws heeft mensen ook meer bewust gemaakt van de risico's en kosten van alcoholmisbruik met een (deel)scooter. Wij werken graag samen met de autoriteiten aan de preventie en aanpak van alcoholmisbruik en zien dat ook als een belangrijk deel van de oplossing, in combinatie met andere initiatieven.</p> <p>Uiteraard zijn wij bereid om doorontwikkelde en geschikte oplossingen toe te passen om alcoholmisbruik te voorkomen. Wij vinden een fysiek alcoholslot op dit moment in tijd echter geen geschikte oplossing (om te verkennen) voor de deelscooter. Wij</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>zouden daarom aanbevelen om allereerst te richten op andere zaken om alcoholmisbruik op korte en middellange termijn te voorkomen.</p> <p>3. Groter aanbod deelfervoer en stedelijke dekking van het servicegebied</p> <p>Het vergroten van het aanbod van deelfervoer en het waarborgen van een uitgebreide stedelijke dekking van het servicegebied zijn cruciale aspecten voor het succes van e-scooters in Amsterdam. We begrijpen het belang van het toegankelijk maken van deelscooters voor alle inwoners en het aanpakken van vervoersarmoede. Daarom zetten we ons in om de dienstverlening te verbeteren en een inclusief mobiliteitsaanbod te garanderen.</p> <p>Scooteraantallen De Nota beschrijft scooter aantallen als 600 per aanbieder met uitbreiding naar 750 per aanbieder. Felyx pleit voor een groei van het voertuigenplafond die evenredig is aan de groei van het servicegebied, om er voor te zorgen dat we dezelfde service kunnen bieden aan de klant bij uitbreiding van servicegebied. Alleen op deze manier is het voor ons mogelijk om de bewoners van de nieuwe gebieden hetzelfde product en ervaring te bieden. Op basis van een gemiddelde bezetting van 15-17 scooters per vierkante kilometer zouden we uitkomen op 2250 scooters voor 2 aanbieders. Dit zou betekenen dat er ruimte zou zijn voor 1000-1250 scooters per provider. Daarnaast zien we dat de scooter gemiddeld 8 ritten per dag maakt – dat is in vergelijking met andere steden enorm hoog.</p> <p>Daarbij blijkt uit onderzoek dat een deelmobiliteit klant bereid is maximaal 250 meter te lopen naar de dichtstbijzijnde scooter. Bij uitbreiding van het servicegebied, zal de gemiddelde loopafstand van 250 meter gewaarborgd moeten worden. De omvang van het</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>servicegebied kan daardoor onvoldoende worden uitgebreid met de aangeboden scooteraantallen. Ter vergelijking: in Rotterdam zijn 3 aanbieders actief met in totaal 3000 scooters, waarbij dit 18 vierkante kilometers servicegebied betreft. Amsterdam heeft momenteel 15 vierkante kilometer servicegebied. Mogelijk zal aan aanbieders worden gevraagd om een veel groter gebied te bedienen, waardoor de dekking nog lager zal worden. Wanneer wij ook Nieuw West en Zuidoost bedienen, wordt het service gebied rond de 90km². Met 1200 scooters is de dekking dan veel te laag. Zelfs met een verhoging van 2250 scooters zitten we dan nog ver onder de dekking van Rotterdam.</p> <p>Scooters op maatschappelijk relevant plekken Wij onderschrijven de noodzaak om scooters aan te bieden op maatschappelijk relevante plekken, zoals bij ziekenhuizen, hoger onderwijs en gebieden met aanzienlijke vervoersarmoede. Momenteel analyseren aanbieders al ritten tussen specifieke gebieden die worden gemaakt, om aan de vraag naar gebieden die lijden onder vervoersarmoede te voldoen. Dit gaat momenteel al goed, maar wordt bemoeilijkt door de kleine vloot. Daarom is het beste middel om een maatschappelijke dekking te bewerkstelligen, het opnemen van meer scooters in de totale vloot. Dit verzekert een volledige dekking en de mogelijkheid voor aanbieders om te voldoen aan de vraag van alle Amsterdammers.</p> <p>Evenredige verdeling scooters over de stad Uit onze data blijkt dat een ongelijke verdeling van scooters over het servicegebied eerder uitzonderlijk is dan regelmatig. Felyx heeft al maatregelen geïmplementeerd voor situaties met een slechte verdeling, zoals organische (dynamic pricing, incentive zones) en handmatige middelen (rebalancing). Deze maatregelen stimuleren het gebruik van scooters in gebieden met weinig aanbod en ontmoedigen clustering in gebieden met een overschot aan scooters.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Maximaal aantal scooters per gebied</p> <p>Felyx begrijpt het belang van een gelijke verdeling van scooters over de stad, maar is geen voorstander van een vast maximum aantal scooters per gebied. De voornaamste reden hiervoor is dat het momenteel technisch niet haalbaar is om gebieden af te sluiten wanneer er een maximaal aantal scooters staat. Dit zou gevorderde data-uitwisseling en software-integratie met andere instanties, zoals het CROW, vereisen. Bovendien zouden er aanpassingen nodig zijn vanuit de fabrikant van de e-scooters, die minder snel kunnen worden doorgevoerd dan wijzigingen vanuit de aanbieders zelf.</p> <p>Het opleggen van een dergelijke verplichting is daarom momenteel niet realistisch aangezien geen enkele aanbieder hieraan kan voldoen. Bovendien zou dit kunnen leiden tot een negatieve ervaring voor gebruikers en de betrouwbaarheid van de deelscooters als dienst verminderen. Daarnaast kunnen gebiedsbeperingen ten koste gaan van het exploitatiemodel, zeker wanneer we moeten compenseren voor gebieden waar minder frequent wordt gereden, hier zullen scooters mogelijk langer stil staan. Daarom stellen we voor om dit als een nadrukkelijk streven op te nemen en met aanbieders hierover in gesprek gaan, zonder het (nog) te verplichten in de dienstverlening. Op deze manier kunnen we samen werken aan een haalbare en effectieve oplossing voor een evenredige verdeling van de scooters.</p> <p>Tot slot willen wij benadrukken dat wij als felyx onze steun uitspreken voor de visie en plannen van de Gemeente Amsterdam op het gebied van deelmobiliteit, zoals beschreven in de Nota Deelvervoer 2023. Wij staan altijd open voor een constructieve dialoog en een succesvolle samenwerking om de toekomst van deelmobiliteit in Amsterdam te verbeteren. Graag lichten we onze aandachtspunten verder toe tijdens de markconsultatie. We kijken uit naar een vruchtbare samenwerking met de gemeente en andere stakeholders om de</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	deelmobiliteit in Amsterdam verder te ontwikkelen en te optimaliseren.	
<u>Deelauto</u>		
7910-1906	<p>Snappcar</p> <p>Dank voor uw uitvoerige en uitgewerkte Nota deelmobiliteit. Namens al onze SnappCar leden stellen wij het zeer op prijs dat de gemeente hier echt werk van maakt in het belang van de Amsterdammers. Wij zien ook dat Amsterdam toonaangevend wil blijven in Nederland en dat onderschrijven wij van harte.</p> <p>Wij hebben een deel van onze Amsterdamse leden (totaal 1.300 actieve aanbieders en 9.000 actieve klanten) gevraagd om mee te lezen. Naast de complimenten delen wij onderstaand de zaken die volgens hen en ons nog beter kunnen. Met het oog op de mooie vooruitstrevende doelen voor Amsterdam. Eerst delen wij onze opmerkingen algemeen (2 stuks) en dan per pagina (5 stuks).</p> <p>Algemeen:</p> <p>I. De nota bevat mooie ambities, maar hoe deze bereikt/geoperationaliseerd worden is voor ons onduidelijk. En opvallend: vooral op het vlak van autodelen is de nota praktisch uitsluitend gericht tot het verbeteren van de situatie voor de huidige deelnemende deelauto-aanbieders in plaats van op Amsterdammers.</p> <p>Wij hadden de hoop/verwachting op een nog wijdere blik, nog meer vernieuwing en dat er concreter wordt geschetst hoe Amsterdam de vier doelen uit de nota wil bereiken en wat het kwantitatief betekent. Met name op autodelen mist volgens ons de analyse; welke flankerende maatregelen zijn nodig? Ja, er wordt gesproken over de invoering van betaald parkeren in Noord, Nieuw West en Zuidoost,</p>	<p>De gemeente zet het huidige beleid voort en onderzoekt de aankomende collegeperiode hoe zij flexibeler kan omgaan met de ruimte die nodig is voor het optimale gebruik van vaste parkeerplaatsen voor autodelen. Dit geldt eveneens voor de vergunningsvoorwaarden over het in eigendom hebben van de auto en/of via een leasemaatschappij. De stadsbrede autodeelvergunning is een schaarse vergunning waarbij de gemeente meer inzet op het regionale en interstedelijke gebruik van deze manier van autodelen en het aantal korte ritten daarbij wil verminderen. De kosten voor de stadsbrede autodeelvergunning zijn hoger dan een gebiedsgebonden bewonersvergunning, waarbij het beschikbaar stellen aan particuliere platformaanbieders naar verwachting niet direct bijdraagt aan het verminderen van particulier autobezit en verminderen van korte autoritten in de stad. De gemeente vindt de 85% beschikbaarheid in plaats van 24/7 beschikbaarheid een goede suggestie en gaat dit nader onderzoeken op governance, uitvoerbaarheid en daadwerkelijke bijdrage aan het verminderen van autobezit. Het invoeren van betaald parkeren is flankerend beleid dat ook de particuliere, platformaanbieders in de gebieden ten goede zal komen. De gemeente zal dit bij de introductie van betaald parkeren ook</p>

Nota van Beantwoording

	<p>maar hoe alle maatregelen opgeteld leiden tot minder dan de huidige 240.000 auto's/bewuster kiezen wordt voor onze leden niet duidelijk.</p> <p>II. Waarom kan in Amsterdam niet, wat in Utrecht wel kan? Waarom worden Amsterdammers uitgesloten om zelf aanbieder te worden van deelauto's met een vaste plek of een stadsbrede vergunning?</p> <p>Buurtinitiatieven, coöperatie en onze SnappCar leden hebben in Amsterdam geen toegang tot de voordelen die grote aanbieders wel hebben. Namelijk vaste aangewezen plekken met promotie er bij. Ook zijn zij uitgesloten van free-floating stadsbrede parkeervergunningen, die natuurlijk goud waard zijn als je een deelauto aanbiedt.</p> <p>Ons verzoek is tweeledig: ten eerste, pas de voorwaarden voor de autodeelvergunning per gebied aan. Van 24x7 naar minimaal 85% beschikbaarheid. Ook reguliere aanbieders halen 100% beschikbaarheid niet (auto's worden onderhouden en zijn weleens kapot).</p> <p>Ten tweede, schrap daarnaast de volgende voorwaarde in uw beleid: De gedeelde auto's zijn in eigendom van autodeelorganisaties of worden rechtstreeks geleased van een leasemaatschappij.</p> <p>Daardoor beperkt Amsterdam zich nodeloos tot een handvol vaste aanbieders ipv de volle breedte van het aanbod.</p> <p>En goed om alvast te delen: ten opzichte van de nadere voorwaarden op p. 36 die u stelt. Vanuit onze Amsterdamse SnappCar leden kunnen wij zeker meer dan 50 plekken invullen en stadsbrede dienstverlening aanbieden. Met consistente kwaliteit. Graag zelfs.</p> <p>In Utrecht is het al mogelijk. Hier kunt u meer lezen over hoe dit in de</p>	<p>gaan monitoren. Het delen van een privéauto met inwonersvergunning middels een platform ziet de gemeente vooralsnog als een positieve bijdrage aan de mobiliteitsopgave in de stad, maar als een private aangelegenheid. Wel gaat de gemeente onderzoeken wat de huidige invloed is van deze manier van autodelen op het verminderen van eigen autobezit en op welke wijze de gemeente hieraan een bijdrage kan leveren. Lagere vergunningskosten is geen beleidsuitgangspunt voor de gemeente. Het onderzoek naar coöperatief autodelen vergroot het inzicht van de stad op de governance-effecten en wat deze vorm van autodelen bijdraagt aan het verminderen van eigen autobezit. Amsterdam houdt vast aan de gestelde definitie van autodelen. De bijdrage van SnappCar-gebruikers aan de autoluwe opgave en de mate van gebruik wordt meegenomen in de rapportage deelvervoer. Met de toetreding van SnappCar tot het Convenant Autodelen laat Amsterdam zien dat zij de bijdrage van SnappCar erkent en graag verder in gesprek gaat met SnappCar over de nadere uitvoering van het nieuwe deelmobiliteitsbeleid.</p>
--	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>regelgeving is uitgewerkt met 85% beschikbaarheid en ook particulieren kunnen een vergunning aanvragen https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR641652#d154176656e355.</p> <p>Onderstaand lichten wij op vijf punten (I, II, III, IV, V) paginagewijs verder toe wat er beter kan en delen wij suggesties. Dank voor de overweging.</p> <p>Per pagina:</p> <p>I. Op pagina 6 staat:</p> <p>“Door het invoeren van betaald parkeren in Noord, Nieuw West en Zuidoost wordt het voor aanbieders interessanter om hun servicegebied uit te breiden.”</p> <p>Via SnappCar bieden honderden Amsterdammers al deelauto’s aan in Noord, Nieuw West en Zuidoost. Onze leden daar laten zien dat deelauto’s niet beperkt blijven tot het centrum, maar juist ook hier te vinden zijn. U zou het woordje ‘alle’ kunnen toevoegen om het feitelijk correct te maken. Wellicht heeft het met gebrek aan zichtbaarheid - particuliere deelauto’s vallen minder op - te maken dat het er niet staat genoemd. Daar komen wij zo op.</p> <p>II. Op pagina 38 staat het volgende citaat: “In tegenstelling tot de in vorige paragrafen beschreven vormen van autodelen is hierin veel gevallen geen directe rol voor de gemeente. De meeste eigenaren van de aangeboden voertuigen beschikken immers over een reguliere bewonersvergunning of de voertuigen worden op eigen terrein geparkeerd.”</p> <p>Wij kunnen deze analyse niet volgen, gegeven uw vier beleidsdoelen in de nota. Is deze tekst niet te kort door de bocht? Als je doel is om</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>mensen bewuster te laten kiezen voor auto en bij voorkeur ov en fiets, dan is deelmobiliteit een middel.</p> <p>Waarom zou het de rol van de gemeente zijn om bij de inzet van dat middel wel exclusief enkele geselecteerde deelautobedrijven te helpen? En in veel gevallen geen directe rol te hebben in het bevorderen van autodelen breed door particulieren? Er zijn 240.000 privé-auto's in Amsterdam vs. 3.000 deelauto's.</p> <p>Ja, deze privéautobezitters hebben een vergunning om hun auto te parkeren. Alleen zij worden zo niet geprikkeld om hun auto te delen, want die vergunning zegt daar niets over.</p> <p>Het is niet gelijkwaardig aan wat de huidige autodeelbedrijven aan steun ontvangen met gemarkeerde parkeerplekken, laadvoorzieningen, promotie, stadsbrede vergunningen etc.</p> <p>De echte vraag zou moeten zijn: wat is de meest efficiënte en effectieve inzet van het middel om het doel - minder auto's/bewuster kiezen - te bereiken. Door aan te geven dat de gemeente geen directe rol ziet, sluit de gemeente een weg af die veel potentie biedt. Geef particulieren ook mogelijkheden om hun auto makkelijker te delen. Op drie manieren:</p> <p>Geef particuliere autodelers de mogelijkheid om in te schrijven op stadsbrede vergunningen.</p> <p>Laat particuliere autodelers meedoen met vaste plekken en promoot zo het gesprek onder Amsterdammers.</p> <p>Start een proef: verlaag de kosten voor de parkeervergunning voor mensen die 85% van de tijd hun auto (keyless) delen. Zo stimuleer je Amsterdammers om hun auto beschikbaar te stellen als deelauto. Dat vergroot het aanbod, de bekendheid en het gemak voor Amsterdammers om te gaan autodelen (en in veel gevallen geen</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>eigen auto aan te schaffen). Via mond op mond reclame gaat dit een vliegwieleffect hebben.</p> <p>Mooi dat de paragraaf op p 38 afsluit met dat conform motie IJmker niet commerciële vormen worden meegenomen in de komende rapportages.</p> <p>Waar wij minder enthousiast van worden, is het aangekondigde onderzoek naar coöperatief autodelen. Er is al zoveel onderzoek met overtuigend bewijs (bijvoorbeeld Lund University naar Car Sharing in Amsterdam). Altijd goed om aanvullend meer kennis op te doen. Ons is onduidelijk wat dan precies nog onderzocht moet worden, wat al niet bekend zou zijn? En de duur baart ons zorgen.</p> <p>Wij verwachten/hopen dat gedurende het onderzoek - looptijd 2 jaar (!!) - er ook juist geëxperimenteerd blijft worden. Het zou zonde zijn als er stilstand is zoals in de afgelopen jaren in Amsterdam het geval is.</p> <p>Ten slotte, dan nog het verzoek: zou het vooruitlopend op het onderzoek niet verstandig zijn om te concluderen dat de gemeente juist wel een directe rol kan pakken richting particulieren en coöperatieven. Wij denken graag met u mee over hoe dit voor Amsterdam positief uit kan pakken, ook met werkende praktijkvoorbeelden uit andere gemeenten, zoals Utrecht.</p> <p>U wijst op pagina 6 gelukkig ook op het belang van data delen voor uw beleid. Wij delen onze data graag en staan open voor uw vragen.</p> <p>III. Op pagina 7 staat deelmobiliteit als volgt gedefinieerd: "Wat is deelmobiliteit: Je maakt gebruik van een voertuig dat je niet bezit maar wel zelf bestuurt. Je betaalt alleen voor het gebruik, via een abonnement of</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>per rit, met een tarief per tijdseenheid en/of afstand. Je hebt 24/7, zelfstandig en zonder fysieke tussenkomst van de aanbieder (bijvoorbeeld sleuteloverdracht) toegang tot en keus uit meerdere voertuigen in de openbare ruimte: dicht bij je woning, werk of overstaplocatie”.</p> <p>Deze definitie is volgens ons en andere overheidsorganisaties te beperkt. Dat je het voertuig ook zelf kan aanbieden ontbreekt. En waarom zou de sleuteloverdracht uitgesloten moeten worden? Ook vanuit het perspectief van sociale cohesie en verbinding, is dat een vreemde afbakening.</p> <p>De definitie sluit ook niet aan bij wat de overheid regulier gebruikt.</p> <p>Het Kennisinstituut voor Mobiliteit van het ministerie van IenW definieert deelmobiliteit bijvoorbeeld in haar onderzoeken als volgt: “het fenomeen dat consumenten gebruik maken van betaalde deelmobiliteitsdiensten die worden aangeboden door een professionele aanbieder (business-to-consumer: B2C), een particuliere aanbieder (consumer-to-consumer: C2C) of aanbieders die de zakelijke markt bedienen (business-to-business: B2B).”</p> <p>IV. Op pagina 33 staat:</p> <p>Dat er 3.000 deelauto’s zijn in Amsterdam tov 240.000 privé auto’s.</p> <p>Willen jullie hierbij ook vermelden dat Amsterdammers in het afgelopen jaar via SnappCar 1.300 deelauto’s actief deelden (1 keer of vaker per jaar). Dat maakt het beeld vollediger en laat goed zien dat particulier autodelen al een significante bijdrage levert binnen de stad.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>V. Ten slotte: Wij hechten zeer aan de goede contacten met jullie, delen graag onze data en kennis en helpen graag mee om jullie doelen te bereiken. Zie onze punten dus als opbouwend en ten bate van alle Amsterdammers. Wij gaan graag verder met jullie in gesprek!</p>	
<p>6702-2129</p>	<p>Greenwheels</p> <p>Reactie Greenwheels op concept Nota Deelvervoer 2023, Gemeente Amsterdam Dagtekening: 19 mei 2023</p> <p>De Gemeente Amsterdam en Greenwheels hebben een gedeelde missie: de stad leefbaarder maken. Een missie waarin de deelauto een cruciale rol speelt. Greenwheels is in 1995 in Rotterdam gestart en inmiddels beschikbaar in 165+ plaatsen met 2.600 publiek beschikbare deelauto's op vaste staanplaatsen. Zowel particulieren als bedrijven maken gebruik van de deelauto's, een steeds groter aantal bedrijven heeft een eigen vloot Greenwheels-auto's beschikbaar voor hun werknemers. Greenwheels-gebruikers rijden gemiddeld bijna de helft minder dan de gemiddelde automobilist en 1.947 km per jaar minder dan vóór zij autodeler werden. Daarmee is er een CO₂-reductie van 345 kg per klant per jaar.</p> <p>Greenwheels is blij met de (h)erkenning van de kritische succesfactoren van de deelauto: hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid, eenvoud in gebruik en een laag tarief. Toch zien we dit in de concept Nota Deelvervoer niet overal terugkomen. Een deel van de Nota is voor ons niet uitvoerbaar en/of sluit niet aan bij de wensen van de autodeler. Daarmee schiet het voorgestelde conceptbeleid soms zijn doel (een duurzame, leefbare stad) voorbij. Wij zijn dan ook dankbaar voor de mogelijkheid om op deze manier op het voorgestelde beleid te kunnen reageren. In deze notitie</p>	<p>1. Belang vaste standplaats U geeft in uw reactie aan: "dé deelauto bestaat niet, erkent ook de gemeente in de Nota. Er zijn diverse vormen van autodelen met elk een eigen effect op de leefbaarheid in steden". Amsterdam wil om die reden nog beter weten in hoeverre de verschillende vormen van deelmobiliteit en autodelen de komende jaren gaan bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen zoals o.a. benoemd in de Agenda Autoluw, wat de toegevoegde waarde is voor onze inwoners en waar eventuele bijsturing vereist is. De deelauto's met een vaste standplaats en de free-floating deelauto's lijken steeds meer door elkaar gebruikt te worden en zijn daarmee onderdeel van een compleet pakket als onderdeel van het deelsysteem.</p> <p>De transitie naar volledig uitstootvrij is een goed moment om het vaste standplaats-concept – waarbij een deelauto op een vaste parkeerplaats staat geparkeerd en daar altijd weer naar terug moet aan het einde van de gebruiksperiode – te heroverwegen. Uit de monitoringsdata blijkt dat de standplaats-gebonden deelauto een belangrijke rol speelt binnen het totale deelconcept (weinig korte ritten, vooral buiten</p>

Nota van Beantwoording

	<p>opmerkingen over het belang van een vaste standplaats voor onze gebruikers (1), de voorgestelde termijn ten aanzien van volledig uitstootvrij (2), de impact van locaties en bestemmingen op gebruik (3) en de uitvoerbaarheid van een standaard-koppeling (4).</p> <p>1. Belang vaste standplaats</p> <p>Dé deelauto bestaat niet, erkent ook de gemeente in de Nota. Er zijn diverse vormen van autodelen met elk een eigen effect op de leefbaarheid in steden. Al 28 jaar kiest Greenwheels bewust voor station-based (de vaste standplaats), omdat dit de enige vorm van autodelen is waarbij er bewezen privéauto's van straat verdwijnen (zie o.a. diverse CROW onderzoeken die dit ondersteunen). Deze vorm van autodelen lijkt namelijk het meest op eigen autobezit en biedt daardoor snelle adaptatie.</p> <p>Het kunnen vertrouwen op een deelauto is cruciaal in de overstap van autobezit naar autodelen. Want wil je een huishouden bewegen om de (tweede) auto weg te doen, dan wil je de overstap zo gemakkelijk mogelijk maken. Geef de gebruiker de mogelijkheid om te rekenen op steeds hetzelfde model auto, op een vaste, herkenbare plek waar slechts één keer (bij het eerste gebruik) naar gezocht hoeft te worden. Na gebruik van de auto wordt deze teruggebracht naar de gereserveerde parkeerplaats. Deze vaste parkeerplaats is een belangrijke overweging van de gebruiker om voor de deelauto te kiezen. Immers is meer dan 20% van het verkeer in Amsterdam 'zoekverkeer': rondjes rijden tot een vrije parkeerplaats gevonden wordt. Deze onnodige kilometers zorgen voor meer verkeersdruk en minder betrouwbaarheid.</p> <p>Ook in de Agenda Autodelen 2019 gaf u reeds aan: "Free-floating biedt voor een deel van de gebruikers meer flexibiliteit en vrijheid. Dit weegt echter niet op tegen de zekerheid die een vaste standplaats</p>	<p>de stad). De vaste standplaats wordt daarom niet opgeheven, maar de voorkeur gaat meer uit naar het concept van zone-floating, waarbij deelauto's in hun eigen parkeervergunninggebied alleen indien nodig bij een publieke laadpaal of op een reguliere parkeerplaats worden geparkeerd. Het grote voordeel hiervan is dat efficiënter wordt omgegaan met de beschikbare parkeerruimte en laadinfrastructuur.</p> <p>Met de wens tot het vergroten van het aanbod van zone-floating neemt de spreiding van het aanbod deelauto's toe waardoor ook de loopafstand tot elke beschikbare deelauto korter wordt. Daarbij is de doelstelling van autodelen een alternatief voor de eigen auto te zijn, die ook niet altijd op dezelfde plek staat, maar vaak op een paar minuten lopen in de buurt. De modaliteitskeuze voor de inwoners van Amsterdam wordt daarmee vergroot.</p> <p>2. Haalbaarheid volledig uitstootvrij in 2025 Op uw verzoek passen we de datum van 1 januari 2024 in de Nota Deelvervoer 2023 aan naar 1 januari 2025, waarbij we vooralsnog vasthouden aan de vereiste van uitstootvrij van deelauto's per 1 januari 2025. De gemeente draagt zorg voor voldoende beschikbare laadcapaciteit in de stad, waarbij ook de vraag van deelauto's naar deze capaciteit is opgenomen. We blijven de komende tijd met elkaar in gesprek over de opgave om de transitie naar volledig uitstootvrij</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>biedt. [...] Uitgangspunt is in de komende jaren het blijven faciliteren van klassieke deelauto's. Juist deze vorm van autodelen heeft immers aantoonbare voordelen voor wat betreft autobezit, autogebruik, en CO₂-uitstoot." – Agenda Autodelen Amsterdam, 2019. En in het doelgroepenonderzoek dat in maart 2021 werd opgeleverd aan uw Gemeente, werd "altijd een parkeerplaats" - na milieuvoordelen en het besparen van (parkeer-)kosten - ook duidelijk opgegeven als reden om te kiezen voor deelvervoer).</p> <p>Natuurlijk hebben ook wij als dynamisch bedrijf gekeken naar de behoefte van onze gebruikers. Maar toen we de keuze 'twee Greenwheels-auto's met vaste parkeerplaats binnen 350 meter van je adres' vs. 'drie zone-floating Greenwheels-auto's binnen 500 meter van je adres' voorlegden aan onze gebruikers, koos 83% voor de eerste optie. Juist in Amsterdam, waar er is gekozen om het aantal parkeerplekken verder te verminderen en betaald parkeren uit te breiden, verwachten wij een nog groter 'gevecht' om (parkeer)ruimte. Daarmee neemt het belang van een gereserveerde parkeerplaats alleen maar toe.</p> <p>Wij merken op dat de successen van station-based autodelen soms één-op-één worden overgenomen voor zone-floating onderzoeken, wat niet correct is. Er is nog niet voldoende data beschikbaar voor deze autodeelvorm. De Greenwheels testcases met zone-floating zoals hierboven beschreven, zijn tot op heden niet positief gebleken. Uit ons onderzoek blijkt juist dat de druk op de openbare ruimte met 'one floating' verhoogd wordt.</p> <p>Uit de Nota (3.5.2.) blijkt ook dat de gemeente hier zelf geen ervaring mee heeft. Negeert de gemeente bewust de bewezen resultaten van station-based en de wens van de gebruiker? Het kiezen voor een deelautovorm die geen enkel bewezen effect heeft op leefbare steden boven een bewezen systeem, is voor ons onbegrijpelijk. Deze</p>	<p>per 1 januari 2025 soepel te laten verlopen, waarbij we een overgangstermijn indien noodzakelijk overwegen.</p> <p>3. Echt verduurzamen betekent vervoer op locatie- en bestemmingsmaat Amsterdam ziet deelmobiliteit als aanvullende keuze op het openbaar vervoer, en gezamenlijk vormt het publiek vervoer voor Amsterdam. Voor de free-floating deelauto zetten we de komende jaren in op maatregelen die vooral gericht zijn op een groter aanbod en betere spreiding van de beschikbare deelauto's over de hele stad en het kunnen starten en/of eindigen van ritten met de free-floating deelauto in de regio en andere steden in het land (minder korte ritten).</p> <p>Interstedelijke ritten zijn onderdeel van de vervoerskeuze die Amsterdam haar inwoners wil aanbieden, omdat dit bijdraagt aan het vergemakkelijken van het wegdoen van een eigen (tweede) auto, dan wel niet aanschaffen van een eigen auto. Het is mogelijk dat – als deze transitie van bezit naar gebruik voldoende is ingezet – het beleid omtrent interstedelijke ritten verandert en meer in lijn wordt gebracht met de andere beleidsdoelen van de stad, zoals het verminderen van autoritten naar de stad. Dit is echter voorlopig niet aan de orde. Om een impactvolle transitie te kunnen maken, maakt het college met de nota de keuze om de transitie te stimuleren met verschillende vormen van</p>
--	---	---

Nota van Beantwoording

	<p>keuze staat haaks op de wensen van veel huidige autodelers en daarmee het gewenste resultaat van de Gemeente Amsterdam, namelijk meer autodelers. Wij zijn dan ook heel erg benieuwd waarom Amsterdam zone-floating prevaleert boven station-based.</p> <p>Verzoek: Het is voor de Greenwheels-gebruiker cruciaal dat de voorwaarden van 'vaste standplaats-delen' worden gecontinueerd, zoals overeengekomen in de Agenda Autodelen 2019 van de Gemeente Amsterdam. Dit betreft namelijk de enige bewezen, doeltreffende keuze voor de bijdrage die deelauto's kunnen leveren aan een leefbare stad.</p> <p>2. Haalbaarheid volledig uitstootvrij in 2025</p> <p>Het eerste beleidsdoel van de Nota betreft 'Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers' (Samenvatting, pagina 6): een belangrijk streven. Tegelijkertijd wordt gesteld dat de deelautovloot per 1 januari 2025 volledig uitstootvrij moet zijn en dat er per 1 januari 2024 namens deelautobedrijven alleen nog aanvragen voor uitstootvrije auto's ingediend mogen worden (Nota 3.5.5, pagina 38). Greenwheels ziet de voordelen van uitstootvrij vervoer en staat hier volledig achter. Wij constateren echter ook dat de uitvoering hiervan complex is en de gestelde overgangperiode veel te kort. De verplichting over te gaan naar een volledig elektrische vloot – zonder dat er modellen beschikbaar zijn tegen vergelijkbare prijs – brengt de businesscase en daarmee de duurzame inzetbaarheid en continuïteit van deelauto's, ernstig in gevaar.</p> <p>Een deelauto werkt als er voldoende aanbod is voor iedereen: voor ieder type rit een geschikt model. Wij houden ons netwerk rendabel met de juiste mix van kleine, voordeligere, zuinige stadsauto's en grotere modellen zoals stationwagens en bestelbusjes. Aan dit gemixte aanbod hebben wij reeds de eerste elektrische auto's</p>	<p>deelvervoer en neemt daarmee een mogelijk verhoogd aantal autoritten naar de stad, en naar andere steden, voor lief.</p> <p>4. Uitvoerbaarheid Standaard-koppeling De verplichte standaardkoppeling voor MaaS wordt naar aanleiding van uw inspraakreactie vooralsnog niet per 2024 ingevoerd, omdat wij het belangrijk vinden om eerst de gesprekken over MaaS en eventuele verplichtingen met de aanbieders voort te zetten.</p>
--	---	---

Nota van Beantwoording

	<p>toegevoegd. Maar wij constateren dat autodelers hier nog lang niet altijd gebruik van maken – nog geen 30%. Natuurlijk doen wij ons best om hen te motiveren uitstootvrij te rijden (bijvoorbeeld door middel van prijsstelling), maar wij constateren dat autodelers nog lang niet altijd de ‘uitstootvrije’ keuze maken. Bijvoorbeeld omdat zij een lange afstand moeten afleggen, soms voor een korte vakantie in het buitenland.</p> <p>Daarbij komt dat mede door de gevolgen van de coronapandemie en de oorlog in de Oekraïne, er een enorme druk is ontstaan op de beschikbaarheid van geschikte elektrische auto’s. Pas in 2025 zullen de eerste betaalbare, compacte stadsauto’s beschikbaar zijn; het segment auto’s dat cruciaal is voor de continuïteit van de autodeelmobiliteit. In aanvulling op het gebrek aan beschikbaar vervoer, constateren wij ook, op basis van de gesprekken die wij hebben gehad met het openbaar bestuur, dat het aantal benodigde laadpalen nooit gerealiseerd zal kunnen worden in het voorgestelde tijdsbestek. Een gegarandeerd aanbod van voldoende, functionerende laadpalen met een afdoende laadsnelheid in 2025 is volgens ons dan ook een cruciale voorwaarde waar de Gemeente Amsterdam niet aan zal kunnen voldoen.</p> <p>Bovendien zullen de hogere prijzen moeten worden doorberekend, waardoor mensen met een kleinere portemonnee in hun mobiliteitskeuze beperkt worden. Het praktische gevolg van deze elektrificatie-eis is daarmee vervoersarmoede. Juist het eerste beleidsdoel (‘Passende mobiliteitskeuzes voor alle Amsterdammers’) komt hier dus direct mee in botsing.</p> <p>Verzoek: Greenwheels blijft streven naar een spoedige uitbreiding van haar elektrisch aanbod, maar vraagt om een aanpassing van de termijn van volledig uitstootvrij naar 1 januari 2028, waarbij het tot 31 december 2026 mogelijk blijft om zuinige benzineauto’s te plaatsen.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>Daarbij is een uitzondering voor autotypes waarvoor nu nog geen e-versie beschikbaar is in vergelijkbare prijsklasse (zoals het Caddy bestelbusje en de Golf Variant stationwagen), in ieder geval tot 2027 noodzakelijk.</p> <p>3. Echt verduurzamen betekent vervoer op locatie- en bestemmingsmaat</p> <p>Greenwheels kan zich vinden in de ambitie van de Gemeente Amsterdam om meer schone mobiliteitskeuzes voor bewoners aan te bieden in gebieden die minder goed door het reguliere openbaar vervoer worden ontsloten, zoals delen van Zuidoost, Nieuw-West en Noord (pagina 6). We verkennen momenteel allerlei gebieden in Nederland om een mooie aanvulling te kunnen bieden op reeds bestaande infrastructuur. Om een echte duurzame bijdrage te kunnen leveren is het daarbij wel van belang dat auto's ook echt gebruikt worden. De schaarse ruimte moet zo efficiënt mogelijk gebruikt worden.</p> <p>Daarnaast moeten deelauto's echt een aanvullende rol hebben op de bestaande vormen van vervoer. Ook de Gemeente Amsterdam geeft aan een voorkeur te hebben voor burgers die lopen, fietsen of het openbaar vervoer gebruiken (STOMP-principe). Het faciliteren van de mogelijkheid om in de deelauto in de ene stad in te stappen en achter te laten in een andere stad, staat hier lijnrecht tegenover. Het wordt volgens ons daarmee te makkelijk om in de auto in plaats van de trein te stappen, het openbaar vervoer kost immers vaak ook meer tijd. Bovendien kan het voordeliger worden voor mensen om gebruik te maken van een deelauto in plaats van het openbaar vervoer.</p> <p>Wij zijn dan ook van mening dat inter-stedelijk reizen met het openbaar vervoer zoals de trein, altijd de voorkeur heeft boven het gebruik van de auto. Wij zijn trots op het feit dat 72% van de</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>Greenwheels-rijders driemaal zoveel als een reguliere automobilist gebruikmaakt van de trein. Een deelauto-systeem zou niet moeten concurreren met het openbaar vervoer en een deelautobeleid zou dit niet moeten toestaan c.q. goedkeuren.</p> <p>Verzoek: Zet alleen in op openbaar vervoer voor inter-stedelijk reizen. De deelauto is een aanvulling op het openbaar vervoer, niet een vervanger ervan. Ook de elektrische deelauto niet, uit het oogpunt van congestie en (piek)verkeersdrukke.</p> <p>4. Uitvoerbaarheid Standaard-koppeling</p> <p>Greenwheels onderscheidt zich niet alleen door het station-based aanbieden van onze deelauto's, maar is tevens uniek vanwege onze aansluiting bij mobility card-providers of MaaS leveranciers, zoals de NS Business Card. Wij staan dan ook positief tegenover MaaS, zijn level 5 integreerbaar via onze API's en actief in verschillende pilots. Deze blijken echter bij lange na niet allemaal succesvol. Ook zijn er al diverse partijen van de markt verdwenen. Wij plaatsen dan ook serieuze vraagtekens bij het verplicht stellen van een 'standaard-koppeling' (3.5.4, pagina 37). Om welke koppeling gaat het hier – en waarom? En hoe denkt de Gemeente Amsterdam MaaS meer te stimuleren (pagina 11)?</p> <p>Verzoek: Het niet-bestendigen van een verplichtstelling van de standaard-koppeling. Tevens ontvangen we graag uitleg over het stimuleren en aanjagen van MaaS door de Gemeente.</p> <p>Tot slot</p> <p>Rest ons om u nogmaals te danken voor de mogelijkheid om op deze manier te kunnen reflecteren op de concept Nota Deelvervoer 2023. Uiteraard zijn wij bereid om onze inbreng verder toe te lichten en ook</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>in de toekomst van gedachten te wisselen over het deelautobeleid van de Gemeente Amsterdam. Ook in de komende jaren zetten wij graag, samen met de Gemeente Amsterdam, aanvullende stappen om het autodelen in de stad te bevorderen en de stad nog leefbaarder te maken.</p>	
<p>4396-0617</p>	<p>Diks</p> <p>Diks Autoverhuur & Autodelen</p> <p>Geachte College van B&W, gemeenteraad,</p> <p>Namens DIKS Autoverhuur & Autodelen willen wij graag reageren op Nota Deelvervoer 2023. Wij zien ons namelijk genoodzaakt een reactie te geven, omdat wij de nota te éénzijdig vinden, omdat in de branche deelmobiliteit het onderdeel Autoverhuur niet meegenomen wordt in deze nota.</p> <p>A.d.h.v. de verschillende kaders geven wij een aantal onderwerpen aan waarom wij denken dat de gemeente breder moet kijken en ook de reeds bestaande oplossingen moet meenemen in deze nota.</p> <p>Gemeenschappelijk doel Amsterdam wil weten in hoeverre de verschillende vormen van mobiliteit de komende jaren bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen, wat van toegevoegde waarde voor haar inwoners is. Tevens zet de gemeente deelvervoer in als alternatief voor de privéauto, omdat dit ruimte-efficiënter is en bijdraagt aan schone lucht.</p> <p>Het bevreedt ons dat deelauto-aanbieders zoveel meer aandacht krijgen dan traditionele deelaanbieders (autoverhuurders). Terwijl deze goed georganiseerd zijn in een branchevereniging (Bovag) en nieuwe deelauto-aanbieders (nog) niet of niet wensen aan te sluiten bij de Bovag. Het doel is namelijk hetzelfde; "met onze</p>	<p>De gemeente beschouwt autodelen als een systeem waarbij inwoners en bezoekers van de stad de toegang hebben tot deelauto's die beschikbaar zijn op verschillende locaties in de openbare ruimte, die gebruikt kunnen worden op verschillende tijdstippen en voor verschillende duur gebruikt kunnen worden, waarbij vaak per uur en/of per kilometer wordt betaald en op basis van lidmaatschap.</p> <p>Voor de autodeelvergunningen heeft de gemeente specifieke voorwaarden gesteld, omdat het om parkeren in de openbare ruimte van Amsterdam gaat. Elk bedrijf die aan deze specifieke voorwaarden voldoet, komt in principe in aanmerking voor een autodeelvergunning, ook de Autoverhuurbedrijven in Amsterdam. Deze beleidslijn blijft ongewijzigd.</p> <p>De gemeente gaat niet over de wijze waarop deelauto-aanbieders zich willen verenigen en/of aansluiten bij bestaande brancheorganisaties.</p> <p>De gemeente ziet een voorts huurauto die vanuit een particuliere plek wordt uitgegeven niet als deelauto omdat deze niet 24/7 beschikbaar is in</p>

Nota van Beantwoording

	<p>dienstverlening de buurt kunnen vergroenen". Enkel omdat de deelauto 24/7 te openen is, betekent niet dat de traditionele manier van deelmobiliteit (autoverhuur) niet bijdraagt aan de doelen van de gemeente.</p> <p>Huren = delen Daar waar de deelauto 24/7 op de openbare weg staat en dus ook plaats inneemt, neemt de deelauto welke vanuit de servicepunten uitgegeven worden dat in principe niet. Er zijn verder enkel overeenkomsten tussen de twee. Onze vloot voldoet volledig aan de omschrijving. Onze gebruikers maken om beurten gebruik van onze auto's tegen betaling. Om de Amsterdammer vertrouwt te maken met de moderne vorm van deelmobiliteit (lees: alles via de app) kan een servicepunt de benodigde uitleg geven. Het lijkt dan ook niet meer dan logisch ook de traditionele autoverhuurder mee te nemen in de plannen. De "huurauto" staat ter beschikking van meerdere gebruikers en voegen wezenlijks iets toe aan het leef-genot van de inwoners. Waar een privéauto 90% van de tijd stilstaat, wordt een huurauto met een ruime bezetting van meer dan 70% gemiddeld zelfs 60% gedeeld door meerdere gebruikers. (Bron Bovag) Waar een "deelauto" wel redelijk eenvoudig een parkeervergunning krijgt, krijgt een "huurauto" dat niet. Waarom eigenlijk niet? Deze voldoet aan dezelfde wensen en biedt dezelfde doelgroep, namelijk de Amsterdamse inwoners, dezelfde mobiliteitsoplossing.</p> <p>Sterker nog, hoe mooi zou het zijn als de deelvoertuigen zowel gedeeld kunnen worden vanaf de straat als vanuit een servicepunt? Door de combinatie wordt de inwoners van Amsterdam een extra optie geboden. Willen zij de auto ophalen met persoonlijk contact of via een digitale mogelijkheid?</p>	<p>de openbare ruimte. Het cruciale verschil zit in het aanbieden vanuit de openbare ruimte waar de gemeente over gaat via de AVP. De gemeente staat juist daarom toe dat deelauto's vanuit de openbare ruimte wordt aangeboden middels het uitgeven van daartoe bepaalde vergunningen. De gemeente gaat niet over verhuur vanuit particuliere ruimte. De autodeelvergunning wordt uitgegeven voor parkeren in de openbare ruimte van Amsterdam. De gemeente gaat over het gebruik van deze openbare ruimte. Een autodeelvergunning wordt verleend onder bepaalde voorwaarden. De gemeente houdt deze huidige voorwaarden aan. Indien uw organisatie voldoet aan deze voorwaarden wordt de vergunning verleend. Het onderscheidend criterium betreft het aanbieden in de openbare ruimte, 24/7 per dag, voor iedereen beschikbaar met een rijbewijs middels een app.</p> <p>De gemeente is van mening dat deze keuzemogelijkheid, delen via een app of huren via een servicepunt de inwoners nu al ter beschikking staat. Een deelauto dient vanuit de openbare ruimte van Amsterdam te worden aangeboden.</p> <p>De gemeente houdt vast aan de huidige beleidslijn omtrent de vergunningvoorwaarden waaraan een organisatie moet voldoen om voor een autodeelvergunning in aanmerking te komen.</p>
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>Blik op de toekomst</p> <p>Volgens de Nota is het hoofddoel van de Gemeente Amsterdam een leefbare, toegankelijke en veilige stad.</p> <p>Wij als deelmobiliteitsaanbieder bewegen met de trend mee van fysieke sleuteloverdracht, naar 'alles via de app'. Dit gaat gelijk op met de technische ontwikkelingen die voorhanden zijn en de modernisering en elektrificatie van het wagenpark. Ons wagenpark is altijd al aan veranderingen onderhevig en wordt twee jaarlijks vervangen, waardoor onze klanten altijd in een jonge auto kunnen rondrijden. Ook nu de zero-emissie zones in Nederland uitgebreid worden wordt de huurvloot hard aangepakt om op tijd aan deze eisen te voldoen. Daarvoor werken wij met meerdere partijen samen en moeten daarvoor de nodige investeringen doen.</p> <p>Tevens heeft DIKS een 'flexibel, robuust en voor iedereen toegankelijk mobiliteitssysteem' waar in de Nota naar wordt gerefereerd. Onze gehele vloot is een goed alternatief voor mensen die incidenteel en structureel een auto nodig hebben (p. 15). Al jaren zijn onze voertuigen het alternatief voor de privéauto, evenals onze voertuigen zonder deel-hardware. Het verminderen van het autobezit stimuleren wij door middel van een volwassen aanbod aan deelauto's, een belangrijke randvoorwaarde richting de autoluwe stad (p. 32)</p> <p>Huren is een traditionele manier van delen en in de basis hetzelfde. DIKS wilt stedelijke dekking van deelauto's vergroten waardoor we de druk op de openbare ruimte kunnen verminderen.</p> <p>Samen sterker</p> <p>Servicepunten zijn geschikt om de Amsterdammer te voorzien van antwoorden op vragen en het persoonlijke contact om drempels weg te nemen. De servicepunten van DIKS waar deze auto's worden opgehaald, worden tevens gezien als servicepunt voor de On-The-Go lifestyle van de toekomstige Amsterdammer. Denk hierbij aan meer faciliteiten dan alleen uitgifte deelmobiliteit.</p> <p>Deze persoon wordt uiteraard gecontroleerd of het rijbewijs nog</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>geldig is, er geen criminele activiteiten ontplooid gaan worden met de auto en de auto wordt persoonlijk meegegeven. Allerlei zaken die het vertrouwen van de gebruiker vergroot.</p> <p>Een "huurauto" maakt door een hogere bezetting meer kilometers en wordt vooral gebruikt voor grotere ritten. Voor kleinere ritten maakt een klant vooral gebruik van de fiets, de deelscooter/deelauto en het OV. Dus ook de gewenste combinatie is al van toepassing zoals gewenst in de nota.</p> <p>Zoals al aangeven zijn onze voertuigen niet anders dan de beschreven deelauto en dienen deze ook meegenomen worden in de nota deelmobiliteit. Het is eigenlijk heel vreemd dat deelauto-organisaties (die "autoverhuur" op een andere manier doen) bevoordeeld worden t.o.v. traditionele autoverhuurders.</p> <p>DIKS is een van oorsprong Amsterdams bedrijf (deelmobiliteitsaanbieder) opgericht in 1949 en voldoet aan het huidige beleid van de gemeente Amsterdam. Ooit begonnen met het delen van auto's en uitgebreid naar een familiebedrijf waar de 3e generatie vol enthousiasme zich inzet met veel collega's uit Amsterdam.</p> <p>Een bedrijf dat met haar bedrijfsactiviteiten zich juist inzet op de leefbaarheid van de stad en de doelstellingen van de gemeente zeer serieus neemt, zodat Amsterdam een autoluwe, duurzame en toekomstbestendige stad gaat worden.</p> <p>Wij hopen hiermee het College van B&W en de gemeenteraad inzicht gegeven te hebben dat juist ook traditionele huurbedrijven in deze nota meegenomen dienen te worden.</p>	
8128-7576	<p>Coalitie van deelauto-aanbieders (GreenMobility, MyWheels, ShareNow, SIXT share en SnappCar)</p> <p>Namens het in Amsterdam actieve gedeelte van de de Coalitie van Deelauto-aanbieders (GreenMobility, MyWheels, ShareNow, SIXT</p>	<p>1. De gemeente wil onderzoeken hoe het aantal binnenstedelijke autoritten terug te dringen, omdat de gemeente liever ziet dat mensen voor korte ritten een andere modaliteit dan de auto kiezen. In dit</p>

Nota van Beantwoording

<p>share en SnappCar) geef ik graag de volgende reactie op de Nota Deelvoertuigenbeleid 2023.</p> <p>Positief dat de gemeente Amsterdam een uitgewerkte nota voor reactie voorlegt aan inwoners, marktpartijen en andere betrokkenen. Naast complimenten voor al het werk, en veel van de inhoud, hebben wij een aantal punten die wij mee willen geven ter verdere verbetering van uw beleid om van Amsterdam een leefbare, groene, en verbonden stad te maken.</p> <p>1. Over het verminderen van binnenstedelijke ritten: een begrijpelijke methode om de leefbaarheid van steden te verbeteren. Het is wel zaak dat het beleid niet ten nadele van de deelauto onderscheid maakt tussen de deelauto en de privéauto. Andersom is er juist winst te behalen voor de stad door hierbij de pijlen te richten op privéautobezit. Waarom?</p> <p>Omdat gebruikers van een deelauto betalen naar gebruik. Zij maken alleen een binnenstedelijke rit wanneer dat echt de gewenste mobiliteitskeuze is op dat moment en ze ook bereid zijn daarvoor te betalen. De bezitter van een auto maakt diezelfde rit vanuit gemak en gewoonte. De marginale kosten van een binnenstedelijke rit zijn voor de autobezitter verwaarloosbaar en weerhouden de bezitter er dus niet van om deze rit te maken.</p> <p>Omdat het aantal deelvoertuigen in Amsterdam verwaarloosbaar is tov het aantal privévoertuigen (dit staat ook in de nota) wordt 'de olifant in de kamer' genegeerd als het beleid rondom de autoluwe stad zich richt op het tegengaan van binnenstedelijke ritten voor de deelauto, in plaats van op de privé-auto. De deelauto wordt dan bovendien minder aantrekkelijk gemaakt t.o.v. privébezit wat strijdig is met de doelstelling van de stad. Tot slot leveren op de deelauto gerichte maatregelen regeldruk/kosten/ontwikkeltijd op voor</p>		<p>onderzoek zullen we tevens het mobiliteitsgedrag van de privéauto meenemen.</p> <p>2. De gemeente begrijpt uw zienswijze en is reeds actief betrokken bij de verschillende landelijke en regionale overleggen. We streven daarbij naar coördinatie in samenspraak met alle betrokken partijen. De gemeente draagt daarbij zorg voor een goede beleidsmatige onderbouwing en gaat daarover in gesprek met de aanbieders over hoe de gemeente omgaat met privacy- en concurrentie gevoelige informatie.</p> <p>3. De gemeente stuurt actief op de aanwezigheid van voldoende aanbod van deelauto's en andere vormen van deelvervoer in nieuwe gebiedsontwikkelingen. In sommige gevallen kan dat in de openbare ruimte (en we snappen dat dat voor de aanbieders de voorkeur heeft), maar doordat er in Amsterdam in hoge dichtheden wordt gebouwd en de openbare ruimte schaars is dit niet altijd mogelijk. De gemeente blijft hierover graag in gesprek met zowel aanbieders als vastgoedontwikkelaars. We realiseren ons daarbij dat de tijdshorizon van partijen verschillen en zullen zeker niet vragen om langlopende contracten die voor aanbieders niet werkbaar zijn.</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

<p>aanbieders. Dat gaat ten koste van de ontwikkeling en groei van autodelen.</p> <p>Wij stellen voor dat de stad alleen inzet op generieke maatregelen gericht op alle auto's. Of juist gericht maatregelen neemt gericht op privé autobezit. Dat kan bijvoorbeeld door juist voordelente bieden voor de deelauto (gelijk aan de taxi en bussen/trams). Waarom is dit een goed idee? Omdat als mensen de privéauto wegdoen, hun auto actief gaan delen of de deelauto gaan gebruiken: juist dan neemt het aantal binnenstedelijke ritten af. Omdat de kosten van de rit meer meewegen in het beslissingsproces, en men bewuster kiest voor de passende modaliteit. Dat kan ook de metro, tram, fiets of benenwagen zijn.</p> <p>Ook verlaagt deze stap van autobezit naar delen de parkeerdruk, en zijn deelvoertuigen vaak schoner en stiller omdat ze nieuwer/zuiniger en/of elektrisch zijn. Tot slot: binnenstedelijke ritten dragen voor het free float concept bij aan de noodzakelijke stadsbrede spreiding van de voertuigen, en dus aan de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het concept.</p> <p>2. Over het aanleveren van data door deelauto-aanbieders: we zijn als sector landelijk aan het werken aan het aanleveren van data via CDS-M en het ontwikkelen van use cases die gedragen worden door de sector en door gemeenten. Amsterdam is hiervan op de hoogte en is ook aangehaakt bij deze landelijke ontwikkelingen. Het is onhandig als Amsterdam op de uitkomsten al een voorschot op tracht te nemen in deze nota door bijvoorbeeld aan te geven dat de stad data wil opvragen over tussenstops buiten Amsterdam. Dat is een bron van potentieel conflict tussen gemeente en aanbieders. Want wij willen graag bijdragen aan kennisontwikkeling en inzicht, maar we willen en moeten wel betrokken worden bij de vraag welke data nodig is om tot een bepaald inzicht te komen, en hoe die data dan te interpreteren.</p>		<p>5. In gebieden waar het ov op dit moment minder toereikend is, ziet het college de deelauto als onderdeel van het complete pallet van publiek vervoer als aanvullende alternatief voor de privéauto. De verwachting is dat met de introductie van betaald parkeren juist daarom deelauto's en andere vormen van deelvervoer meer gebruikt gaan worden.</p> <p>6. In de nota is opgenomen dat we jaarlijks bekijken of een verdere verhoging van het maximum aantal deelauto's per organisatie en het plafond past bij een groeiende vraag. Dit nemen we mee bij de jaarlijkse aanpassing van de Parkeerverordening.</p> <p>7. In Amsterdam is het aanbieden van voertuigen tegen enige vorm van betaling of anderszins met commerciële doeleinden in de openbare ruimte verboden, tenzij een aanbieder een vergunning of een ontheffing van de gemeente heeft. We kijken daarbij niet af van de huidige beleidslijnen ten aanzien van de vergunningskosten. Tegelijkertijd heeft de gemeente binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden. De gemeente maakt beleid en stelt tarieven om de markt en het gebruik van deelauto's te reguleren. Met de doelstelling om meer aanbod en spreiding in de stad te</p>
--	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>Als zaken zonder overleg worden opgevraagd waarbij wij onze vraagtekens hebben, dan is het zeker niet zo dat wij zomaar de in deze nota genoemde data kunnen aanleveren. We hebben onder andere een goede juridische grondslag, e neen beleidsmatige onderbouwing nodig (waarom deze data, wat wordt er mee gedaan, is dit dan wel de juiste data?). Er dienen goede afspraken over gemaakt te worden, niet alleen over privacy maar ook over concurrentiegevoelige informatie. We zien hier graag een landelijke aanpak, met samenwerking tussen de gemeenten en harmonisatie van de werkwijze. Ook wijzen we graag op de kosten en capaciteit die het voor ons als aanbieders gaat meebrengen als we (technische ontwikkelingen moeten doorvoeren om) aan het verzoek van de gemeenten om data te delen moeten (kunnen) voldoen. Dat is voor ons als aanbieders wel een bron van zorg. Het zou voortgang op dit dossier bevorderen als Amsterdam zich in samenspraak met andere overheden zou kunnen inspannen om hier middelen voor beschikbaar te maken.</p> <p>3. Over het voorzien in autodelen bij nieuwbouw: wij onderschrijven dat het belangrijk is dat er deelauto's bij nieuwbouw komen te staan, overigens bij voorkeur dus wel op maaiveld en op straat. Helaas is het nog onduidelijk hoe de gemeente dit wil faciliteren. In het verleden is dit op de verkeerde manier getracht te regelen. Het werkt niet goed om de verantwoordelijkheid bij de projectontwikkelaar neer te leggen en die dan contracten met ons te laten afsluiten om ergens over 5 jaar 10 auto's neer te zetten etc. Wij kunnen ons hier niet aan conformeren. De ontwikkelaar vraagt vaak ook nog eens geld, terwijl een uitrol op deze locaties investeringen vooruit vergt. Niemand lijkt bij dit systeem gebaat. Vaak komt er dan een partij die als verdienmodel heeft om dit soort projecten te doen, maar dat komt tegen meerkosten, en die komen voor rekening van de bewoner, vaak via de VvE. De bewoner heeft dan bovendien een gesloten ecosysteem, een paar eigen voertuigen, maar kan geen gebruik</p>	<p>bewerkstelligen, betekent dat de gemeente gaat onderzoeken welke vorm Amsterdam de meeste sturingsmogelijkheden geeft en hoe de kosten-baten zich tot elkaar verhouden.</p> <p>8. De real-time kentekenwissel is inderdaad in het leven geroepen om het aanbieden van interstedelijke ritten makkelijker te maken. De gemeente is geenszins van plan om de real-time kentekenwissel in zet zetten om drempels op te werpen.</p> <p>9. Vooralsnog blijft de gemeente vasthouden aan de vereiste van uitstootvrij deelvervoer per 1 januari 2025. De gemeente draagt zorg voor voldoende beschikbare laadcapaciteit in de stad, waarbij ook de vraag van deelauto's naar deze capaciteit is meegenomen. We blijven de komende tijd met elkaar in gesprek over de opgave om de transitie naar volledig uitstootvrij per 1 januari 2025 soepel te laten verlopen, waarbij we een overgangstermijn indien noodzakelijk overwegen.</p> <p>10. De problematiek rondom laden en laadpalen is de gemeente bekend en de gemeente deelt uw zorgen. De gemeente zet vol in op het realiseren van een volwaardige laadinfrastructuur, maar is daarbij</p>
--	---	---

Nota van Beantwoording

	<p>maken van het stadsbrede aanbod van aanbieders met een open ecosysteem. Althans, men heeft dan meerdere accounts nodig, in plaats van dat gewoon de aanbieder van hun voorkeur kan worden gebruikt als die bij het project staat. Veel beter werken de voorbeelden uit bijvoorbeeld Delft en Amersfoort waar de gemeente de ontwikkelaar oplegt dat die parkeerplaatsen met laadpalen op maaiveld realiseert voor deelauto's bij het project en dat de gemeente de verantwoordelijkheid neemt om daarna die plekken gevuld te krijgen door de aanbieders, via het reguliere vergunningsproces en met parkeerrechten middels de bestaande vergunningen, zonder extra kosten. De markt kan dan het aanbod ook doen aansluiten op de vraag.</p> <p>5. Over het vergroten van het servicegebied: het is ons onduidelijk of er nu wel of niet verplicht gaat worden dat partijen hun servicegebied aanpassen. In ieder geval staat correct in de nota dat het servicegebied van aanbieders uit zichzelf steeds groter wordt omdat de vraag aan de randen van het servicegebied langzaam toeneemt, en wij dan daarop inspelen. Dat is ook de enige manier voor ons om een rendabele business te kunnen draaien. Verplichtingen om sneller ons servicegebied uit te breiden dan rendabel, brengt onze exploitatie in gevaar. Voertuigen die te ver 'voor de muziek uit' worden geplaatst en niet voldoende worden gebruikt, zijn een enorme kostenpost. Dus als hier geen verplichting wordt beoogd: super. Als wel: dat is echt een probleem, daarmee kun je de sector juist de nek omdraaien. Er wordt ook melding gemaakt van gebieden waar slecht OV is, maar we weten juist dat goed OV een belangrijke voorwaarde is voor het overstappen van privé autobezit naar andere vormen van mobiliteit, waaronder de deelauto. Het is van belang dat in die gebieden eerst (betaald parkeren en) goed OV komt. Wij zien als sector dat we vanuit een autonome groei ook de randen van Amsterdam al steeds meer ontsluiten. Naast B2C bieden In Nieuw-West, Noord, en Zuidoost particulieren hun auto ook al aan als deelauto.</p>	<p>afhankelijk van derden zoals concessiehouders en netbeheerders.</p> <p>11. De wethouder heeft toegezegd de mogelijkheden te onderzoeken om te stoppen met de wegsleepregeling voor deelauto's. Het aanpassen van deze regeling is echter onderdeel van handhavingsbeleid en daarom niet opgenomen in deze beleidsnota. De gemeente werkt momenteel aan de voorbereiding van een voorstel aan de wethouder.</p>
--	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>De gemeente Amsterdam beschikt overigens ook over het inzicht, dat autodelen elk jaar verder richting de randen opschuift. Dit inzicht is door de gemeente getoond tijdens de conferentie over autodelen. Zodra aan die randen de vraag naar autodelen verder groeit, zullen wij daar meer voertuigen plaatsen. Daarbij zijn we wel afhankelijk van het aantal voertuigen dat we hebben. Zoals in de Nota staat zijn dat er relatief nog erg weinig ten opzichte van het aantal privévoertuigen in de stad. Een significante subsidie voor partijen die commercieel onaantrekkelijke gebieden ontsluiten, zou erg helpen om aldaar kostendekkend een ruimer (of: start) aanbod te faciliteren.</p> <p>6. Over de wens om meer voertuigen per organisatie toe te staan: dat is begrijpelijk, maar het is wat lastiger te begrijpen dat het aantal toegestane vergunningen per aanbieder vervolgens zo traag omhoog wordt gegooid. Dat is niet in lijn met de groei doelstellingen en met de wens om gebieden te ontsluiten zoals hierboven benoemd. Wij kunnen ons voorstellen dat sommige aanbieders vrij snel door dit beperkte aantal extra vergunningen heen zijn. Wat is er op tegen om dat extra aantal vergunningen bijvoorbeeld te verdubbelen om zo echt de ruimte voor de gewenste groei te faciliteren? Ook als die aantallen echt worden gerealiseerd hebben we (de stad en de aanbieders) nog steeds niet het aantal deelvoertuigen in de stad dat we graag zien. Graag dus een hoger plafond hanteren zodat we geen beperkingen ondervinden in de groei doelstellingen (van de stad en aanbieders).</p> <p>7. Over de (stadsbrede) vergunning: wij missen het het voornemen de (stadsbrede) vergunning voor de deelauto goedkoper of gratis te maken. De kosten in Amsterdam zijn erg hoog en remmen daarmee onze groei (ons investeringsvermogen) en onze aantrekkingskracht op de consument (omdat onze dienst duurder is dan nodig. Hierdoor blijft autobezit relatief aantrekkelijk). Veel steden in Nederland (en in</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>het buitenland) die autodelen willen stimuleren (Zaandam, Diemen, Almere) (Kopenhagen, Londen) staan de deelauto in (grote delen van) de stad toe gratis te parkeren. Dat is ook logisch, want elke deelauto maakt de facto ruimte vrij die de stad kan benutten voor vergroening, woningbouw, etc. De stad heeft dus baat bij een sterke groei van autodelen. Amsterdam kiest er echter voor om autodelen (het gewenste gedrag) de facto te belasten. De gehanteerde kosten staan bovendien niet in verhouding tot de kosten die een bewoner betaalt voor een vergunning. De claim op de publieke ruimte van een privé auto is misschien wel tien of twintig keer zo groot dan die van een deelauto omdat de privé auto wordt gebruikt door 1 of 2 personen en de deelauto soms wel door 20 personen. De claim per persoon is daardoor al flink kleiner, en de deelauto is ten opzichte van de privé auto veel vaker aan het rijden waardoor die ook veel minder lang een plek bezet houdt.</p> <p>8. Over de proef met de real-time kenteken wissel: hier zijn we erg blij mee. Fijn dat dit wordt omgezet in beleid. Het is wel belangrijk dat hier de principiële keuze wordt gemaakt dat de parkeerkosten voor de deelauto zo laag mogelijk worden gezet. Zie het eerdere punt hierover. Ook is het belangrijk dat dit instrument niet wordt ingezet als verkapt herverdelingsmechanisme, vanwege de inhoudelijke punten over herverdeling die we hierboven hebben gemaakt. De real-time kenteken wissel dient ertoe interstedelijke ritten te bevorderen. Als het wordt gebruikt om drempels op te werpen en om commercieel onhaalbare doelen af te dwingen, dan bereiken we juist het tegenovergestelde: dat vertraagt en bemoeilijkt de groei van autodelen waardoor juist de maatschappelijke voordelen van autodelen (vergroening, ruimte voor woningbouw, schonere lucht) niet worden ontsloten. Gebruik dit instrument dus juist zoals het bedoeld is: om het aanbieden van een landelijke dienstverlening te vergemakkelijken zodat autodelen een steeds beter alternatief wordt voor de privé-auto.</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>9. Over volledig uitstootvrij: wij begrijpen en onderschrijven de doelstelling, maar hebben recent vernomen dat we nagenoeg geen laadpalen meer geplaatst (kunnen) worden op vaste plekken. Het geplaatst krijgen van laadpalen is vanzelfsprekend een fysieke voorwaarde om te kunnen elektrificeren. Wij missen een vermelding in deze nota dat de aanbieders tot het onmogelijke niet gehouden zijn.</p> <p>10: Over het laadpaal netwerk: wij missen plannen van de gemeente om de quality of service van het laadpaal netwerk te verbeteren. Wij hebben als sector regelmatig aangegeven dat onze gebruikers erg veel hinder ondervinden van niet-werkende laadpalen en dat wij als aanbieder niet/bijna niet in contact komen met de laadpaal leveranciers, en dat problemen met laadpalen nagenoeg niet worden opgelost. Omdat gebruikers van autodelen de problemen met laadpalen ervaren tijdens hun rit, straalt dit ook slecht af op het concept autodelen. Mensen bellen ons en zijn toch gefrustreerd met ons als aanbieders als wij het probleem niet kunnen verhelpen, en als wij hen moeten vragen om dan nog een stukje extra te rijden om de auto ergens anders neer te zetten. Het zou ook fijn zijn als wij onze eigen laadpalen mogen gaan neerzetten, of mogen blijven neerzetten als het in bepaalde gevallen al mag. Maar daarover missen wij een visie van de gemeente.</p> <p>11: over het wegslepen van voertuigen: als sector kaarten wij regelmatig aan dat onze voertuigen worden weggesleept als ze bij een laadpaal staan die niet goed werkt. Zoals hierboven aangegeven kunnen wij niets aan dit probleem doen. Maar het wegslepen van het voertuig kost de gemeente, ons als aanbieders, en de gebruiker/klant/bewoner erg veel geld en kopzorgen. Ons is al toegezegd dat de gemeente zou gaan stoppen met het wegslepen van deelauto's, de wethouder heeft dit zelf aangegeven tijdens het congres over autodelen. Echter, het is nog steeds de praktijk van de</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>dag. Wij missen hierover een paragraaf in deze Nota.</p> <p>12. Tot slot: wij missen nog een actieve rol van de gemeente Amsterdam wanneer het gaat om het nastreven van landelijke maatregelen die autodelen een boost zouden geven. Amsterdam is toch een voorloper op het gebied van autodelen en ongetwijfeld ook een stad met invloed op het landelijke toneel, zeker als u de krachten bundelt met andere grote steden die autodelen willen benutten om vergroening, woningbouw en schonere lucht in de stad te realiseren. Het zou daarom goed zijn als Amsterdam als onderdeel van het deelvoertuigenbeleid zich ook landelijk bij de ministeries, het kabinet en politici gaat inzetten voor het 'laaghangend fruit' zoals een lagere btw op autodelen, het verlengen van de vrijstelling voor de wegenbelasting op elektrische (deel!)voertuigen, het doen aanpassen van de thans op tafel liggende voorstellen voor 'betalen naar gebruik' die ervoor gaan zorgen dat het autobezit in onze steden juist weer aantrekkelijker wordt en toeneemt. Dat soort zaken, waarvoor wij natuurlijk graag extra informatie aandragen als dit soort landelijke topics, die de groei van autodelen in Amsterdam sterk kunnen bevorderen of remmen, bij u nog onvoldoende bekend zijn.</p> <p>Wij kijken zeer uit naar de toekomst van autodelen in Amsterdam,</p>	
Deelfiets en deelauto		
0768-8562	<p>Bolt</p> <p>Namens het bedrijf Bolt geef ik de volgende reactie:</p> <p>Graag maakt Bolt gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de Nota Deelvervoer Amsterdam 2023, die de gemeente ter consultatie heeft voorgelegd. Als internationale aanbieder van diverse (deel)mobiliteitsconcepten schaart Bolt zich volledig achter de Amsterdamse ambitie om deelvervoer verder uit te breiden en te</p>	<p>Deelfiets</p> <p>De huidige experimenten komen voort uit de Nota Deelvoertuigenbeleid 2019. In de nota werd aangekondigd dat Amsterdam kleinschalig gaat experimenteren met deelfietsen. In 2020 kwam de COVID-uitbraak en die viel samen met de start van het experiment met deelscooters en daarna de experimenten met deelfietsen en deelfietsen.</p>

Nota van Beantwoording

	<p>ontwikkelen. Bolt gaat daarbij graag nader in op de toegevoegde waarde van deelfietsen en deelauto's.</p> <p>Deelfiets Inpassing in de openbare ruimte voor Amsterdam is logischerwijs een belangrijke voorwaarde voor deelvervoer. Deelfietsen nemen aanzienlijk minder ruimte in dan deelscooters en kunnen daarnaast in de al bestaande fietsinfrastructuur worden gestald. Bolt ondersteunt dan ook het uitgangspunt van 'back to many', omdat dit stallingsproblemen in de openbare voorkomt: de elektrische fietsen die Bolt gebruikt kunnen zo worden geprogrammeerd dat zij niet gestald kunnen worden buiten de toegelaten hubs. Intussen maken praktisch alle grote Nederlandse steden gebruik van deelfietsen – waarmee al geruime tijd ervaring is opgedaan en inzichten, kennis vergaard zijn die ook toepasbaar zijn in Amsterdam ten aanzien van de bredere uitrol van de deelfiets. Wij zien dan ook niet in waarom Amsterdam de huidige pilot met deelfietsen verder wil voortzetten om nog meer kennis op te doen: een uitbreiding, of een nieuw project met stadsbrede vergunningen, zal naar onze inschatting meer waardevolle data en inzichten opleveren. Dit is nodig om goed onderbouwd te kunnen besluiten of en op welke wijze stadsbrede uitrol voor deelfietsen haalbaar is. De huidige pilots zijn hiervoor te beperkt. Bovendien wordt brede inzet van de deelfiets op deze manier sneller realiteit.</p> <p>Deelauto Wij omarmen de ambitie van Amsterdam om de deelauto te laten ontwikkelen van 'niche naar mainstream'. Het sluit daarbij ook naadloos aan op de ambitie van de stad om particulier autobezit verder terug te dringen. De hoge kosten voor vergunningen voor deelauto's zijn op dit moment echter vooral een blokkerende factor. Wanneer een systeem van goedkopere vergunningen kan worden ingevoerd voor nieuwe spelers op de deelautomarkt, kunnen</p>	<p>In de Rapportage Deelvervoer 2022 is al aangegeven dat er daardoor een beperkte tijdsduur was om analyses over de ritdata en daarmee het effect van deelfietsen goed te kunnen beoordelen. Er is meer inzicht nodig om tot een goed onderbouwde toekomstige visie te komen. Niet alleen worden daarom de experimenten verlengd, maar er wordt ook ingezet op een actieve samenwerking met partijen zoals de VRA en onderzocht hoe de deelfiets zich verhoudt tot andere deelmodaliteiten.</p> <p>Deelauto In Amsterdam is het aanbieden van voertuigen tegen enige vorm van betaling of anderszins met commerciële doeleinden in de openbare ruimte verboden, tenzij een aanbieder een vergunning of een ontheffing van de gemeente heeft. We wijken daarbij niet af van de huidige beleidslijnen ten aanzien van de vergunningskosten. Tegelijkertijd heeft de gemeente binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden.</p> <p>De gemeente maakt beleid en stelt tarieven vast om de markt en het gebruik van deelauto's te reguleren. Met de doelstelling om meer aanbod en spreiding in de stad te bewerkstelligen, betekent dat dat de gemeente gaat onderzoeken welke vorm Amsterdam de meeste</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>aanbieders de prijzen voor gebruikers ook verder laten zakken, waarmee de deelauto daadwerkelijk een goed en rendabel alternatief wordt voor particulier autobezit, en daarmee ook een grotere bijdrage kan leveren aan de duurzaamheidsambities van Amsterdam. Wij roepen dan ook op tot een verlaging van deze kosten.</p> <p>Afsluitend Als internationale aanbieder van deelvervoer, delen wij graag onze kennis en ervaring met de gemeente Amsterdam om bij te dragen aan een flexibel, robuust en toegankelijk mobiliteitssysteem waarin duurzaam deelvervoer een steeds logischer alternatief voor de privéauto wordt. Daarbij roepen we bovendien op om oog te hebben voor innovatieve oplossingen en nieuwe vervoersvormen zoals bijvoorbeeld de elektrische step. We zijn benieuwd hoe Amsterdam tegen die ontwikkeling aankijkt.</p> <p>Over Bolt Bolt is in 2013 opgericht in Estland, en is in minder dan 10 jaar uitgegroeid tot een grote, internationale vervoersaanbieder die diensten levert op het gebied van elektrische fietsen, elektrische steps, autodelen en taxiritten met gebruik van een taxiplatform. In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht levert Bolt sinds enige jaren haar taxidiensten. Bolt breidt haar aanbod in Nederland op dit moment uit met andere deelmobiliteitsconcepten. Zo is Bolt in de gemeente Enschede, Groningen en Nijmegen actief met deelfietsen.</p>	<p>sturingsmogelijkheden geeft en hoe de kosten-baten zich tot elkaar verhouden.</p> <p>Afsluitend De gemeente staat het delen van elektrische steps niet toe en houdt in de huidige beleidslijn daaraan ook vast.</p>
--	--	--

5 Inspraakreacties overige partijen en bedrijven

Tijdens de inspraakperiode hebben elf overige organisaties en bedrijven een inspraakreactie ingediend. Deze inspraakreacties en de antwoorden van de gemeente staan hieronder weergegeven. Naar aanleiding van de inspraakreacties van de NS en de GVB zijn twee tekstuele wijzigingen aangebracht in de Nota Deelvervoer 2023.

Nota van Beantwoording

Referentie-nummer	Inspraakreactie	Antwoord
0584-5466	<p>Cliëntenbelang</p> <p>Geacht college,</p> <p>Hierbij ontvangt u de reactie van Cliëntenbelang Amsterdam op de concept nota Deelvervoer 2023. We begrijpen dat Amsterdam alternatieven wil bieden om het autogebruik in de stad terug te dringen, en daarom met deelvervoer wil experimenteren en het wil faciliteren. Onze zorg is dat mensen met een beperking vooral de lasten maar niet de lusten van deelvervoer ervaren, terwijl inclusieve mobiliteit het streven moet zijn. We vragen u daarom dringend aandacht de voor volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laat deelvervoer bijdragen aan inclusieve mobiliteit • Voorkom overlast door deelvervoer • Houd OV en doelgroepenvervoer sociaal <p>Hieronder een volgt een toelichting op de punten.</p> <p>Laat deelvervoer bijdragen aan inclusieve mobiliteit Voor zover wij kunnen nagaan is bij de experimenten met deelvoertuigen niet specifiek aandacht geweest voor inclusieve mobiliteit. Mensen met een beperking zullen niet zonder meer gebruik (kunnen) maken van deel(bak)fietsen of deelscooters. Deelauto's kunnen voor een deel wél een bijdrage aan inclusieve mobiliteit leveren. Er is wel degelijk behoefte aan deelmobiliteit (meer dan wat het AOV biedt), vooral voor 'de laatste mijl'. Ook voor mensen met een beperking van buiten Amsterdam is er behoefte aan meer alternatieven aanwezig.</p>	<p>1. Laat deelvervoer bijdragen aan inclusieve mobiliteit <i>Cliëntenbelang vraagt om specifieke aandacht voor inclusieve mobiliteit. Er is behoefte aan onderzoek en experiment voor gebruik van deelvervoer door mensen met een beperking.</i></p> <p>Door het uitbreiden en spreiden van het aanbod van deelvervoer zal dit voor steeds meer mensen toegankelijk worden. Dit neemt niet weg dat het voor mensen met een beperking lastig of onmogelijk kan zijn om gebruik te maken van de verschillende modaliteiten. Wel hebben we bijvoorbeeld met de aanbieders al gewerkt aan het inzichtelijk maken van de kofferbak ruimte bij het reserveren van een deelauto voor het inpassen van rolstoel.</p> <p>2. Voorkom overlast door deelvervoer <i>Cliëntenbelang vraagt om handhaving op fout geparkeerde deelvoertuigen. En om een toegankelijke manier om overlast te melden bij aanbieders.</i></p> <p>De meeste meldingen van foutgeparkeerde deelvoertuigen zijn die over de deelscooter. Dit komt o.a. door het free-floating parkeren van de deelscooter in het huidige experiment. De gemeente wil het free-floating parkeren afschalen bij een nieuwe vergunning, met name op drukke gebieden, door de toevoeging van hubs en (digitale) scootervakken en weghalen smalle stoepen (< 1,50m). Bovendien zijn er nu al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Zie de Beleidsactualisatie, 3.4.5.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om de overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde scooters weg te halen. Daarnaast kan de afdeling Handhaving van de gemeente ook boetes uitdelen of de deelscooter</p>

Nota van Beantwoording

<p>We dringen erop aan dat die behoefte beter onderzocht wordt en dat er mee geëxperimenteerd wordt. Dan moet er wel 'ontschot' worden en worden samengewerkt tussen gemeentelijke afdelingen, de Vervoerregio Amsterdam en vervoersaanbieders.</p> <p>Voorkom overlast door deelvervoer We zijn voor het terugdringen van autoverkeer om de drukte en overlast terug te dringen het zal ook de leefbaarheid en veiligheid ten goede komen. Maar het heeft ook negatieve aspecten. Met name elektrische deelfietsen en deelscooters veroorzaken ook overlast. Oneigenlijk gebruik, hard rijden en slordig parkeren maken het voor kwetsbare ouderen en mensen met beperkingen niet bepaald makkelijker op om aan het verkeer deel te nemen.</p> <p>We willen erop wijzen dat gemeente Amsterdam een handhavingsplicht heeft op fout geparkeerde deelvoertuigen. We hebben al eerder op gewezen dat de aanbieders van de deelfietsen en deelscooters niet erg eenvoudige en toegankelijke manieren aanbieden om overlast te melden.</p> <p>Houd OV en doelgroepenvervoer sociaal We vinden dat de nota over 'sociale inclusiviteit' (paragraaf 2.2.4) een te rooskleurig beeld schetst. Er dreigen zware bezuinigingen op het openbaar vervoer. Het aanbod verschaalt, reizigers moeten vaker overstappen en langer wachten. Dat terwijl nog heel veel haltes niet voor iedereen toegankelijk zijn en de mogelijkheden om het OV snel toegankelijk te maken kennelijk beperkt zijn.</p> <p>Ook op het Aanvullend Openbaar Vervoer, dat uit de WMO middelen wordt betaald, moet worden bezuinigd en bij het leerlingenvervoer dreigen eveneens bezuinigingen. In de bezuinigings-voorstellen voor het doelgroepenvervoer wordt het OV en eigen vervoer als alternatieven genoemd. Het kan toch niet zo zijn dat er op beide bezuinigd wordt en</p>	<p>verplaatsen, zoals ook het geval is bij privévoertuigen. Vanuit de vergunningvoorwaarden zijn de aanbieders verplicht om klachten binnen een tijdsperiode af te handelen. Beide aanbieders zijn zowel telefonisch als via de app bereikbaar. Er is ook de optie om klachten bij de gemeente te melden, waarna die de melding bij de aanbieders doet en een terugkoppeling geeft aan de indiener van de melder.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>3. Houd ov en doelgroepenvervoer sociaal <i>Cliëntenbelang vindt dat de paragraaf over sociale inclusiviteit een te rooskleurig beeld schetst. Aanbod van openbaar vervoer verschaalt en op het Aanvullend Openbaar Vervoer wordt bezuinigd.</i></p> <p>Het college begrijpt de zorgen van Cliëntenbelang dat enerzijds wordt ingezet op een maximaal aantal kilometers per persoon per jaar (momenteel 1500) om het AOV betaalbaar te houden, en anderzijds bezuinigingen op het ov boven de markt hangen. Het college heeft mede hierom bij de Voorjaarsnota €7,5 miljoen vrijgemaakt om het ov in de stad op de been te houden. Daarnaast zet het college zich in om versneld bushaltes toegankelijk te maken (tramhaltes zijn de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio). Daarnaast zet de gemeente samen met de Vervoerregio en vervoerder RMC in op het stimuleren van vrijwilligersvervoer, een i-MaaS-app, de OV-coach en het versneld repareren van liften en roltrappen.</p>
--	---

Nota van Beantwoording

	<p>mensen met een beperking op hun eigen netwerk worden teruggeworpen, de gemeente heeft vanuit de WMO bovendien een zorgplicht.</p> <p>We zijn zeker bereid nader in gesprek te gaan over de punten die we hebben aangedragen. Bij voorbaat dank voor uw aandacht en reactie,</p>	
1865-2597	<p>Elektrisch Deelrijden de Pijp</p> <p>Betreft: Inspraakreactie Nota Deelvervoer 2023</p> <p>Geachte dame, heer,</p> <p>Wij zijn een buurtinitiatief in de Pijp met inmiddels 246 leden. We hebben 5 deelauto's in de Hemony- en Willibrordusbuurt en werken samen met DIKS. Uw motto 'schone mobiliteit voor een leefbare stad' onderstrepen we. We zijn gestart onder het eHubs-project, maar dat was een pilot en ons initiatief niet. Van de vormen van deelvervoer is Elektrisch Deelrijden de Pijp noch professioneel, noch particulier gedeeld, noch coöperatief. Toch willen we de vrijheid nemen te reageren op uw nota.</p> <p>DIKS wil van/met ons leren, een app ontwikkelen en doorgroeien naar 100 of meer auto's in Amsterdam.</p> <p>Wij hebben een afspraak met de gemeente, dat de door onze leden ingeleverde parkeervergunningen niet opnieuw in roulatie komen, maar plek maken voor een betere openbare ruimte. De parkeerdruk blijft ongewijzigd, door de gehanteerde factor vier plekken opheffen bij vijf vergunningen. De buurt bepaalt met de gemeente wat er gebeurt met de vrijgekomen plekken. Dat mag alles zijn, behalve een autoparkeerplek.</p>	<p><i>V: Een voorbeeld is de Van Ostadestraat. Daar is onze zesde deelplek beloofd. Er is al een vergunning, maar de laadpaal werkt niet. Dit loopt al anderhalf jaar. Zowel DIKS als wij krijgen geen informatie over hoe dit verder gaat. Is het mogelijk om het maken van plekken sneller te laten verlopen?</i></p> <p>A: Wij vinden het vervelend dat de informatie u en Diks Autodelen niet volledig bereikt. De gemeente heeft met de netbeheerder contact om betreffende laadpaal aan te sluiten en heeft Diks Autodelen hierover geïnformeerd. De gemeente werkt er hard aan om de plaatsing van laadpalen en het oplossen van storingen sneller te laten verlopen, maar is daarbij afhankelijk van de planningen en inspanningen van derden, zoals de netbeheerder.</p> <p><i>V: We hebben onze leden ook deelplekken met bakfietsen beloofd. Maar ondanks afspraken hierover met de gemeente kunnen we nu geen bakfietsen meer plaatsen.</i></p> <p>A: Amsterdam heeft nieuwe regelgeving voorbereid waardoor sinds kort mogelijk is om wel deelbakfietsen te plaatsen onder bepaalde voorwaarden. De voorbereidingen voor het plaatsen daarvan in overleg met stadsdeel Zuid en uw organisatie zijn inmiddels gestart.</p> <p><i>V: We lezen niets over biro's, of andere 'high power LEVs'. Onze leden zouden deze ook graag delen. Komt daar ook beleid voor?</i></p>

Nota van Beantwoording

<p>We hebben als 'Elektrisch Deelrijden de Pijp' inmiddels meerdere 'proefrijdagen' georganiseerd, om buurtbewoners kennis te laten maken met onze elektrische auto's en de app. We hebben een kostencalculator ontwikkeld om de prijs van een eigen auto inzichtelijk te maken. Onze leden zijn enthousiast. Meer over ons initiatief vindt u op de website elektrischdeelrijden.nl.</p> <p>Leden blijken pas bij een dure onderhoudsbeurt de auto in te leveren. Ze 'rijden de auto eerst af'. Parkeervergunningen worden dus niet direct ingeleverd, al zijn de eersten inmiddels 'over'. Voor resultaat blijkt een lange adem nodig.</p> <p>So far so good.</p> <p>Het gebruik van de auto's wordt steeds beter, en nu zijn op sommige dagen alle auto's bezet. Een huurauto van DIKS is de achtervang, maar dat blijkt toch veel minder aantrekkelijk, omdat de auto's avonds niet kan worden teruggebracht en parkeerkosten moeten worden betaald. Huren kost gewoon meer tijd en is lastiger dan delen.</p> <p>Van vitaal belang is dus de uitbreiding naar meer deelplekken en deze komt niet van de grond, ondanks vele pogingen en veel energie die we er insteken.</p> <p>Een opsomming van zaken die verbetering behoeven: Een voorbeeld is de Van Ostadestraat. Daar is onze zesde deelplek beloofd. Er is al een vergunning, maar de laadpaal werkt niet. Dit loopt al anderhalf jaar. Zowel DIKS als wij krijgen geen informatie over hoe dit verder gaat. Is het mogelijk om het maken van plekken sneller te laten verlopen? In de nota schrijft u dat een goede samenwerking met aanbieders is opgebouwd. Maar vergeet niet de nieuwe toetreders. Zij zijn de</p>	<p>A: Er is apart beleid voor biro's en LEV's. Amsterdam staat het delen van biro's en/of LEV's niet toe en houdt in de huidige beleidslijn daaraan vast, zie ook https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-emissieloze-brommobiel.</p> <p>V: <i>We willen geen 'hubs', of clusters van deelfervoer, om de deelplekken voor zoveel mogelijk bewoners in de buurt te laten zijn. Dat kan alleen als auto's verspreid worden.</i></p> <p>A: Vergroten en spreiding van het aanbod deelauto's is waar de gemeente verder op in gaat zetten. De gemeente ziet clusters van deelfervoer als een van de mogelijke instrumenten om deze gewenste spreiding te realiseren. In de Hubsvisie (https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/hubs/) zijn de verschillende vormen van Hubs opgenomen. De gemeente gaat een afstandscriterium formuleren om ervoor te zorgen dat er op loopafstand deelfervoer wordt aangeboden. Daarbij is het voornemen om hubs en de huidige vorm van verspreiding door elkaar te laten bestaan.</p> <p>V: <i>Een van de succesfactoren van ons initiatief is het niet meer hoeven zoeken van een parkeerplek. Soms blijkt echter dat een andere auto abusievelijk op deze plek parkeert. De gemeente is echter niet 's avonds of in het weekend bereikbaar voor hulp. Is het mogelijk hiervoor een noodnummer te maken, of de plek dusdanig te markeren dat er geen biro, of andere auto parkeert?</i></p> <p>A: Het abusievelijk parkeren op een belanghebbende plaats door een ander is een ongemak dat iedereen met een belanghebbendenplek weleens ervaart. Momenteel biedt de gemeente geen 24-uursdienst voor het wegslepen van abusievelijk geparkeerde auto's, omdat de kosten daarvan te hoog zijn voor het aantal incidenten. Er bestaan geen plannen om dit in de nabije toekomst te veranderen.</p>
--	---

Nota van Beantwoording

<p>uitdagings van de grote partijen en zullen zorgen voor een beter aanbod. We hebben onze leden ook deelplekken met bakfietsen beloofd. Maar ondanks afspraken hierover met de gemeente kunnen we nu geen bakfietsen meer plaatsen.</p> <p>We lezen niets over biro's, of andere 'high power LEVs'. Onze leden zouden deze ook graag delen. Komt daar ook beleid voor?</p> <p>We willen geen 'hubs', of clusters van deelvervoer, om de deelplekken voor zoveel mogelijk bewoners in de buurt te laten zijn. Dat kan alleen als auto's verspreid worden.</p> <p>Een van de succesfactoren van ons initiatief is het niet meer hoeven zoeken van een parkeerplek. Soms blijkt echter dat een andere auto abusievelijk op deze plek parkeert. De gemeente is echter niet 's avonds of in het weekend bereikbaar voor hulp. Is het mogelijk hiervoor een noodnummer te maken, of de plek dusdanig te markeren dat er geen biro, of andere auto parkeert?</p> <p>Bij het aanvragen van een deelplek met laadpaal voor een elektrische auto is een kenteken nodig. Maar een aanvraag inclusief aanleg laadpaal duurt minimaal 8 maanden. Zo lang een ongebruikte auto aanhouden is heel duur. Gevolg is dat DIKS meerdere deelplekken aanvraagt met een auto met hetzelfde kenteken. Het is mogelijk om later het kenteken te wijzigen. Maar als dat vervolgens gebeurt, wijzigt het kenteken voor alle 'gekoppelde' deelplekken. Idealiter valt de besteltermijn van een auto samen met het gereedkomen van een deelplek. Zou de gemeente op voorhand laadpalen kunnen aanleggen op locaties die in de toekomst als deelplek beschikbaar zouden kunnen komen? Dan is het 'slechts' een administratieve handeling (omzetting reguliere parkeerplek naar deelplek). Of zouden bestaande plekken met laadpaal geselecteerd kunnen worden als deelplek?</p> <p>Resumerend: we ondersteunen de ambitie om het vergunningsproces te optimaliseren, want hier gaat veel tijd en geld in verloren en dreigt ons initiatief nu om zeep te helpen, omdat onze leden in toenemende mate misgrijpen wanneer een auto nodig is. Dan is een eigen auto duurder,</p>	<p><i>V: Bij het aanvragen van een deelplek met laadpaal voor een elektrische auto is een kenteken nodig. Maar een aanvraag inclusief aanleg laadpaal duurt minimaal 8 maanden. Zo lang een ongebruikte auto aanhouden is heel duur. Gevolg is dat DIKS meerdere deelplekken aanvraagt met een auto met hetzelfde kenteken. Het is mogelijk om later het kenteken te wijzigen. Maar als dat vervolgens gebeurt, wijzigt het kenteken voor alle 'gekoppelde' deelplekken. Idealiter valt de besteltermijn van een auto samen met het gereedkomen van een deelplek. Zou de gemeente op voorhand laadpalen kunnen aanleggen op locaties die in de toekomst als deelplek beschikbaar zouden kunnen komen? Dan is het 'slechts' een administratieve handeling (omzetting reguliere parkeerplek naar deelplek). Of zouden bestaande plekken met laadpaal geselecteerd kunnen worden als deelplek?</i></p> <p>A: Helaas is het niet mogelijk om deelplekken op voorhand van laadpalen te voorzien of daarin een versnelling aan te brengen, omdat de gemeente daarin contractuele afspraken heeft met concessiehouders en afhankelijk is van de capaciteitsplanningen van netbeheerders. Het aanvragen van meerdere belanghebbendenplekken op een kenteken werkt voor de administratieve verwerking juist onnodig vertragend in het toekennen van de vergunning. De gemeente adviseert daarom op per belanghebbendenplek een apart kenteken aan te houden. De gemeente werkt samen met de aanbieders waaronder Diks Autodelen aan het optimaliseren van het vergunningenproces en verwacht deze zomer daarvan de eerste resultaten.</p> <p><i>V: Resumerend: we ondersteunen de ambitie om het vergunningsproces te optimaliseren, want hier gaat veel tijd en geld in verloren en dreigt ons initiatief nu om zeep te helpen, omdat onze leden in toenemende mate misgrijpen wanneer een auto nodig is. Dan is een eigen auto duurder, maar veel handiger. We missen wel concrete maatregelen om te komen tot een efficiënter proces.</i></p>
--	---

Nota van Beantwoording

	<p>maar veel handiger. We missen wel concrete maatregelen om te komen tot een efficiënter proces.</p> <p>De afspraak met de gemeente om door leden ingeleverde vergunningen niet terug te laten komen op straat geldt nu alleen in de Willibrordus- en Hemonybuurt. Dit zouden we graag willen uitbreiden, zodat ons initiatief ook in andere buurten tot betere leefbaarheid leidt. Want het motto dat delen tot betere leefbaarheid leidt gaat alleen op, als de ingeleverde vergunningen niet naar de volgende geparkeerde privé-auto gaan.</p> <p>In andere buurten staan bewonersgroepen klaar om vergelijkbare initiatieven te ontplooiën, maar dan moeten er wel deelplekken komen. Zo kunnen we organisch groeien tot een succesvol deelplatform met meer waarde dan een regulier deelinitiatief.</p> <p>Namens Elektrisch Deelrijden de Pijp elektrischdeelrijden.nl</p>	<p>A: De gemeente werkt samen met de aanbieders waaronder Diks Autodelen aan het optimaliseren van het vergunningenproces en verwacht deze zomer daarvan de eerste resultaten.</p> <p><i>V: De afspraak met de gemeente om door leden ingeleverde vergunningen niet terug te laten komen op straat geldt nu alleen in de Willibrordus- en Hemonybuurt. Dit zouden we graag willen uitbreiden, zodat ons initiatief ook in andere buurten tot betere leefbaarheid leidt. Want het motto dat delen tot betere leefbaarheid leidt gaat alleen op, als de ingeleverde vergunningen niet naar de volgende geparkeerde privéauto gaan.</i></p> <p>A: Amsterdam vindt dit een goed voorstel en gaat de mogelijkheden hiertoe onderzoeken.</p>
<p>2515-5765</p>	<p>GVB</p> <p>Zienswijze GVB op Nota Deelvervoer 2023 van gemeente Amsterdam.</p> <p>GVB heeft met veel belangstelling de conceptnota Deelvervoer 2023 gelezen.</p> <p>Wij onderschrijven uw streven om de stad autoluw te maken en tegelijkertijd te zorgen voor goede alternatieven met openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit. Actieve en schone mobiliteit draagt inderdaad bij aan een leefbare en gezonde stad. De combinatie van openbaar vervoer (publieke mobiliteit) en deelvervoer vormt samen hét alternatief voor de privéauto. Daarmee wordt het mogelijk een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning toe te passen. Het tegelijkertijd invoeren van</p>	<p><i>V: GVB onderschrijft het streven om de stad autoluw te maken en tegelijkertijd te zorgen voor goede alternatieven (actieve en schone mobiliteit). Publieke mobiliteit, de combinatie van openbaar vervoer en deelvervoer samen, vormt hét alternatief voor de privéauto; en dan wordt een parkeernorm van 0,3 mogelijk. Het uitbreiden van betaald parkeren en een lussenstructuur voor autoverkeer in het kader van het 30 km/uur ondersteunen de gewenste modal-shift. Naar het idee van GVB kan deelvervoer een onderdeel zijn in de ketenreis. GVB helpt graag bij het brengen van deelvervoer naar mainstream. Wel zoeken wij sterk de relatie met de visie van Vervoerregio Amsterdam (VRA) op deelmobiliteit en de rol van de vervoerder daarin.</i></p> <p>A: De gemeente Amsterdam ziet dat openbaar vervoer en deelvervoer samen het alternatief vormt voor privéauto bezit en gebruik, en dat dit</p>

Nota van Beantwoording

<p>betaald parkeren in meer delen van de stad en de lussenstructuur voor autoverkeer in het kader van het 30 km/uur-beleid ondersteunen de gewenste modalshift.</p> <p>Naar ons idee kan deelvervoer een onderdeel zijn in de gehele vervoerketen van een deur-deur-verplaatsing zijn. GVB wil u graag helpen bij het brengen van deelvervoerconcepten naar mainstream. Wel zoeken wij sterk de relatie met de visie van Vervoerregio Amsterdam op deelmobiliteit en de rol van de vervoerder daarin. In het programma van eisen voor de nieuwe concessie vanaf 2025, gaat Vervoerregio daar verder op in.</p> <p>Onderstaand stellen wij een aantal aanscherpingen en uitbreidingen voor in de nota Deelvervoer.</p> <p>Krachtiger link tussen deelvervoer en openbaar vervoer In de nota mag wat GVB betreft een krachtiger link gelegd worden tussen deelvervoer en openbaar vervoer in het kader van de doelstelling het autobezit te verminderen.</p> <p>Amsterdammers zullen (een deel van) hun auto's wegdoen als er voldoende alternatieven zijn, zeker voor het woon-werkverkeer. Daarbij is een goed aanbod van openbaar vervoer van belang in combinatie met voldoende deelvervoer, zowel deelauto als deelfiets. Dat is voorwaarde om autobezitters te kunnen laten overwegen om het privé-autobezit op te geven en te kiezen voor ander mobiliteitsgedrag. Hierin kan ook gedacht worden aan het opgeven van vooral de 2e auto, waardoor er voor een huishouden een grotere afhankelijkheid ontstaat voor gebruik van deelvervoer en openbaar vervoer. Deze mobiliteitservaring kan er op langere termijn toe leiden dat ook het laatste autobezit in een huishouden wordt opgegeven.</p> <p>Op welke plekken deelvervoer in het mobiliteitsnetwerk? Het is van belang bij het kiezen van locaties voor deelvervoer de</p>	<p>samen met actieve mobiliteit een element is om de stad autoluw te maken. Naast de transitie naar autoluw draagt deelvervoer bij aan de overgang naar de ketenreis en uitstootvrije mobiliteit. Mobiliteit stopt niet aan gemeentegrenzen daarom wordt met de Nota Deelvervoer 2023 de samenwerking met de VRA steeds meer opgezocht. Daarnaast wordt in opdracht van de gemeenteraad een onderzoek gedaan door de VRA naar toekomstige juridische vormen voor het aanbieden van deelvervoer, zoals de voor- en nadelen van een concessie ten opzichte van het vergunningenstelsel.</p> <p><i>V: In de nota mag wat GVB betreft een krachtiger link gelegd worden tussen deelvervoer en openbaar vervoer in het kader van de doelstelling het autobezit te verminderen.</i></p> <p>A: In de nota is één van de specifieke beleidsdoelen dat de combinatie van openbaar vervoer en deelvervoer (publieke mobiliteit) samen het alternatief voor de privéauto moet gaan vormen. Deze richting – die aansluit op het bestuursakkoord van VRA – krijgt daarmee alle ruimte.</p> <p><i>V: Het zou mooi zijn als bijvoorbeeld op de eindpunten van de tramlijnen in Nieuw-West hubs met deelvervoer faciliteiten worden ingericht om de gemeentegrens over te gaan. Dit biedt ook voor deze buurgemeenten diverse kansen in bereikbaarheidsvraagstukken. Het is dan wenselijk met deze buurgemeenten afspraken te maken voor het back to many systeem. GVB vraagt de nota op dit punt uit te breiden.</i></p> <p>A: In de nota wordt het samenspel tussen ov en deelvervoer onderschreven. Aan de inpassing van hubs wordt gewerkt in een ruimtelijke strategie voor buurt- en wijkhubs. Dit is een nadere uitwerking van de Hubsvisie Amsterdam (2021). Deze studie moet inzicht bieden in het te ontwikkelen hubsnetwerk, waaronder de geschikte locaties voor</p>
---	--

Nota van Beantwoording

<p>koppeling te leggen met belangrijke punten in het openbaar vervoer netwerk en de nog te realiseren (digitale) hubs. Hiermee ontstaat een integraal mobiliteitsnetwerk. Wij zien deelmobiliteit vooral van toegevoegde waarde in de buitenwijken, bij metrostations, eindpunten van tramlijnen en andere knooppunten in het openbaar vervoer-netwerk. En zeker ook een rol voor deelmobiliteit buiten de gemeentegrenzen, omdat daar het aanbod van openbaar vervoer lager is. Het zou mooi zijn als bijvoorbeeld op de eindpunten van de tramlijnen in Nieuw West hubs met deelvervoer faciliteiten worden ingericht om de gemeentegrens over te gaan. Dit biedt ook voor deze buurgemeenten diverse kansen in bereikbaarheidsvraagstukken. Het is dan wenselijk met deze buurgemeenten afspraken te maken voor het back to many systeem. Wij vragen u de nota op dit punt uit te breiden.</p> <p>In het Centrum van de stad is het openbaar vervoer van uitstekende kwaliteit als alternatief voor de auto. Openbaar vervoer in combinatie met lopen (als vorm van actieve mobiliteit) vergt geen investeringen in parkeervoorzieningen die wel nodig zijn voor het parkeren van fiets en deelvervoer. Maak dus gebruik van de kwaliteit van het openbaar vervoer in het Centrum. Wel stellen we voor om in het centrum in beperkte mate, alleen bij belangrijke ov-haltes, een experiment met ov-halte gerelateerde (digitale) hubs toe te staan.</p> <p>In tegenstelling tot ander deelvervoer heeft het deelfiets systeem nu geen toegang (zone) in delen van het centrum. Uit gebruiksdata van deelfietsaanbieder Donkey Republic lezen wij dat veel gebruikers (met hoog aandeel toeristen) van deelfietsen deze desondanks achterlaten in het centrum (betalen hiervoor een forse toeslag). Voor het kunnen maken van keuzes inzake het deelfietsexperiment (doelstelling) stellen wij een maatregel voor om in het centrum beperkt meer (digitale) hubs toe te staan die ov-halte gerelateerd zijn. En dus het experiment aan te passen, zodat er gelijkwaardige gebruiksdata worden genereerd t.o.v. ander deelvervoer en er daarmee een goede evaluatie plaats kan vinden. Voor ons is van belang dat het deelvervoer en het ov-systeem elkaar</p>	<p>hubs; daarbij wordt ook het ov-netwerk meegenomen. Hubs bij eindpunten van ov-lijnen liggen daarbij voor de hand.</p> <p><i>V: Voor het kunnen maken van keuzes inzake het deelfietsexperiment (doelstelling) stelt GVB een maatregel voor om in het centrum beperkt meer (digitale) hubs toe te staan die ov-halte gerelateerd zijn. Zodat er gelijkwaardige gebruiksdata worden genereerd t.o.v. ander deelvervoer en er daarmee een goede evaluatie plaats kan vinden.</i></p> <p>A: Het college is vanwege de hoge druk op de openbare ruimte en de ervaringen in het verleden met de zogenaamde strooifietsen geen voorstander van het plaatsen van digitale hubs bij OV-haltes in het centrum. De gemeente onderzoekt op dit moment samen met aanbieders en ketenpartners locaties buiten de openbare ruimte (zoals stallingen) in het centrum waar deelfietsen gestald kunnen worden. Daarnaast voegen we potentieel interessante werkgeverslocaties rondom de Westlijn van de metro toe aan het huidige experiment, zodat we ervaring opdoen met het gebruik van de deelfiets in het voor- en natransport van het ov.</p> <p><i>V: In de GVB-app Gappie is het nu voor reizigers mogelijk om de beschikbare deelfietsen en deelscooters van OV-fiets, Donkey, Check en Felyx te zien in de app. Ook kunnen reizigers hun volledige deur-tot-deur reis plannen met het OV en de betreffende aanbieder. In 2024 wil GVB boeken en betalen van een deelfiets of -scooter ook mogelijk maken via de app.</i></p> <p>A: We juichen toe dat GVB, met haar app, stappen neemt in de deur-tot-deurreis, want zowel ov als deelmobiliteit zijn belangrijke schakels in die ketenreis. Dit maken we explicieter in de Nota Deelvervoer 2023 in paragraaf 2.2.6. We sturen zoveel mogelijk op MaaS-aansluiting. We gaan in gesprek met (deel)vervoeraanbieders en MaaS-platforms over de (on)mogelijkheden om zich met elkaar te verbinden.</p>
---	---

Nota van Beantwoording

	<p>aanvullen en een compleet mobiliteitssysteem gaan vormen, maar per saldo geen kannibaliserend effect heeft op het ov-gebruik.</p> <p>Reisinformatie en boeken van verschillende vormen van mobiliteit In onze GVB-app Gappie is het nu voor reizigers mogelijk om de beschikbare deelfietsen en deelscooters van OV-fiets, Donkey, Check en Felyx te zien in de app. Ook kunnen reizigers hun volledige deur-tot-deur reis plannen met het OV en de betreffende aanbieder. In 2024 wil GVB boeken en betalen van een deelfiets of -scooter ook mogelijk maken via onze app. Dit missen wij in de nota. Tot slot kan stimulering van de deelaanbieders om met GVB samen te werken het beleid effectiever maken. Helpt u ons daarbij?</p> <p>Alternatieven voor autobezit nog aantrekkelijker maken Ook kan het helpen om bewoners die hun parkeervergunning inleveren een OV abonnement én deelvervoerpropositie met korting aan te bieden. GVB wil dat graag met u uitwerken.</p>	<p><i>V: Ook kan het helpen om bewoners die hun parkeervergunning inleveren een OV abonnement én deelvervoerpropositie met korting aan te bieden. GVB wil dat graag met u uitwerken.</i></p> <p>A: De combinatie – van OV en deelvervoer – zullen we meenemen bij een mogelijk vervollexperiment. Eerder hebben we ontdekt dat dit met het ‘Probeeraanbod deelvervoer onderwijs en zorg’ een positief effect had. Tegelijkertijd blijkt uit de evaluatie van het experiment ‘Gedeelde parkeervergunning’ dat Amsterdammers moeilijk afscheid nemen van hun parkeervergunning. Het college verwelkomt de handreiking van het GVB en om dit toch zoveel mogelijk te stimuleren, en tegelijkertijd een betere integratie van ov en deelvervoer in de hand te werken en zo te komen tot een systeem van publieke mobiliteit.</p>
	<p>Fietsersbond</p> <p>Samenvatting</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Fietsersbond is blij met de forse uitbreiding van deelfietsen. - De Fietsersbond mist een visie over de toekomst van deelfietsen. Bestaande proeven in de buitenwijken zullen waarschijnlijk doodbloeden. Het alternatief, uitbreiding van deelfietsen over de hele stad heeft als nadeel een fors beslag op de openbare ruimte. - De Fietsersbond vindt dat de proef met deelscooters moet stoppen. Wij voorzien blijvende problemen in de openbare ruimte en met veiligheid. Daarmee voldoen deelscooters niet aan de eigen voorwaarden van de gemeente. 	<p><i>2. Deelfietsen</i> Het college verwelkomt het enthousiasme van de Fietsersbond over het beleid omtrent deelfietsen.</p> <p><i>3. Deelfietsen: Alleen in buitenwijken?</i> De huidige experimenten komen voort uit de Nota Deelvoertuigenbeleid 2019. In de nota werd aangekondigd dat Amsterdam kleinschalig gaat experimenteren met schone deelvervoersmiddelen. In 2020 kwam de COVID-uitbraak en die viel samen met de start van het experiment met deelscooters en daarna de experimenten met deelfietsen en deelfietsen.</p> <p>In de Rapportage Deelvervoer 2022 is al aangegeven dat er daardoor een beperkte tijdsduur was om analyses over de ritdata en daarmee het effect van deelfietsen goed te kunnen uitvoeren. Er is meer inzicht nodig om tot</p>

Nota van Beantwoording

<p>1. Inleiding In maart 2023 heeft de gemeente Amsterdam de Nota Deelvervoer 2023 vrijgegeven voor inspraak. Op basis van proefprojecten vanaf 2021 beschrijft de nota hoe Amsterdam vormen van deelvervoer de komende jaren wil vergroten en uitbreiden over de hele stad. Hierbij de reactie van de Fietsersbond, afdeling Amsterdam. Wij onderschrijven het principe dat deelvervoer ruimte op de openbare weg kan vrijmaken. Dat geldt natuurlijk met name voor minder geparkeerde auto's (Amsterdam Autoluw). Het doel van een grotere vervoerkeuze is bij tweewielers minder duidelijk, gezien de hoge fietsbezit in Amsterdam. Onze reactie beperkt zich tot de deeltweewielers, dus deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Ons uitgangspunt is dat deel-tweewielers ruimte moeten besparen op de openbare weg en geen nieuwe vormen van overlast mogen veroorzaken. In hoeverre voldoen de voorstellen van de gemeente hieraan?</p> <p>2. Deelbakfietsen Blij met uitbreiding De gemeente wil groeien van 110 deelbakfietsen in de Rivierenbuurt en Oost naar 750 deelbakfietsen verspreid over de hele stad. De Fietsersbond is blij met deze forse uitbreiding. Vanuit onze leden krijgen wij positieve reacties: inwoners zonder auto kunnen zo zelf goederen vervoeren die niet veilig met op de fiets kunnen. Deelbakfietsen bieden daarom meerwaarde aan autoloze stadsbewoners. Het aantal standplaatsen per wijk is beperkt en kleinschalig. Door verplichte terugkeer naar zijn eigen standplaats bestaat geen gevaar voor zwerffietsen.</p> <p>3. Deelfietsen: Alleen in de buitenwijken? De gemeente durft nog geen keuze te maken. Zij wil bestaande experimenten verlengen. Dit gaat om kleinschalige experimenten rond de westelijke ringlijn en Station Zuid, waarbij de fietsen terug moeten naar vaste standplaatsen. De Fietsersbond mist bij de gemeente een</p>	<p>een goed onderbouwde toekomstige visie te komen. Niet alleen worden daarom de experimenten verlengd, maar er wordt ook ingezet op een actieve samenwerking met partijen zoals de VRA en onderzocht hoe de deelfiets zich verhoudt tot andere deelmodaliteiten.</p> <p>4. <i>Deelscooters: Stopzetten is onvermijdelijk</i> Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde beleid omtrent deelscooters. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om de overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde scooters weg te halen. Bovendien is er nu al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50 m) uitgesloten van parkeren. Zie de Beleidsactualisatie, 3.4.5.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken. Deelscooters dragen bij aan de transitie van bezit naar gebruik van auto's. Een deel van de auto- en taxiriten wordt verminderd, maar tegelijkertijd ook ov- en fietsritten. Hierbij moet worden meegewogen dat deelscooters incidenteel (gemiddeld 5-10 keer per maand) worden gebruikt en dus geen structurele invloed hebben op ov- en fietsgebruik.</p> <p>De veiligheid van deelscooters wordt verbeterd door samen te werken met de aanbieders en andere partners, zoals Team Alert, met name om dronken deelscootergebruik te ontmoedigen.</p>
--	---

Nota van Beantwoording

	<p>visie op de toekomst van deelfietsen. De voortgezette experimenten buiten de ring A-10 zullen daarom geen duidelijkheid geven. De Fietzersbond is altijd kritisch geweest op deelfietsen in Amsterdam, gezien het hoge eigen fietsbezit en goede alternatieven als OV-Fiets, Swapfiets en verhuurbedrijven aan toeristen. De bestaande experimenten zullen waarschijnlijk doodbloeden door te weinig klanten. Maar opschalen naar de hele stad betekent een grote claim op de openbare ruimte. Uitbreiding kan daarom alleen onder strenge voorwaarden, zoals ruime beschikbaarheid buiten de ring A-10 en standplaatsen alleen op bestaande auto-parkeerplekken (Amsterdam Autoluw). Verder zijn speciale regelingen voor bewoners met vervoersarmoede nodig, zoals korting op de tarieven.</p> <p>4. Deelscooters: Stopzetten is onvermijdelijk De gemeente wil het experiment voor deelscooters omzetten naar vast beleid. De twee bedrijven mogen groeien van 770 naar 1200 deelscooters in totaal. De Fietzersbond vindt het onbegrijpelijk dat de gemeente een verdubbeling van het aantal deelscooters toestaat. De Nota bevat geen duidelijke argumenten waarom dit nuttig of nodig is. Integendeel: "free floating" deelscooters veroorzaken nu al parkeeroverlast op drukke plekken, waartegen de gemeente met verplichte opstellocaties moet optreden. En er zijn problemen met veiligheid, zoals het illegaal rijden op fietspaden. De gemeente Utrecht is niet voor niets gestopt met hun experiment, dat tegen dezelfde problemen aanliep. De Fietzersbond is altijd kritisch geweest op free floating, omdat wij bang zijn voor ophoping van achtergelaten scooters op de drukste plekken in de stad. Dit treedt dus inderdaad op. Het gebruik over korte afstanden geeft de deelscooters het karakter van een "luke fiets". Met beperkte meerwaarde voor een kleine groep gebruikers en duidelijke nadelen in de openbare ruimte voldoen deelscooters niet aan de beleidsdoelen, die de gemeente in de Nota Deelvervoer 2023 zelf stelt. De Fietzersbond vindt daarom dat de proef moet stoppen. Er is in Amsterdam geen plaats voor "free floating" deelscooters.</p>	
8097-0518	Vervoerregio	Algemeen

Nota van Beantwoording

	<p>Geachte medewerkers van programma Deelvervoer,</p> <p>Namens de Vervoerregio sturen wij nu een ondertekende brief naar deelmobiliteit@amsterdam.nl. Hierin beschrijven wij onze zienswijze.</p> <p>-----</p> <p>Met genoegen heb ik de Nota Deelvervoer 2023 gelezen. Ik ben van mening dat dit een stap in de goede richting is in de transitie naar Publieke Mobiliteit. De combinatie van openbaar vervoer, flexvervoer en deelvervoer wordt ook door de Vervoerregio beleidsmatig omarmd. In dat licht is het zinvol om meer ruimte te bieden voor deelvervoer in de gemeente Amsterdam. De afgelopen jaren is gebleken dat aanbieders van deelvervoer een grote afhankelijkheid zien tussen de Amsterdam en de regio. Dat wil zeggen dat zij veelal aangegeven pas te overwegen om in regiogemeenten actief te worden wanneer zij in Amsterdam een grotere aanwezigheid hebben. Dit heeft alles met reispatronen en het mogelijke verdienmodel te maken.</p> <p>In de Nota Deelvervoer 2023 wordt de Vervoerregio regelmatig genoemd. Gesuggereerd wordt om bij deelvervoer als regionale oplossing gezamenlijk op te trekken. Dat doen wij graag. Een belangrijk punt hierbij vormt het onderzoek voor de wijze van aansturen na 2027, en de vraag daarbinnen of een concessiemodel meerwaarde heeft. Raadslid Ashruf heeft hier zowel in de Amsterdamse raad als Vervoerregioraad voor gepleit.</p> <p>Wij onderzoeken graag samen of in de periode na 2027 een regionale aanpak voor deelvervoer kansrijk is, en op basis van welke juridische grond. Een van de te onderzoeken oplossingen vormt de concessie. Wij willen eind 2023 een voorkeursvariant voor een regionale aanpak</p>	<p><i>V: De Vervoerregio ziet de Nota Deelvervoer 2023 als een goede stap in de richting van de transitie naar Publieke Mobiliteit. Ook wil het gezamenlijk optrekken in het onderzoek naar een regionale aanpak voor deelvervoer. Hierin wordt gekeken naar de wijze van aansturing na 2027 en de vraag daarbinnen of een concessiemodel meerwaarde heeft. En er wordt aandacht gevraagd voor de gebruikerservaring met deelvervoer.</i></p> <p>A: De gemeente Amsterdam ziet dat openbaar vervoer en deelvervoer samen het alternatief vormt voor privéautobezit en -gebruik. Met uitbreiding van het aanbod en met aanscherpingen van de vergunningvoorwaarden voor het aanbieden van deelvervoer in de komende jaren, nemen we een belangrijke vervolgstap. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer (professioneel, particulier gedeeld en coöperatief) en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.</p> <p>Deelfiets</p> <p><i>V: De Vervoerregio denkt als concessieverlener dat de deelfiets een verrijking is in de last-mile bij openbaar vervoer. Hierbij wordt wel aandacht gevraagd voor het hanteren van dezelfde uitgangspunten voor de deelfiets als voor de deelscooter, met name het afsluiten van de rit in het centrum gebied.</i></p> <p>A: De huidige experimenten met de deelfiets komen voort uit de Nota Deelvoertuigenbeleid 2019. In de nota werd aangekondigd dat Amsterdam kleinschalig gaat experimenteren met deelfietsen. In 2020 kwam echter de corona-uitbraak en die viel samen met de start van (o.a.) het experiment met de deelfietsen. In de Rapportage Deelmobiliteit 2022 is daarom al aangegeven dat er meer inzicht nodig is om tot een goed onderbouwde toekomstige visie te komen. Niet alleen worden daarom de experimenten verlengd, maar wordt er ook onderzocht hoe de deelfiets zich verhoudt tot andere deelmodaliteiten, waaronder de deelscooter. Het niet kunnen beëindigen van de deelfietsrit in het centrum is onderdeel van de evaluatie</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

<p>aanbieden aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio, waar wethouder van der Horst voorzitter van is. Inhoudelijke ambtelijke participatie vanuit de gemeente Amsterdam bij de regionale aanpak wordt zeer op prijs gesteld.</p> <p>Voor de voorstellen voor de periode 2023-2027 op de volgende pagina's per modaliteit een reactie op de voor de Vervoerregio meest relevante onderdelen van de Nota Deelvervoer 2023.</p> <p>Algemeen Deelvervoer heeft meerwaarde wanneer het bijdraagt aan beleidsmatige doelstellingen en een goede gebruikerservaring kent. Het comfort dat autobezit biedt is moeilijk te evenaren, maar we kunnen met een goede combinatie van openbaar vervoer, deelvervoer en flexdiensten wel dichterbij komen. Een belangrijk vraagstuk hierbij in Nederland blijft de beagrummentatie van de maatschappelijke meerwaarde van deelvervoer. In het algemeen, maar ook van de afzonderlijke modaliteit, en van de deelmodaliteiten in onderlinge vergelijking. Hiervoor is zorgvuldige monitoring belangrijk. In een bewegelijke markt kan de meerwaarde veranderen. Zoals wij deze meerwaarde nu zien beschrijven we in deze brief per modaliteit.</p> <p>Het voorstel om bij nieuwe stadsontwikkelingen te zoeken naar inpandige stallings- en/of parkeerruimte voor deelvervoer is begrijpelijk, maar wij willen de gemeente Amsterdam en projectontwikkelaars op het hart drukken om bij oplevering van een dergelijke stalling en/of garage het internetbereik daarbinnen goed te testen, en waar nodig te versterken, om de gebruikerservaring niet onnodig negatief te laten zijn. Ervaringen van de afgelopen jaren leren dat dit niet vanzelfsprekend goed gaat. Bij een negatieve beginervaring kan het gewenste effect voor nieuwe bewoners worden gemist.</p> <p>Deelfiets</p>	<p>waarbij duidelijk is dat dit een verschil betekent in het huidige gebruik ten opzichte van de deelscooter.</p> <p>Elektrische deelfiets <i>V: De Vervoerregio herkent de wens tot uitrol van deelfietsen over de gemeente. En geeft aan dat de deelfiets interessant kan zijn voor leveringen aan het MKB vanuit logistieke hubs.</i></p> <p>A: Vanwege de positieve ervaringen met de deelfiets in Amsterdam-Oost en in de Rivierenbuurt zetten we in op het gecontroleerd uitrollen van deelfietsen in andere delen van de stad. De stad kent verschillende logistieke uitdagingen. We onderzoeken in hoeverre een cargo-deelfiets hieraan kan bijdragen.</p> <p>Elektrische deelscooter <i>V: De Vervoerregio ziet een rol voor de deelscooter in het bedienen van een groep regionale reizigers die niet (altijd) kan of wil fietsen en daarom zich met de auto vervoert. De vervoerregio gelooft dat parkeeroverlast grotendeels oplosbaar is bij goede samenwerking tussen aanbieders en gemeente en biedt daarvoor ondersteuning aan bij buurgemeenten. Het parkeer- en rijgedrag van de deelscooter bestuurders vraagt aandacht.</i></p> <p>A: Het aanbieden van deelscooters met een regionale functie past bij beleidsdoel 4 voor de komende vier jaar: deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem. Hiermee draagt het bij aan het verminderen van de auto-afhankelijkheid en het privéautobezit. Ten aanzien van parkeer- en rijgedrag stuurt de gemeente aan op het vergroten van de juiste keuzes, bewustzijn van acties en strenge handhaving als regels worden overtreden. In een nieuw op te starten vergunningenuitvraag worden inschrijvende partijen daarnaast gevraagd om diverse plannen in te leveren die beoordeeld worden door de gemeente, zoals een parkeer- en veiligheidsplan.</p>
--	---

Nota van Beantwoording

<p>Voor de deelfiets wordt een rol toegedicht in de last-mile bij het openbaar vervoer. Als concessieverlener juichen wij dit natuurlijk toe, omdat wij denken dat dit een verrijking is, zeker op de plekken waar NS uit commerciële overwegingen geen OV-fietsen plaatst. Wij willen hierbij ondersteunen waar mogelijk maar spreken wel onze zorg uit ten aanzien van het gebruiksgemak van de deelfiets ten opzichte van dat van de deelscooter. Wij denken dat de deelscooter populairder zal blijven dan de deelfiets, zolang de scooterrit ook in het centrum te beëindigen is, en de fietsrit niet. Zoals nu het geval is. Deze concurrentie zal dan ook regelmatig bij de last-mile optreden, omdat de scooter door de hele stad heen genomen zichtbaarder is. Deze ongelijkheid wringt, en blijft de discussie opwerpen over jongeren op de scooter, die 'toch ook zouden kunnen fietsen.'</p> <p>U stelt voor om in 2024 met nieuwe uitgangspunten te komen voor de deelfiets, wij pleiten ervoor om hierbij nadrukkelijk de vergelijking te maken met de nu gekozen uitgangspunten van de deelscooter. Naar onze mening kan ruimere aanwezigheid van deelfietsen ertoe leiden dat het totaal aantal fietsen en de noodzaak tot blijven bouwen van dure parkeervoorzieningen in stationsomgevingen en centrumgebieden op termijn afneemt. Vanuit deze optiek is juist de aanwezigheid in het centrum wenselijk. Uiteraard kan dit wel beperkt worden tot afgebakende inlevergebieden.</p> <p>Elektrische Deelbakfiets De Elektrische Deelbakfiets is tot nu toe een groot succes in Nederland. Veel gemeenten willen bakfietsen binnen hun grenzen, en de aanbieders kunnen de vraag niet altijd bijbenen. Wij volgen de verdere uitrol over Amsterdamse stadsgebieden met een andere sociaal-economische samenstelling met belangstelling. Het onderzoek om de deelbakfiets ook voor stedelijke bevoorradingsritten in het MKB in te zetten kan helpen in de wens om in 2025 uitstootvrije stadslogistiek te krijgen.</p>	<p>Deelauto <i>V: De Vervoerregio ziet meerwaarde in deelauto's voor ritten vanuit Amsterdam richting de regio. Door de deelauto's elders te kunnen inleveren wordt de huurduur korter en de gebruikersprijs lager. De urgentie voor de aanschaf van privé (tweede of derde) auto's wordt hiermee vermindert, ook in de regio. Aandachtspunt bij de verduurzaming van de deelauto's is de gebruikerservaring bij elektrisch opladen.</i></p> <p>A: De gemeente Amsterdam ziet een volwassen aanbod van deelauto's als een belangrijke randvoorwaarde richting de autoluwe stad. Een belangrijk aandachtspunt in de groei van deelauto's in de stad is het aanbod aan de randen. Hiermee stimuleren we het gebruik voor meer regionale ritten. Met het omzetten van de proef met de real-time kentekenwissel naar vaststaand beleid maken we het makkelijker voor de gebruikers van aanbieders om hun rit in een andere stad te beginnen of te eindigen. We blijven met aanbieders in gesprek om de transitie naar volledig uitstootvrij per 1 januari 2025 soepel te laten verlopen, onder andere door plannings van de aanschaf van elektrische auto's en plaatsing van laadpalen met elkaar te delen.</p> <p>Deelstep <i>V: De Vervoerregio adviseert de gemeente Amsterdam om tijdens de komende vergunningsperiode de ontwikkelingen rondom de deelstep en andere Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) in de gaten te houden. Om hier voor de periode na 2027 een (nieuwe) keuze in te kunnen maken.</i></p> <p>A: De gemeente Amsterdam sluit in dit beleid deelsteps uit, conform motie 811 (2021) van raadsleden Vroege, Ernsting en Marttin. De ervaringen in andere (Europese) steden zullen wij blijven volgen, zo ook het recente referendum in Parijs waarbij is besloten tot het stoppen met het aanbieden van deelsteps in de openbare ruimte. Dit geldt ook voor andere Lichte Elektrische Voertuigen (LEV).</p>
--	--

Nota van Beantwoording

	<p>De Elektrische Deelbakfiets is interessant voor de kleine logistieke stromen zoals de servicelogistiek en last-minute leveringen voor de horeca. Het is dan wel van belang dat de locaties voor deelbakfietsen goed gekozen worden. Bij voorkeur zijn dit locaties aan de rand van de zero emissie zone bij bedrijven uit de hierboven genoemde sectoren of bij logistieke hubs.</p> <p>Elektrische Deelscooter</p> <p>In de Nota Deelvervoer wordt beschreven dat 9% van de deelscooterritten in een buurgemeente wordt begonnen of beëindigd. Gezien de tot nu toe relatief beperkte aantallen scooters en het feit dat de buitenste stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost minder bediend worden is dit percentage des te relevanter. De afstanden en het comfort van de scooter maken dat hiermee een groep regionale reizigers kan worden bediend die niet (altijd) kan of wil fietsen en daarom de auto pakt. Deze groep regionale reizigers een alternatief bieden helpt ook bij verkeersproblematiek in buurgemeenten.</p> <p>Aan de andere kant kunnen deelscooters in buurgemeenten leiden tot parkeeroverlast, zeker wanneer de betreffende gemeente niet duidelijk maakt waar inleveren wel en waar het niet wenselijk is. Bij deze opgave willen wij hen graag ondersteunen. Want wij geloven erin dat parkeeroverlast grotendeels oplosbaar en te voorkomen is bij goede samenwerking tussen aanbieders en gemeente. Iets wat in Amsterdam de afgelopen jaren ook steeds meer gebleken is.</p> <p>Wij zijn daarom ook blij met het voorstel om stoepen smaller dan 1,5 meter per definitie uit te sluiten als inlevergebied. Dit is een belangrijke stap om de stoep toegankelijker te maken voor personen met een verminderde mobiliteit. Wel blijft het juist voor hen zinvol om ook te blijven kijken naar manieren om goed parkeergedrag van privescotterijders en -fietsers te stimuleren. In het belang van</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>verkeersveiligheid zijn alle maatregelen die 'deelscooterrijden onder invloed' tegengaan wenselijk. In het voorstel worden hiertoe slimme technieken voorgesteld. Wij willen hierbij graag samenwerken.</p> <p>Wij vragen daarnaast aandacht voor voorlichting en handhaving bij gebruikers. Hoewel de recente media-aandacht een afschrikwekkende werking heeft gehad, lijkt het beter om de volgende golf media-aandacht niet af te wachten en als aanbieders en overheid samen blijven na te denken over manieren om de soms onwetende of onbewuste deelvervoergebruiker te informeren en verkeersveilig gedrag te stimuleren.</p> <p>Deelauto Ook zien wij meerwaarde in meer deelauto's voor 'ritten naar buiten'. Het elders kunnen inleveren, bijvoorbeeld in de regio, met behulp van de interoperabele parkeervergunning (kentekenwissel) is interessant om samen verder te verkennen. Dit kan ertoe leiden dat de huurduur korter wordt, en de gebruiksprijs lager, waardoor de deelauto in vergelijking tot de priveauto nog aantrekkelijker in gebruik wordt. De urgentie om een tweede of derde auto aan te schaffen vermindert hier mogelijk door, ook in de regio.</p> <p>Wij zijn van mening dat er juist met deelauto's het goede voorbeeld dient te worden gegeven op het gebied van verduurzaming. Met de nieuwe vergunningen kan een belangrijke stap worden gezet naar meer elektrisch aangedreven voertuigen. Overigens hebben de meeste grote deelauto-aanbieders al de ambitie om een volledig elektrische vloot aan te bieden worden. Punt van aandacht blijft hierbij de doorlooptijd van plaatsing van laadpalen. Hier hebben ook buurtinitiatieven mee te kampen, die daarom soms nog voor fossiel aangedreven voertuigen kiezen. Wij vragen aandacht bij partnerorganisaties om in het geval van plaatsing van laadpalen (mede) bedoeld voor deelauto's versneld tot</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>actie over te gaan en te zoeken naar manieren om de gebruikerservaring voor de deelautogebruiker bij opladen te blijven verbeteren.</p> <p>Deelstep De gemeenteraad heeft in 2021 besloten (motie 811, Vroege, Ernsting, Marttin) om geen deelsteps toe te staan. Hiermee was zij met de kennis van nu ruim op tijd, want het Rijk heeft de elektrische step nog altijd niet formeel toegestaan op de openbare weg. Dit voertuig is in Nederland, als enige land in Europa, dus feitelijk illegaal. Daardoor kunnen eigenaars/ondernemers deze niet verzekeren, en dus ook niet te huur aanbieden. Getolereerd privebezit en gebruik is overigens nu ook al wijdverbreid. Na meermaals uitstel lijkt legalisatie per 1 januari 2024 een feit.</p> <p>De motie heeft als strekking dat verbieden nodig is, omdat lukraak neerzette steps problematisch zijn. Uit ervaringen van de afgelopen jaren, ook in Amsterdam -met scooters en fietsen-, blijkt echter dat lukraak neerzetten niet hoeft voor te komen wanneer de deelmobiliteitsaanbieder en lokale overheid goed samenwerken. Bijvoorbeeld in de vorm van uw voorstel om stoepen smaller dan 1,5 meter uit te zonderen als inleverplek voor de deelscooter. Wij willen daarom de vraag opwerpen of de geest van de motie daarmee nog steeds relevant is. De term 'strooifiets' begint langzaam uit het collectieve geheugen te verdwijnen. In Antwerpen is de term 'struikelstep' inmiddels ook verleden tijd aan het worden, omdat Het Stad hiervoor speciale parkeervakken biedt, die overeenkomen met geofences.</p> <p>Daarom adviseren wij de gemeente Amsterdam om de komende vergunningenperiode voor deelmobiliteit, tot 2027, de nationale en internationale ontwikkelingen rondom de (deel-) step en andere Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) in de gaten te houden. Hierbij zijn naast parkeren ook de verkeersveiligheid en de drukte op de fietspaden</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>belangrijke thema's. Om in de periode 2023-2027 tot een gedegen onderbouwing te komen over de zin en onzin van de ene vorm van deelvervoer tegenover de andere. Dit doen wij graag gezamenlijk, als onderdeel van de regionale aanpak in de periode na 2027.</p>	
<p>7345-5536</p>	<p>NS</p> <p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op de Nota Deelvervoer 2023 van de gemeente Amsterdam.</p> <p>Wij spreken onze waardering uit voor de gestelde ambities om toe te werken naar vaststaand beleid voor een breed mobiliteitsaanbod, waarmee naast het regulier openbaar vervoer ook deelvervoer wordt gefaciliteerd in de stad.</p> <p>Allereerst ondersteunen wij het voornemen van de gemeente om het aanbod aan alle verschillende typen deelmobiliteit uit te breiden, inclusief een betere spreiding over de stad. Meer aanbod van deelmobiliteit leidt tot meer gebruik van openbaar vervoer en minder gebruik van privévervoer. Dit ondersteunt de noodzakelijke mobiliteitstransitie binnen de Metropoolregio Amsterdam.</p> <p>Daarnaast onderschrijven wij het voorgenomen verbod over het aanbieden van deelsteps in de openbare ruimte. Juist in een stad als Amsterdam is de openbare ruimte schaars en is het van belang om te prioriteren in het aanbod aan mobiliteit in de openbare ruimte.</p> <p>Samenwerking met NS en ProRail In de Nota wordt reeds gesproken over de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, GVB en NS, ten aanzien van het aanbieden</p>	<p>Algemeen <i>V: NS waardeert de ambities op weg naar een breed mobiliteitsaanbod waaronder OV en deelmobiliteit. Meer aanbod in alle vormen verspreid over de stad leidt tot meer gebruik van OV en verminderd privévervoer. Dit ondersteunt de mobiliteitstransitie in de MRA. Met het oog op de schaarse openbare ruimte onderschrijft de NS het verbod op de deelsteps. Graag blijft de NS betrokken bij de uitwerking en uitvoering van de nota.</i></p> <p>A: De gemeente Amsterdam ziet dat openbaar vervoer en deelvervoer samen hét alternatief vormt voor privéautobezit en -gebruik. Naast de transitie naar autoluw draagt deelvervoer bij aan de overgang naar de ketenreis en uitstootvrije mobiliteit. De uitnodiging van de NS betrokken te blijven wordt geapprecieerd.</p> <p>Samenwerking met NS en ProRail <i>V: NS roept op tot proactief betrekken van NS én ProRail in de samenwerking met de Vervoerregio en GVB; met name voor het toevoegen van deelmobiliteit in en rondom stations. ProRail is verantwoordelijk voor stationsstallingen en bewegwijzering.</i></p> <p>A: Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens, daarom is als beleidsdoel opgenomen: Deelvervoer als onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem. Met de Nota Deelvervoer 2023 wordt de samenwerking met de VRA, GVB en NS steeds meer opgezocht. We onderschrijven dat ProRail daarbij hoort en hebben dit in de Nota deelvervoer 2023 toegevoegd.</p>

Nota van Beantwoording

	<p>van deelfietsen buiten de openbare ruimte, bijv. in stallingen. De druk in de openbare ruimte is groot, met name ook in de stationsomgevingen en stallingen.</p> <p>ProRail is verantwoordelijk voor de capaciteit van de fietsenstallingen op treinstations. Hiervoor is een leidraad opgesteld die zegt hoeveel deelfietsen er worden toegelaten in welk type stalling. Ook is ProRail verantwoordelijk voor de bewegwijzering.</p> <p>Wij roepen de gemeente dan ook op om proactief met NS (én ProRail) vroegtijdig het gesprek aan te gaan voor het maken van afspraken tussen gemeente, NS, ProRail en deelmobiliteitsaanbieders over locatiekeuzes van deelmobiliteit en afspraken over wayfinding op en rondom de Amsterdamse treinstations (incl. Weesp).</p> <p>Ook bieden wij ons aan als gesprekspartner voor de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam over het toekomstig onderzoek welke vorm van deelmobiliteit (via ontheffingen of vergunningen, een concessie of anderszins) Amsterdam de beste sturingsmogelijkheden heeft en hoe de kosten en baten van deelmobiliteit zich tot elkaar verhouden.</p> <p>Ten slotte hebben wij nog de vraag aan de gemeente in hoeverre deze Nota kan inspelen op snel veranderende marktomstandigheden, bijvoorbeeld door het op peil houden van het deelmobiliteitsaanbod door de gehele stad. Deelmobiliteit als aanvulling op het regulier openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein) is kansrijk, mits er voldoende en een kwalitatief hoogwaardig aanbod is voor een betrouwbare en betaalbare deur-tot-deurreis.</p> <p>Graag blijven wij met de gemeente in gesprek over de verdere uitwerking en uitvoering van deze Nota.</p>	<p>Meewerken NS aan onderzoek deelmobiliteit-vorm Vervoersregio Amsterdam</p> <p><i>V: NS biedt zich aan als gesprekspartner bij het onderzoek naar de vormen van deelmobiliteit dat de VRA met Amsterdam gaat oppakken. Het onderzoek brengt in kaart welke kosten en baten er zijn bij de verschillende vormen als ontheffing, vergunning of concessie.</i></p> <p>A: Het onderzoek zal worden ingericht en daarbij lijkt ons ook dat de NS een waardevolle bijdrage kan leveren.</p> <p>Kan met de nota ingespeeld worden op veranderende marktomstandigheden?</p> <p><i>V: Biedt de nota ruimte om in te spelen op snel veranderende omstandigheden met mogelijk negatief effect op het deelmobiliteitsaanbod? Dit is van belang met het oog op het samenspel tussen deelmobiliteit en OV.</i></p> <p>A: In deze nota zijn de sturingsmogelijkheden geoptimaliseerd binnen het vergunningensysteem. De deelvervoermarkt is in Amsterdam al jaren stabiel aan het groeien; mede door een combinatie van autoluwe maatregelen. Daarmee is er ruimte en zijn de omstandigheden gunstig, maar de inzet van deelvoertuigen blijft afhankelijk van de markt(partijen). Daarnaast zal er worden onderzocht welke kosten en baten er zijn bij de verschillende andere vormen.</p>
9999-9847	Open State Foundation	<p>Het college verwelkomt uw enthousiasme over deelvervoer. Het klopt dat het gebrek aan algemene MaaS-app het gebruik van deelvervoer in de</p>

Nota van Beantwoording

	<p>Beste gemeente Amsterdam,</p> <p>Wij (Open State Foundation) zien graag dat er zoveel mogelijk data openbaar gemaakt wordt.</p> <p>In het geval van deelvoertuigen is het een enorme belemmering voor de gebruikers als je één voor één de app van elke aanbieder moet openen om te zien waar welke deelvoertuigen in de buurt staan en wat deze kosten. Het vinden van het juiste/goedkoopste deelvervoer duurt daardoor lang en dan is eigen vervoer gebruiken al snel aantrekkelijker. Wij raden aan dat de gemeente de aanbieders verplicht om deze gegevens (locatie, type/model vervoer, kosten) als open data te delen. Dan kunnen er apps gemaakt worden waar al het beschikbare deelvervoer in één oogopslag te vinden en te vergelijken is. Als je vervolgens een bepaalde fiets/scooter/auto wilt huren dan opent de app van de aanbieder om daar de reservering af te ronden.</p>	<p>deur-tot-deurreis niet makkelijker maakt. De gemeente stimuleert daarom op verschillende manieren dat organisaties inzetten op deelname aan MaaS-apps, of het integreren van verschillende vervoersopties in hun eigen apps (zoals GVB met Gappie). De gemeente stimuleert MaaS-apps, maar kan het gebruik ervan niet afdwingen.</p>
0279-3453	<p>Scootervrij</p> <p>Namens Scootervrij geef ik hierbij een reactie op uw Nota Deelvervoer 2023. Daarbij zal ik specifiek ingaan op uw plannen omtrent deelscooters.</p> <p>Aanbieders van deelscooters doen uiteenlopende beloften om de wereld mooier te maken. Deze beloften dragen bij aan acceptatie, groei en draagvlak voor deelscooters. Het probleem is echter dat deze mooie beloftes niet waar worden gemaakt en niet waargemaakt kunnen worden. Deelscooters bieden geen meerwaarde voor mens en milieu. Dat betekent dat de beloftes kunnen worden gezien als greenwashing. Ook u maakt zich hier schuldig aan, door op uw website en in uw nota onjuiste informatie te geven. Hiermee gaat u in tegen de belangen van uw bewoners. Specifiek voor deze nota betekent dit ook dat er geen sprake kan zijn van een eerlijke consultatie, omdat uw inwoners op basis van de door u verstrekte informatie geen weloverwogen mening kunnen</p>	<p>Deelscooters verminderen het aantal autoritten in de stad, naast het incidenteel vervangen van fiets- en OV-ritten.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om de overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde scooters weg te halen. Bovendien is er nu al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Beleidsactualisatie, 3.4.5. Met het nieuwe kader 'Ruimte voor de voetganger' als uitgangspunt zou het vrijwel onmogelijk zijn om in de binnenstad van Amsterdam deelscooters aan te bieden buiten enkele parkeervakken.</p> <p>Het college maakt de afweging om hierbij vooralsnog de transitie naar deelvervoer voorop te stellen. Samen met de aanbieders en het stadsdeel wordt gekeken naar steeds betere inpassing, waarbij uiteindelijk in het</p>

Nota van Beantwoording

<p>vormen over deelscooters.</p> <p><i>Niet duurzaam</i> Deelscooteraanbieders, alsook de gemeente Amsterdam, beweren dat deelscooters duurzaam zijn. Dit is niet het geval; vorig jaar besloot de Reclame Code Commissie al dat het onjuist en misleidend is om te stellen dat deelscooters duurzaam zijn. Dit betekent dat ook u zich momenteel niet houdt aan de reclamecode en dat u inwoners misleidt.</p> <p>Bij deelscooters komen diverse vervuilende aspecten kijken, waardoor deze een grote ecologische voetafdruk hebben:</p> <ul style="list-style-type: none">- De productie van een elektrische scooter – en met name de accu – is vervuilend.- Voor elke deelscooter worden meerdere accu's gebruikt: wanneer de accu leeg is wordt deze vervangen door een volle accu.- Aanbieders van deelscooters rijden continu het land door om de scooters te onderhouden en om lege accu's te vervangen door volle accu's.- Tijdens het rijden verbruiken elektrische scooters elektriciteit.- Deelvoertuigen gaan minder lang mee dan scooters in privébezit. Ze worden dus sneller vervangen door een nieuwe scooter, wat weer gepaard gaat met vervuiling bij de productie. <p>Al deze aspecten in ogenschouw nemend, blijken deelscooters erg vervuilend. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) berekende in 2021 dat een elektrische deelscooter twee-en-een-half keer zo vervuilend is als een elektrische scooter in privébezit en net zo vervuilend als een scooter met verbrandingsmotor.</p> <p>Uit uw evaluatie blijkt dat de 770 Amsterdamse deelscooters in 2022 dagelijks 7,5 keer werden gebruikt, met een gemiddelde ritafstand van 4,0 kilometer. Dit betekent dat er 8.431.500 kilometer op deelscooters</p>	<p>centrum en de Oude en Nieuwe Pijp parkeervakken de norm worden.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>De deelscooter is dus duurzaam, ondanks vervangen OV- en fietsritten, omdat het helpt in de transitie weg van de privéauto.</p> <p>De deelscooter wordt veel gebruikt, dus is populair onder gebruikers. Amsterdammer die zich tegen de deelscooter keren kunnen dit op verschillende manieren kenbaar maken, waaronder de gangbare democratische mogelijkheden.</p>
--	--

Nota van Beantwoording

	<p>werd afgelegd. Uit uw enquête blijkt dat hiermee 843.150 kilometer minder werd afgelegd per auto (10%), wat kan worden gezien als een positieve ontwikkeling voor het klimaat. Hier staat echter tegenover dat er ook 2.445.135 kilometer minder werd gefietst, 590.205 kilometer minder werd gewandeld en 3.372.600 kilometer minder met het openbaar vervoer werd gereisd. Allemaal vervoersmiddelen die duurzamer zijn dan de deelscooter en die bovendien – in het geval van fietsen en wandelen – gezonder zijn. Deze negatieve impact is vele malen groter dan de afname in het autogebruik. Daarmee zou ook bij u bekend moeten zijn dat het verkeer door deelscooters niet duurzamer wordt.</p> <p><i>Meer voertuigen</i></p> <p>Een andere mooie belofte is dat deelscooters ervoor zorgen dat er minder voertuigen nodig zijn en dat de stad op die manier leefbaarder wordt. Een afname in het aantal voertuigen is wenselijk vanuit het oogpunt van duurzaamheid en verbruik van ruimte.</p> <p>Het is echter nooit aangetoond dat deelscooters voor minder voertuigen zorgen. In uw nota geeft u hierover aan: "Ongeveer de helft van de gebruikers geeft aan dat de kans dat ze binnen drie jaar een auto aanschaffen, is afgenomen." Het bewijs dat er dankzij deelscooters ook maar één privévoertuig minder in Amsterdam staat, is hiermee flinterdun. Wat wel vaststaat is dat er de afgelopen jaren 770 deelscooters bij zijn gekomen in Amsterdam en dat u er binnenkort 430 of mogelijk zelfs 730 bij wilt plaatsen.</p> <p>Deze deelscooters nemen veel meer ruimte in dan de fietsen die zij vervangen en zorgen bovendien voor meer hinder en overlast bij inwoners. Deelscooters zorgen dus voor meer voertuigen, meer ruimteverbruik en meer overlast.</p> <p><i>Inwoners kunnen er niets tegen doen</i></p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

	<p>Inwoners die van mening zijn dat deelscooters beter geheel uit de stad kunnen verdwijnen, krijgen geen stem. Indien zij deze wel krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van een referendum zoals deze onlangs in Parijs plaatsvond omtrent deelstepjes, zouden deelscooters waarschijnlijk weggestemd worden.</p> <p>Burgers hebben de mogelijkheid om een klacht in te dienen over individuele, foutgeparkeerde scooters, maar niet over de wenselijkheid van deelscooters an sich. Bovendien worden burgers met klachten voornamelijk doorgestuurd naar de aanbieders van deelscooters. Burgers die deelscooters onwenselijk vinden doen dit misschien een enkele keer. Maar als burger voel je je op deze wijze niet serieus genomen door je gemeente en leer je dit snel af. Zelfs wanneer het aantal klachten afneemt, absoluut of in verhouding tot het aantal ritten, zegt dat dus helemaal niets over de houding van burgers ten opzichte van deelscooters, of de wenselijkheid van deelscooters.</p> <p><i>Conclusie</i> In grote lijnen stelt uw nota de volgende veranderingen voor omtrent deelscooters:</p> <ul style="list-style-type: none">- Er komt een vaste vergunning voor deelscooteraanbieders, met een looptijd van vier jaar.- Het aantal deelscooters groeit van 770 naar 1.200.- In de nieuwe vergunningenronde groeit het aantal scooters mogelijk zelfs naar 1.500. <p>De nadelige gevolgen van deelscooters zullen met deze verandering in uw beleid enkel toenemen. Daarom vraag ik u om het aantal deelscooters in Amsterdam niet te laten toenemen of, nog beter, deelscooters geheel te verbieden.</p> <p>Zoals ook blijkt uit uw nota, levert de gemeente Amsterdam veel inspanningen om het gebruik van deelscooters in acceptabele banen te</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>leiden. Ongetwijfeld gaat dit gepaard met hoge kosten voor de gemeente. En er zijn slechts twee deelscooterbedrijven die hiervan profiteren door groot geld te verdienen. De gemeente Amsterdam zet hiervoor veel belastinggeld in dat veel beter ingezet kan worden, zoals in oplossingen die Amsterdam daadwerkelijk duurzamer en leefbaarder maken.</p> <p>Daarnaast worden de inwoners onjuist geïnformeerd omtrent deelscooters, zodat zij er geen eerlijke mening over kunnen vormen. Ook bij deze consultatieronde van uw Nota Deelmobiliteit is dit het geval. Deze onjuiste informatie zorgt ervoor dat mensen verleid worden om een scooter te gebruiken die zij anders niet zouden gebruiken. Mensen die voorheen een duurzamer vervoersmiddel gebruikten, zoals een fiets, het openbaar vervoer, of de benenwagen, stappen nu over op de deelscooter omdat zij in de overtuiging zijn dat dit duurzaam is. Daarnaast zijn er inwoners van Amsterdam die gematigd negatief zijn over deelscooters, maar die nu de mond worden gesnoerd met onjuiste argumenten over de vermeende voordelen van deelscooters.</p> <p>Ik raad u aan om het belang van uw burgers voorop te stellen. Door niet alleen te kijken naar de wensen en het gebruiksgemak van deelscootergebruikers, maar ook naar verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid en de wensen van alle burgers. Op die manier kunt u enkel tot de conclusie komen dat Amsterdam veel beter af is zonder deelscooters.</p>	
--	---	--

Nota van Beantwoording

5314-9017	<p>BOVAG</p> <p>Geachte Gemeente Amsterdam,</p> <p>BOVAG is de brancheorganisatie voor ondernemers in de mobiliteitsbranche. De BOVAG afdeling Autoverhuur- en Deelautobedrijven vertegenwoordigt nagenoeg alle Autoverhuurbedrijven en een belangrijk deel van de Deelautobedrijven in Nederland. Namens deze bedrijven geven wij u graag onze zienswijze op uw beleidsnota Deelvervoer 2023.</p> <p>BOVAG heeft met belangstelling kennisgenomen van uw nota Deelvervoer 2023. Ook BOVAG ziet dat grote steden als Amsterdam uitdagingen kennen ten aanzien van de auto (en andere modaliteiten) in de publieke ruimte. Wij ondersteunen dan ook in grote lijn uw visie om meer ruimte te maken voor deel(auto)concepten in de Gemeente Amsterdam.</p> <p>Wat ons echter bevreemdt is dat er op geen enkele wijze aandacht wordt besteedt aan het gebruik, het promoten en het faciliteren van de huurauto als element van de deeleconomie. Amsterdamse BOVAG Autoverhuurbedrijven verzorgen al jarenlang en iedere dag weer flexibele mobiliteit voor Amsterdamse consumenten en Amsterdamse bedrijven. Een huurauto inzetten is flexibel en goedkoop en er hoeft meestal geen lange termijn overeenkomst voor te worden aangegaan. Autoverhuurbedrijven in Amsterdam kunnen nu al aantoonbaar maken dat een zeer groot deel van hun klanten bestaan uit stadsbewoners die geen eigen auto meer hebben of hun tweede auto bewust hebben opgegeven.</p> <p>Graag zouden wij zien dat de Gemeente Amsterdam ook Amsterdamse bewoners en bedrijven faciliteert die juist huurauto's inzetten voor de invulling van hun flexibele mobiliteitsbehoefte.</p> <p>Dit zou kunnen door bijvoorbeeld huurauto's (straks: elektrische huurauto's) die door Amsterdammers worden ingezet ook toe te staan te parkeren op parkeerplaatsen voor deelauto's of door ieder</p>	<p>De gemeente beschouwt autodelen als een systeem waarbij inwoners en bezoekers van de stad de toegang hebben tot auto's die beschikbaar zijn op verschillende locaties in de openbare ruimte, en die gebruikt kunnen worden op verschillende tijdstippen en voor verschillende duren, waarbij vaak per uur en/of per kilometer wordt betaald, of op basis van een lidmaatschap.</p> <p>Aan de autodeelvergunning heeft Amsterdam specifieke voorwaarden gesteld, omdat het gaat om parkeren in de openbare ruimte van Amsterdam. Elk bedrijf die aan deze specifieke voorwaarden voldoet komt in principe in aanmerking voor een autodeelvergunning, ook de autoverhuurbedrijven in Amsterdam. Deze beleidslijn blijft ongewijzigd.</p>
-----------	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>verhuurbedrijf de beschikking te geven over een aantal parkeervergunningen die in de gehele stad geldig zijn. Dit om zo een gelijk speelveld te creëren met deelauto-concepten en Amsterdammers die slechts af en toe of onregelmatig een auto huren ook de voordelen te geven die abonneementhouders van deelautovervoer genieten. Ook stimuleren we hiermee dat meer Amsterdammers vaker zullen gaan inzetten op gebruik in plaats van bezit.</p>	
7519-1191	<p>Namens de PAF, Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders wil ik graag een reactie geven met vragen. Ik kan hier echter geen document uploaden. Kan ik die ook ergens naar toe mailen?</p>	<p>Dank voor uw inspraakreactie en vragen. In 2020 kwam de COVID-uitbraak en die viel samen met de start van het experiment met deelscooters en daarna de experimenten met deelfietsen en deelbakfietsen. In de Rapportage Deelvervoer 2022 is aangegeven dat er daardoor een beperkte tijdsduur was om analyses over het effect van deelfietsen goed te kunnen uitvoeren.</p> <p>Met het verlengen van de lopende experimenten met één jaar krijgen we beter inzicht in welke doelgroepen we precies bedienen met de deelfiets, waarvoor de deelfiets wordt gebruikt en welke bijdrage de deelfiets levert in de stad. Dit leggen we naast beschikbare resultaten uit andere steden. Op basis hiervan wordt in 2024 door het college van B&W een aanvullend besluit genomen. Op dat moment kunnen ook de concrete vragen die u heeft gesteld beter beantwoord worden.</p> <p>Inmiddels is er contact met u geweest vanuit het programma Deelmobiliteit over de vragen die u heeft gesteld met betrekking tot het huidige experiment en is er een afspraak ingepland.</p>

Nota van Beantwoording

8066-1945	<p>Ik heb een fietsverhuurbedrijf sinds 2005 vlakbij centraal station Amsterdam.</p> <p>Nou zijn er in 2022 ongeveer 150 donkey fietsen zogenaamde deelfietsen geplaatst 250 meter van mijn bedrijfje vandaan. Donkey fietsen zijn huurfietsen, deze mochten niet meer na 2017 worden aangevuld door nieuwe partijen?! De fietsen zijn op een zeer strategisch punt :</p> <p>PTA, groot hotel en bussen vol toeristen die uitgeladen worden tegenover de fietsen.</p> <p>Amsterdammers gebruiken deze fietsen niet, Er zitten 4 fietsverhuurbedrijven in de deze buurt, nu dus concurrentie vanuit de gemeente, volgens mij is dit een oneerlijke concurrentie!!</p> <p>MAAS slaat de plank mis, de mobilityservice was er al en nu overtreedt de gemeente haar eigen regels, die de drukte alleen maar groter maakt door de ruimte in te nemen met zogenaamde deelfietsen. En dan hebben we nog niet over de deelscooters die de stoepen blokkeren. Amsterdam is al decennia lang het voorbeeld om de fiets te gebruiken en daar hebben de bedrijfjes ook aan meegewerkt, nu worden wij op deze manier aan de kant gezet!</p>	<p>De gemeente vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het beleid omtrent deelfietsen. De zorgen die u uit zijn begrijpelijk en worden meegenomen in de toekomst bij het opstellen van nieuw beleid. Het huidige aanbod vindt plaats in het kader van een experiment, dus het is niet zeker dat het in de toekomst zo blijft. Hopelijk kunt u begrip opbrengen voor deze situatie.</p>
Referentie-nummer	Inspraakreactie	Antwoord

Nota van Beantwoording

5314-9017	<p>BOVAG</p> <p>Geachte Gemeente Amsterdam,</p> <p>BOVAG is de brancheorganisatie voor ondernemers in de mobiliteitsbranche. De BOVAG afdeling Autoverhuur- en Deelautobedrijven vertegenwoordigt nagenoeg alle Autoverhuurbedrijven en een belangrijk deel van de Deelautobedrijven in Nederland. Namens deze bedrijven geven wij u graag onze zienswijze op uw beleidsnota Deelvervoer 2023.</p> <p>BOVAG heeft met belangstelling kennisgenomen van uw nota Deelvervoer 2023. Ook BOVAG ziet dat grote steden als Amsterdam uitdagingen kennen ten aanzien van de auto (en andere modaliteiten) in de publieke ruimte. Wij ondersteunen dan ook in grote lijn uw visie om meer ruimte te maken voor deel(auto)concepten in de Gemeente Amsterdam.</p> <p>Wat ons echter bevreemdt is dat er op geen enkele wijze aandacht wordt besteedt aan het gebruik, het promoten en het faciliteren van de huurauto als element van de deeleconomie. Amsterdamse BOVAG Autoverhuurbedrijven verzorgen al jarenlang en iedere dag weer flexibele mobiliteit voor Amsterdamse consumenten en Amsterdamse bedrijven. Een huurauto inzetten is flexibel en goedkoop en er hoeft meestal geen lange termijn overeenkomst voor te worden aangegaan. Autoverhuurbedrijven in Amsterdam kunnen nu al aantoonbaar maken dat een zeer groot deel van hun klanten bestaan uit stadsbewoners die geen eigen auto meer hebben of hun tweede auto bewust hebben opgegeven.</p> <p>Graag zouden wij zien dat de Gemeente Amsterdam ook Amsterdamse bewoners en bedrijven faciliteert die juist huurauto's inzetten voor de invulling van hun flexibele mobiliteitsbehoefte.</p> <p>Dit zou kunnen door bijvoorbeeld huurauto's (straks: elektrische huurauto's) die door Amsterdammers worden ingezet ook toe te staan te parkeren op parkeerplaatsen voor deelauto's of door ieder</p>	<p>De gemeente beschouwt autodelen als een systeem waarbij inwoners en bezoekers van de stad de toegang hebben tot auto's die beschikbaar zijn op verschillende locaties in de openbare ruimte, en die gebruikt kunnen worden op verschillende tijdstippen en voor verschillende duren, waarbij vaak per uur en/of per kilometer wordt betaald, of op basis van een lidmaatschap.</p> <p>Aan de autodeelvergunning heeft Amsterdam specifieke voorwaarden gesteld, omdat het gaat om parkeren in de openbare ruimte van Amsterdam. Elk bedrijf die aan deze specifieke voorwaarden voldoet komt in principe in aanmerking voor een autodeelvergunning, ook de autoverhuurbedrijven in Amsterdam. Deze beleidslijn blijft ongewijzigd.</p>
-----------	--	---

Nota van Beantwoording

	<p>verhuurbedrijf de beschikking te geven over een aantal parkeervergunningen die in de gehele stad geldig zijn. Dit om zo een gelijk speelveld te creëren met deelauto-concepten en Amsterdammers die slechts af en toe of onregelmatig een auto huren ook de voordelen te geven die abonneementhouders van deelautovervoer genieten. Ook stimuleren we hiermee dat meer Amsterdammers vaker zullen gaan inzetten op gebruik in plaats van bezit.</p>	
7519-1191	<p>Namens de PAF, Professionele Amsterdamse Fietsverhuurders wil ik graag een reactie geven met vragen. Ik kan hier echter geen document uploaden. Kan ik die ook ergens naar toe mailen?</p>	<p>Dank voor uw inspraakreactie en vragen. In 2020 kwam de COVID-uitbraak en die viel samen met de start van het experiment met deelscooters en daarna de experimenten met deelfietsen en deelbakfietsen. In de Rapportage Deelvervoer 2022 is aangegeven dat er daardoor een beperkte tijdsduur was om analyses over het effect van deelfietsen goed te kunnen uitvoeren.</p> <p>Met het verlengen van de lopende experimenten met één jaar krijgen we beter inzicht in welke doelgroepen we precies bedienen met de deelfiets, waarvoor de deelfiets wordt gebruikt en welke bijdrage de deelfiets levert in de stad. Dit leggen we naast beschikbare resultaten uit andere steden. Op basis hiervan wordt in 2024 door het college van B&W een aanvullend besluit genomen. Op dat moment kunnen ook de concrete vragen die u heeft gesteld beter beantwoord worden.</p> <p>Inmiddels is er contact met u geweest vanuit het programma Deelmobiliteit over de vragen die u heeft gesteld met betrekking tot het huidige experiment en is er een afspraak ingepland.</p>

Nota van Beantwoording

8066-1945	<p>Ik heb een fietsverhuurbedrijf sinds 2005 vlakbij centraal station Amsterdam.</p> <p>Nou zijn er in 2022 ongeveer 150 donkey fietsen zogenaamde deelfietsen geplaatst 250 meter van mijn bedrijfje vandaan. Donkey fietsen zijn huurfietsen, deze mochten niet meer na 2017 worden aangevuld door nieuwe partijen?! De fietsen zijn op een zeer strategisch punt :</p> <p>PTA, groot hotel en bussen vol toeristen die uitgeladen worden tegenover de fietsen.</p> <p>Amsterdammers gebruiken deze fietsen niet, Er zitten 4 fietsverhuurbedrijven in de deze buurt, nu dus concurrentie vanuit de gemeente, volgens mij is dit een oneerlijke concurrentie!!</p> <p>MAAS slaat de plank mis, de mobilityservice was er al en nu overtreedt de gemeente haar eigen regels, die de drukte alleen maar groter maakt door de ruimte in te nemen met zogenaamde deelfietsen. En dan hebben we nog niet over de deelscooters die de stoepen blokkeren. Amsterdam is al decennia lang het voorbeeld om de fiets te gebruiken en daar hebben de bedrijfjes ook aan meegewerkt, nu worden wij op deze manier aan de kant gezet!</p>	<p>De gemeente vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het beleid omtrent deelfietsen. De zorgen die u uit zijn begrijpelijk en worden meegenomen in de toekomst bij het opstellen van nieuw beleid. Het huidige aanbod vindt plaats in het kader van een experiment, dus het is niet zeker dat het in de toekomst zo blijft. Hopelijk kunt u begrip opbrengen voor deze situatie.</p>
-----------	--	--

Bijlage: Individuele inspraakreacties bewoners

In deze bijlage zijn alle inspraakreacties van bewoners en ondernemers met antwoord te vinden. Alle inspraakreacties zijn integraal overgenomen, maar zijn in enkele gevallen wel geanonimiseerd door het verwijderen van persoonsgegevens.

Het vinden van een reactie en antwoord

Bij het insturen van een reactie heeft iedere inspreker een uniek achtcijferig nummer ontvangen. Hiermee kan met iedere zoekfunctie direct de inspraakreactie gevonden worden. Gebruikt u hierbij de juiste notatie: 1234-5678 (dus met verbindingstreepje). De reacties zijn eveneens op nummer gesorteerd.

Nota van Beantwoording

Referentie-nummer	Inspraakreactie	Antwoord gemeente
1014-4071	<p>Bij deze een reactie op het deelfiets beleid. U geeft aan dat er te weinig inzicht is in het gebruik. Is dat niet in tegenspraak met de eis dat het gebruik nu juist inzichtelijk moet worden gemaakt door de aanbieder. En is dit niet in strijd met het doel van het experiment, namelijk inzicht krijgen in hoeverre de deelfiets bijdraagt aan de doelstellingen. Blijkbaar is er ofwel onvoldoende zicht op het gebruik of er is onvoldoende bruikbare data als gevolg van onvoldoende gebruik. In dat laatste geval heeft het experiment bewezen dat het weinig tot niets bijdraagt aan de doelstellingen. Er wordt blijkbaar ook voornamelijk gebruik gemaakt van de deelfiets door dagjesmensen, ofwel toeristen. Eenmalig gebruik wat niet bijdraagt aan de doelstellingen. Het is mij ook onduidelijk wat dit toevoegt aan de OV fiets en hoe met dit experiment te meten valt of de deelfiets een alternatief is voor stationsfietsen en in hoeverre die de parkeerdruk kunnen verlichten. Kunt u nadere toelichting geven hoe dit wordt onderzocht en waarop dat is gebaseerd? En waarom bij voortzetting van het experiment mogelijk wel steekhoudende conclusies kunnen worden getrokken? Kunt u inzicht geven in de data en overwegingen waarop de huidige keuze voor voortzetting is gebaseerd?</p>	<p>Deelfietsen worden steeds meer door Amsterdammers en Nederlandse bezoekers gebruikt. In het lopende experiment moet blijken of deelfietsen een plaats hebben in Amsterdam en zo ja, in welke vorm. In 2020 kwam de COVID-uitbraak en die viel samen met de start van het experiment met deelscooters en daarna de experimenten met deelfietsen en deelbakfietsen. Daarom is een verlenging van het experiment nodig om meer inzicht te krijgen in het gebruik.</p> <p>In de Rapportage Deelvervoer 2022 is aangegeven dat er daardoor een beperkte tijdsduur was om analyses over de ritdata en daarmee het effect van deelfietsen goed te kunnen uitvoeren. Er is meer inzicht nodig om tot een goed onderbouwde toekomstige visie te komen. Niet alleen worden daarom de experimenten verlengd maar er wordt ook ingezet op een actieve samenwerking met partijen zoals de VRA en onderzocht hoe de deelfiets zich verhoudt tot andere deelmodaliteiten.</p>
5726-9837	<p>Via deze weg reageer ik graag op het voornemen van de gemeente om meer deelvervoer toe te staan, in het bijzonder ook deelscooters.</p> <p>Als bewoner van de Leuvenstraat te Nieuw-Sloten heb ik het afgelopen jaar regelmatig overlast gehad van fout geparkeerde deelscooters, niet alleen in de Leuvenstraat maar met name ook aan de Louwesweg 1 waar een grote studentenflat staat. Naar aanleiding van de overlast die ik zelf ervaarde heb ik mijn burens in ons blok aangeschreven, en uit de reacties die ik ontving, bleek dat meerdere mensen hier overlast van ervaarden.</p> <p>Het gaat dan om deelscooters van het bedrijf Felyx die regelmatig midden op het voetpad worden geplaatst op een dusdanige manier dat je er als voetganger niet langs kan. Plaatsen op het voetpad</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van verkeerd geparkeerde scooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op</p>

Nota van Beantwoording

<p>mag, maar de doorgang belemmeren mag niet. Omdat die deelscooters best zwaar zijn zijn ze ook moeilijk te verplaatsen. Diverse malen heb ik dat noodgedwongen geprobeerd (want je wil niet altijd op straat lopen, zeker niet rond de spits) maar daar telkens schaafwonden aan overgehouden op mijn benen.</p> <p>Ik rapporteer twee jaar regelmatig foutgeparkeerde deelscooters in de Leuvenstraat en aan de Louwesweg via de website van Felyx maar ik kan desgewenst met e-mails (ik laat altijd mijn e-mailadres achter voor terugkoppeling) en foto's aantonen dat hier in 8/10 gevallen niks mee gedaan wordt of men reageert pas dagen later als de scooter al weggehaald is. Je krijgt dan ook niet echt excuses van zo'n bedrijf.</p> <p>Daarom zou ik de gemeente willen oproepen om bij het toestaan van meer deelscooters - waar ik niet per se tegen ben - met de deelfervoersbedrijven om tafel te gaan en te bespreken hoe gebruikers er beter op gewezen kunnen worden waar zij hun deelscooter wel of niet kunnen plaatsen en welke regels daarop van toepassing zijn. Tegelijkertijd zouden met de deelfervoersbedrijven duidelijke afspraken gemaakt moeten worden over de opvolgingstijd van overlastmeldingen en deze bedrijven zouden dat soort meldingen en hoe ze die afhandelen ook inzichtelijk moeten maken voor de gemeente, bijvoorbeeld door periodieke rapportages en KPI's. Op die manier kan gemonitord worden of er ergens overlast ontstaat n.a.v. dit beleid.</p> <p>In het bijzonder bij de Leuvenstraat/Antwerpenbaan en rondom studentenflats zoals die aan de Louwesweg 1 zou ik de gemeente willen oproepen om specifieke plekken aan te wijzen waar de deelscooters geplaatst moeten worden. Bij stations zie je die wel eens, dan hebben ze op de grond vakken geschilderd waarin de deelscooters geplaatst kunnen worden, met name op plekken waar veel deelscootergebruikers wonen zoals de studentenflats lijken aangewezen parkeervakken mij een must - het zou mij en medebuurtbewoners veel ergernis schelen en het levert ook voor de deelscootergebruikers duidelijkheid op.</p>	<p>www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p>
--	--

Nota van Beantwoording

	Kortom: niet tegen meer deelfervoer, ook niet tegen meer deelscooters, maar wel enkel als er goede randvoorwaarden gesteld worden die gemonitord kunnen worden en op basis waarvan eventueel bijgestuurd kan worden.	
5894-7595	<p>Ik maak mij ernstige zorgen over verdere uitbreiding van deelfietsen en scooters in Amsterdam en wel om de volgende redenen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Met name het gebruik van scooters door mensen die daar niet vaak op zitten is gevaarlijk. 2) de deel-scooters en fietsen worden maar lukraak neergezet door de gebruikers wat leidt tot een rommelig beeld en een claim op de openbare ruimte. 3) Het is niet zo dat het aantal 'eigen' fietsen afneemt, die blijven misschien wat vaker staan als men een lekke band heeft of het te hard waait, maar men zal die niet weg doen omdat het aanbod van deelfietsen en scooters toegenomen is. 4) Er zouden nu al meer fietsenrekken en scooter parkeer plaatsen moeten komen waar parkeerplekken voor auto's op straat verdwijnen. 5) Voor gehandicapten en ouderen is vaak de eigen auto de enige garantie op een redelijke mobiliteit in de stad. Niet iedereen kan lopen naar de dichtstbijzijnde plek van een deelauto. En een taxi is vaak te duur, zeker met het autoluw-beleid van de gemeente waardoor men fors om moet rijden. 	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde beleid omtrent deelscooters.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelfervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelfervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelfervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Deelfietsen worden steeds meer door Amsterdammers en Nederlandse bezoekers gebruikt. In het lopende experiment moet blijken of deelfietsen een plaats hebben in Amsterdam en zo ja, in welke vorm.</p> <p>De andere zorgen die u uit zijn ook punten van zorg voor de gemeente en worden in andere beleidstrajecten meegenomen, maar vallen buiten de mogelijkheden van de Nota Deelmobiliteit. Hopelijk kunt u daar begrip voor opbrengen.</p>
5336-4489	Hoe gaat het met deelmobiliteit en deelfervoer, of huurmobiliteit, in Amsterdam? Mijn conclusie:	Dank voor uw uitgebreide reactie.

Nota van Beantwoording

<p>Deelauto's: twijfelgeval. Deelfietsen bereiken de doelgroep niet en concurreren met andere aanbieders. Deelscooters zijn de commerciële winnaar.</p> <p>Met meer inwoners en bezoekers ontstaat meer behoefte aan mobiliteit. De gemeente neemt daarom maatregelen om efficiënter met de openbare ruimte om te gaan. Deelmobiliteit (de verhuur van vervoermiddelen) kan hierin een rol spelen. Het is een alternatief voor het eigen autobezit en autogebruik en het kan de reikwijdte van het openbaar vervoer vergroten, volgens de gemeente Amsterdam.</p> <p>De wethouder schrijft "De komende vier jaar gebruiken we om te werken aan de verdere ontwikkeling van deelvervoer en willen we ervoor zorgen dat het beschikbaar en bereikbaar is voor alle Amsterdammers." Ik neem aan dat onder bereikbaar ook wordt verstaan betaalbaar? Dan ontbreekt in de nota de concrete aanpak die de gemeente kiest om dit te bereiken. Ook ontbreken SMART doelstellingen voor het beleid en later evaluaite.</p> <p>Er is meer informatie nodig om te bepalen in hoeverre en in welke mate de verschillende vormen van deelmobiliteit een bijdrage leveren aan het realiseren van de beoogde doelen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. De resultaten van de afgelopen twee jaar dienen, volgens de gemeente, daarom vooral om van te leren en de vergunningsvoorwaarden voor het aanbieden van deelmobiliteit aan te scherpen. Ondertussen blijft de gemeente terecht investeren in onderzoek. Maar, de hypothesen en doelstellingen ontbreken en een link met de Amsterdamse kennisinstellingen is er niet bij dit onderzoek.</p> <p>Deelauto's Bij deelauto's is het tipping-point nog niet bereikt. Er is een lichte dip te zien in het aantal gereden kilometers in het begin van 2020 tijdens het begin van de coronapandemie, maar al snel werd de groei ingezet. Hoe de gemeente een 'doorbraak' bij deelauto's gaat bereiken is een spannende vraag voor de komende jaren. Het blijkt</p>	<p>Het voorliggende beleid is een voortzetting van het beleid uit 2019, gericht op groei en spreiding. Door grotere aantallen wordt deelvervoer genormaliseerd en bereikt het meer mensen, terwijl spreiding bijdraagt een bredere doelgroep.</p> <p>Standplaatsauto's en free-floating auto's hebben beide een rol. Standplaatsauto's worden gebruikt voor lange afstanden naar plekken die anders moeilijk te bereiken zijn met de trein. Veel standplaatsautogebruikers zijn ook enthousiaste treingebruikers, blijkt uit cijfers van een aanbieder. Free-floating auto's bieden Amsterdammers vooral meer mobiliteitsopties binnen de stad, hoewel er ook buiten de stad mee gereden wordt. Dit tweede wordt gestimuleerd in de nieuwe nota, door het mogelijk te maken free-floating auto's af te melden in andere grote steden. Dit geeft een alternatief voor interstedelijke ritten met de eigen auto of andere vervoersmiddelen, zodat mensen meer keuzevrijheid hebben. Dit draagt bij aan de transitie naar deelautogebruik. SnappCar is inmiddels toegetreden tot het Convenant Autodelen</p> <p>Deelscooters verminderen inderdaad het aantal autoritten in de stad, naast het incidenteel vervangen van fiets- en OV-ritten. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Met het nieuwe kader 'Ruimte voor de voetganger' als uitgangspunt zou het vrijwel onmogelijk zijn om in de binnenstad van Amsterdam deelscooters aan te bieden buiten enkele parkeervakken. Het college maakt de afweging om hierbij vooralsnog de transitie naar deelvervoer voorop te stellen. Samen met de aanbieders en het stadsdeel wordt gekeken naar steeds betere inpassing, waarbij uiteindelijk in het centrum en de Oude en Nieuwe Pijp parkeervakken de norm worden.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op</p>
---	---

Nota van Beantwoording

<p>niet uit de plannen.</p> <p>Wat opvalt zijn de verschillen tussen de deelauto's met een vaste standplaats en de free-floating deelauto's. De deelauto met een vaste standplaats wordt gemiddeld minder dan een keer gebruikt per dag (0,7 keer) en wordt gebruikt voor gemiddeld lange afstanden (63,4km). De free-floating deelauto wordt meerdere malen per dag gebruikt (1,9 keer) met een gemiddelde ritlengte van 13,2 kilometer. Ze staan gemiddeld 90% van de dag geparkeerd, maar worden wel vaker van parkeerplek gewisseld.</p> <p>Gebruikers van de deelauto met een vaste standplaats geven vaker aan de reis niet te hebben gemaakt of de trein te pakken. Gebruikers van de free-floating deelauto pakken vaker de eigen auto, de taxi en het stedelijke openbaar vervoer.</p> <p>In de evaluatie ontbreken peer-to-peer aanbieders als Snappcar en Buurauto. Dat is vreemd. Spelen die geen rol van betekenis? In andere Nederlandse onderzoeken worden deze wel meegenomen. Ook is niet gekeken naar de rol van taxi en doelgroepenvervoer (AOV) bij deelvervoer, waarover later meer.</p> <p>Deelscooters De deelscooters zijn succesvol. Met per maand meer dan 45.000 unieke gebruikers bij Felyx en Check is de deelscooter een aantrekkelijk vervoersmiddel voor een groeiende groep Amsterdammers en bezoekers. Het aantal ritten per dag is gestegen van 3.000 in het najaar van 2020 naar rond de 6.000 sinds de zomer van 2021. Dat is op een totaal van 1,9 miljoen ritten per werkdag door bewoners van, naar en in Amsterdam een relatief laag aantal. Maar op een totaal van 43.000 ritten per werkdag met de brom-en snorfiets is het een aanzienlijk deel.</p> <p>Door de beperkte beschikbaarheid van gereguleerde scooterparkeerplaatsen in de stad vergroot de toename van deelscooters het risico van hinder in de openbare ruimte. Het is onbegrijpelijk dat nu al meer ruimte wordt gegeven voor deelscooters op de stoep terwijl het beleidskader 'Ruimte voor de</p>	<p>www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floating systeem (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelfietsen worden steeds meer gebruikt, het experiment bij de Westlijn moet inzicht geven over een betere verbinding tussen OV en deelfietsen. Tevens loopt er een onderzoek van de VRA naar verschillende juridische vormen voor het aanbieden van deelvervoer, waaronder deelfietsen, bijvoorbeeld middels een concessie, in opdracht van de gemeenteraad.</p> <p>Deelbakfietsen zullen gecontroleerd over de stad worden uitgerold. Maximaal twee aanbieders krijgen de kans om hieraan bij te dragen. Er zullen in de vergunningsuitvraag punten worden toegekend voor het meegaan in het spreidingsplan.</p> <p>Taxi's vallen niet onder deelmobiliteitsbeleid, maar hebben een eigen beleid.</p> <p>Als gemeente maken we beperkte kosten voor het aanbieden van deelvervoer (o.a. aanleg voorzieningen) en daar staan beperkte inkomsten tegenover (vergoeding voor kosten van het beoordelen van de vergunning).</p>
--	--

Nota van Beantwoording

	<p>voetganger' nog reeds niet is vastgesteld.</p> <p>Het gebruik van de deelscooter heeft een positief effect op vermindering van het aantal autoritten in de stad. Van de gebruikers geeft 60% aan dat dat het aantal eigen autokilometers is afgenomen nadat ze de deelscooters zijn gaan gebruiken. Ongeveer de helft van de gebruikers geeft aan dat de kans dat ze binnen drie jaar een auto aanschaffen kleiner is geworden.</p> <p>Deelfietsen Een deelfiets wordt gemiddeld maar 0,50 keer per dag gebruikt. Dat is wel heel weinig. De gemiddelde ritduur is ruim 4 uur. Dit is een opmerkelijke tijdsduur voor fietsgebruik, zegt de gemeente. Dit duidt op het gebruik van de deelfietsen door dagjesmensen, toeristen of expats en niet door inwoners van Amsterdam of forenzen. Waarom blijft de gemeente dit dan inzetten?</p> <p>De deelbakfietsen doen het steeds beter; een kansrijk initiatief. Er zijn 1.630 actieve gebruikers van een deelbakfiets in Amsterdam. Een deelbakfiets werd in de eerste helft van 2022 gemiddeld 1,27 keer per dag gebruik en de gemiddelde huurperiode is 3,5 uur. Gebruikers doen het om meerdere mensen mee te kunnen laten rijden, veel spullen te vervoeren en zo geen eigen auto nodig te hebben. Jammer is dat niet meerdere aanbieders een kans krijgen.</p> <p>Taxi Taxi is de ultieme vorm van deelmobiliteit. Waarom is taxi niet meegenomen in de plannen? De taxi speelt een belangrijke rol in de mobiliteitsketen. Hoewel er uitdagingen zijn, zoals veiligheid en toenemende concurrentie, hebben veel bedrijven stappen ondernomen om deze uitdagingen aan te pakken en zich aan te passen aan de veranderende behoeften van hun klanten. Als consument kunnen we ervan uitgaan dat de taxi-industrie nog vele jaren een belangrijk onderdeel zal blijven van ons dagelijks leven en dat we kunnen blijven rekenen op de diensten die de sector biedt.</p> <p>Wat mag het kosten? De gemeente maakt kosten voor het aanbieden van deelvervoer</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>(zoals de aanleg van voorzieningen, gratis parkeren, het promoten van het aanbod en veel tijd van ambtenaren) en daar staan beperkte inkomsten tegenover (kosten van de vergunning).</p> <p>De gemeente schrijft in een eerdere evaluatie: "We hebben wel een goede samenwerking met de aanbieders kunnen opbouwen om gezamenlijke afspraken te maken". De vragen die bij de eerdere evaluatie niet worden beantwoord zijn: Hoeveel heeft de ondersteuning van de deelaanbieders gekost? Welke risico's loopt de gemeente met de afspraken die met de aanbieders zijn gemaakt? En hoe krijgen nieuwe initiatieven een eerlijke kans? Is de vervoersarmoede minder geworden? Bereiken we de beoogde doelgroepen? In de nota ontbreken het budget en de ambtelijke middelen en een overzicht van de subsidies en indirecte ondersteuning van aanbieders. Dan is het lastig om een goed oordeel te vormen over de de plannan.</p> <p>De gemeente heeft, zoals voorgesteld in deze nota, binnen de vergunningen en ontheffingen ook minimale sturingsmogelijkheden, zoals op de prijsstrategie van de aanbieder, de klantenwerving door de aanbieder en de spreiding van voertuigen over de stad. Is dat wenselijk? In hoeverre hebben de aanbieders vrij spel?</p> <p>Hopelijk gaat de evaluatie, en de discussie in de raad, ook over de rol van private partners. Hoe voorkom je dat opportunistisch gedrag van die private partners de mooie mobiliteitsambities verstoren en de bewoners met de 'gebakken peren' blijven zitten als private partners plotseling stoppen (zoals onlangs GoSharing)?</p> <p>Tenslotte In de vergadering van de gemeenteraad van 26-01-2023 heeft de raad bij de behandeling van de Rapportage deelmobiliteit 2022 de volgende moties aangenomen: Motie 10 van de leden Koyuncu (Denk) en Asruf (PvdA): maak een einde aan de toeslag voor gebruik van deelmobiliteit in Zuidoost en Noord. Motie 27 van het lid Asruf (PvdA): onderzoek naar kosten deelvervoer. Motie 51 van het lid IJmker (GroenLinks): niet alleen huren, ook echt delen</p>	
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>mogelijkmaken. Motie 52 van de leden IJmker (GroenLinks), Boomsma (CDA) en Asruf (PvdA): belofte vandeelscooters waarmaken. Motie 53 van de leden IJmker (GroenLinks) en Moeskops (D66): Rapportagedeelmobiliteit 2022.</p> <p>Ik verzoek de gemeente de beantwoording van deze moties (integraal) op te nemen in de nota van beantwoording bij de nota deelvoertuigenbeleid 2023.</p>	
<p>8699-4578</p>	<p>Uw beleidsplan omtrent deelvervoer ziet er in theorie heel leuk uit. Helaas weet ik als gewone zich gedragende Amsterdamse fietser dat deelvervoer zoals zich dat in de praktijk heeft ontwikkeld, onzalgig heeft uitgepakt. Regelmatig staan deelscooters onbehoorlijk geparkeerd op trottoirs. De gebruikers ervan nemen voorrang waar dat verboden is. U weet dat dit al een keer fatale gevolgen heeft gehad. Elektrische voertuigen zoals e-bikes, fat bikes en elektrische bakfietsen zijn al een gevaar voor de gewone fietsers omdat de rijwielpaden te smal zijn en het blijkbaar nog steeds is toegestaan keihard door parken te scheuren. Regelmatig zie ik gebruikers van e-voertuigen zich misdragen. Dit zijn over het algemeen jonge toeristen. Elektrisch deelvervoer is ook helemaal niet nodig. De berijders staan altijd weer stil bij hetzelfde stoplicht als ik. Daarbij wil ik onderstrepen dat fietsen in Amsterdam geen recreatieve bezigheid is, maar een bestemmingsfactor heeft. Geen normale Amsterdammer die voor de lol door Amsterdam fietst maar meestal onderweg is naar werk of andere bestemming. Ik wil u dan ook met klem adviseren het aanwezige deelvervoer nog eens onder de loep te nemen en de sociale hedendaagse werkelijkheid laten prevaleren boven uw veronderstellingen omdat ik de indruk heb dat deelvervoer slechts een commercieel doel dient en absoluut geen klimaatdoel. Het zal er ook niet minder druk om worden want dat is nu ook niet het geval. De Fietsersbond heeft namelijk heel andere cijfers paraat omtrent ervaring met het fenomeen deelvervoer. Als Amsterdam niet verantwoordelijk wil worden voor nog meer ongelukken, moet er beter naar gewone fietsers en voetgangers geluisterd worden en niet altijd financieel gewin als leidraad kiezen.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kan vinden in het beleid omtrent deelvervoer.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.</p> <p>De andere zorgen die u uit zijn ook punten van zorg voor de gemeente en worden in andere beleidstrajecten meegenomen, maar vallen buiten de mogelijkheden van de Nota Deelmobiliteit. Hopelijk kunt u daar begrip voor opbrengen. De gemeente heeft geen financieel belang bij deelvervoer.</p>

Nota van Beantwoording

<p>1662-7161 7265-1809 8522-4636 8421-4861 6169-0597</p>	<p>Amsterdam groeit en het aantal fietsen, scooters en auto's op straat neemt toe. Verschillende aanbieders van deelvervoer zijn onderdeel geworden van de publieke ruimte. De gemeente wil komende jaren alle vormen van deelvervoer in de stad vergroten, zo blijkt uit de Nota Deelvervoer. Deelscooters zijn afgelopen jaren in de vorm van een experiment ingezet en Amsterdam streeft ernaar dat om te zetten naar vast beleid. Naar mijn mening zijn er uiteenlopende redenen waarom het niet wenselijk is dat de gemeente deelscooters een vast onderdeel maakt van de publieke ruimte en een akkoord sluit met aanbieders.</p> <p>Ten eerste, wat betreft de doelmatigheid van de deelscooters kunnen er een paar kanttekeningen worden gemaakt. Deelmobiliteit is ingezet met de duurzame en sociale belofte om een alternatief te bieden voor de meer vervuilende auto en om de druk op de openbare ruimte te laten afnemen. Nu wordt in de Rapportage deelmobiliteit 2022 van de Gemeente Amsterdam geconstateerd dat de deelscooter het vaakst wordt ingezet ter vervanging van een OV-rit of een fietstocht. Ook maken de veelal jonge gebruikers relatief korte ritten in de centrale delen van de stad waar de OV-dichtheid al hoog is. De vraag is dus of de beoogde doelmatigheid van de deelscooters wel gehaald wordt. Bovendien blijkt het argument voor duurzaamheid ook niet op te gaan in dit geval als het niet per definitie de auto vervangt.</p> <p>Ten tweede, de voornaamste bezwaren onder de inwoners van de stad gaan over hinderlijk geplaatste scooters op stoepen en geluidsoverlast van het alarm. Hierbij ervaren mensen met een beperking, ouderen en voetgangers met kinderwagens de meeste problemen; zij maken veelal gebruik van stoepen en zijn vaak niet in staat om de scooters te verplaatsen bij hinder. Asociaal rijgedrag, vernieling van scooters en verkeersonveiligheid door geblokkeerde paden blijken ook bezwaren te zijn die bij inwoners spelen.</p> <p>Als derde zijn er eerst een aantal belangrijke richtlijnen nodig voordat de deelscooter in materieel opzicht duurzaam genoemd kan worden. Het voertuig zou groen opgeladen moeten kunnen worden, de levensduur van zowel het voertuig als de batterij moet overwogen worden, het onderhoud geoptimaliseerd en duurzaam materiaal zou moeten worden gebruikt met mogelijkheden voor recycling. De vraag is of de gemeente daar nu genoeg zicht op</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde beleid omtrent deelscooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelscooters veroorzaken op de plaats van gebruik geen uitstoot van schadelijke stoffen. Aan de vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen in het algemeen zoals CO₂ wordt gewerkt: de aanbieders worden gestimuleerd om het onderhoud, opladen en verplaatsen van deelscooters met elektrische voertuigen te doen. Bovendien veroorzaken ze niet meer uitstoot dan privéscooters met een verbrandingsmotor (KiM 2021), terwijl ze wel bijdragen aan het verminderen van autoritten. Zo dragen ze bij aan de transitie van bezit en gebruik van auto's. De vervangen OV- en fietsritten zijn van secundair belang, waarbij ook moet worden meegewogen dat deelscooters slechts incidenteel worden gebruikt en dus geen structurele invloed hebben op OV- en fietsgebruik.</p>
--	--	--

Nota van Beantwoording

	<p>heeft.</p> <p>Als laatste wijs ik graag op het feit dat de gemeente binnen de lopende vergunningen minimale sturingsmogelijkheden heeft; denk aan de prijsstrategieën van de aanbieders, de klantenwerving en de spreiding van de voertuigen over de stad. De gemeente zou sterk moeten afwegen hoeveel vrij spel de aanbieders gaan krijgen. De bovengenoemde bezwaren laten zien dat het niet wenselijk is dat de gemeente Amsterdam het experiment met deelscooters omzet naar een vast beleid: bij zowel de duurzaamheid als de sociale functie van deelscooters kunnen vraagtekens geplaatst worden. Mocht de gemeente besluiten de stekker niet uit de deelscooters te trekken, dan is het van groot belang dat het harde eisen stelt aan aanbieders en het zorgt dat alle informatie over de deelscooters openbaar beschikbaar is.</p> <p>Vriendelijk dank voor het serieus overwegen van bovenstaande. Houd de eigen doelen in gedachte bij besluiten hieromtrent.</p>	
5577-7180	<p>Heel goede vooruitgang.</p> <p>Alleen moeten er strengere regels komen voor het her en der "neerzetten" van deelfietsen, deelbakfietsen en vooral deelscooter. Dus niet aan de "nietjes" vastzetten of er tegen aan, want als bewoner kun je dan je fiets nergens aan vastzetten. Vooral scooters worden vaak tegen de "nietjes" of fietsenrekken gezet.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deilvervoer 2023.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deilvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
4751-6149	<p>L.S.,</p> <p>Wij missen een scherper onderscheid tussen deelfietsen/-scooters enerzijds en deelauto's anderzijds. Deelauto's zijn OK, Fietsen/scooters twijfelachtig!</p>	<p>Het deelfietsexperiment wordt voortgezet om erachter te komen wat de rol van deelfietsen zou kunnen zijn in de stad. Hiermee willen we uitzoeken in hoeverre de deelfiets een positief effect heeft voor Amsterdammers en frequente bezoekers van de stad. Er wordt ook gekeken naar de</p>

Nota van Beantwoording

<p>De Nota slaat de plank mis t.a.v. de vervoerskeuze van de Amsterdammers, en vooral m.b.t. de voor dit onderwerp essentiële, maar onderbelichte groep bezoekers en toeristen.</p> <p>De Amsterdamse bewoner moet worden gestimuleerd de eigen fiets te gebruiken, ook voor boodschappen in de stad met fietstassen achterop. De meeste huurfietsen zijn namelijk hier niet voor toegerust.</p> <p>Die fietsen nemen allemaal kostbare ruimte in parkeervakken en bij fietsnietjes in beslag, waar Amsterdammer hun eigen fiets niet meer kwijt kunnen. Fietsparkeren is toch een erkend probleem in de stad?</p> <p>Uiteindelijk zijn huurfietsen (ook Swapfietsen) voor de bewoners duurder dan de eigen fiets. Bewoners moeten door het beleid niet op kosten worden gejaagd.</p> <p>Vermijd toevoeging van honderden extra fietsen en scooters van nieuwe tech-bedrijven (met apps) die allemaal op straat staan of vaak lukraak worden achtergelaten (of in de gracht belanden, zie link hieronder). Bovendien is de privacy in het geding bij digitaal volgen van deze huurfietsen.</p> <p>Wat betreft toeristen en bezoekers. Deze markt is interessant voor snelle ondernemers als Donkeys, etc, terwijl zij ten onrechte concurreren met bestaande rijwielhandel en de OVFiets, die voldoende huurfietsen en -scooters netjes binnen heeft staan en daardoor de openbare ruimte minder belast.</p> <p>Huurfietsen zijn in feite wegwerpfietsen gebleken. Er wordt ook achteloos mee omgesprongen. Amsterdammers bezitten doorgaans zelf al een fiets en/of scooter. Deze stad is in dit opzicht anders dan Brussel of Parijs. Duidelijk is dat te veel huurfietsen in de kortste keren op de vuilnisbelt en of in de gracht belanden. What a waste en milieuvervuiling!</p>	<p>toegevoegde waarde van de deelfiets ten opzichte van de overige mogelijkheden, zoals de eigen fiets, de huurfiets en de OV-fiets. Eventuele nadelen van de deelfiets zoals een extra druk op de openbare ruimte worden meegenomen in de evaluatie van het experiment.</p> <p>Het voorkomen van parkeeroverlast is een belangrijk aandachtspunt. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieder van deelfietsen om overlast te verminderen.</p> <p>Voor het verzamelen van data moeten aanbieders voldoen aan de geldende privacy wetgeving.</p>
---	--

Nota van Beantwoording

	<p>Vermijd beelden als deze: https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2022/jul/28/bicycle-graveyards-why-do-so-many-bikes-end-up-underwater?CMP=Share_iOSApp_Other en https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/may/01/unexpected-beauty-china-bicycle-graveyards-share-bikes-in-pictures?CMP=Share_iOSApp_Other</p>	
4371-8962	<p>Ik ben positief over de mogelijkheden van deel/huurvervoer en zou graag zien dat de gemeente inzet op een betere dekking van deze diensten buiten de ringweg A10. Ook wil ik vragen of er meer dekking kan komen voor deel/huur van bijvoorbeeld busjes voor het verplaatsen van meubelen of grofvuil. Dit is vaak niet mogelijk en zou een welkome toevoeging kunnen zijn, denk hierbij aan elektrische bestelbusjes.</p> <p>Verder wil ik vragen of de creatie van hubs bij de eindhaltes van de verschillende tramhaltes in overweging genomen kunnen worden. Dit kunnen aantrekkelijke opties worden voor bewoners die de stad uit willen reizen, maar ook een aanvulling op het bestaande OV voor aantrekkelijke locaties aan de randen van de stad. Een model waarbij zowel gehuurd als gestald kan worden lijkt mij het meest aantrekkelijk. Ik denk hierbij aan de eindhalte van trams 7 en 13 waar ook goede onsluitingen zijn richting omliggende steden en groen/sport en evenementen op fietsafstand.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad. Ook in de vorm van hubs.</p> <p>De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder, noch het soort voertuig. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.</p>
8019-6474	<p>Deelscooters blokkeren regelmatig blindegeleidestrook.. zebrapad..stoep. Meldingen worden afgedaan met standaard SmS ... De responsetijd van 12 uur die ze krijgen om scooter weg te halen is echt belachelijk. Als je melding doet van ernstige blokkade blindegeleidestrook wordt er geen boete uitgeschreven terwijl gehandicapte zwaar belemmerd wordt hierdoor. Klantenservice is ook telefonisch onbereikbaar. Standaard wordt telefoon niet opgenomen en verwezen naar de app... die niet iedereen heeft. Ik wil telefonisch te woord gestaan worden. Is eis van de gemeente maar ze houden zich daar niet aan. Het is zogenaamd altijd druk</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u last heeft van de deelscooters</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p>

Nota van Beantwoording

	<p>Ik vind ook dat er zwarte lijst moet komen voor alcohol op deelscooter. Dan moet je direct bij alle vervoerders geblokkeerd worden.</p> <p>25% jongeren rijdt dronken op een deelscooters. schandalig. Conclusie. Geen uitbreiding.</p> <p>Boetes en handhaving moet veel strenger</p>	<p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Daarnaast is veiligheid bij het gebruik van deelscooter belangrijk. Aanbieders van deelscooter blokkeren gebruikers als zij gebruik maken van de deelscooter met alcohol op. De gemeente wil samen met de aanbieders mogelijkheden onderzoeken (onder andere onderzoek naar een alcoholslot) naar het verkleinen van alcoholmisbruik achter het stuur.</p>
0511-7210	<p>I am very happy about the expansions of shared vehicles. Especially the planned growth of cargo bikes which are great for families with kids like ours and can reduce car trips.</p> <p>There are no shared cargo bikes yet in the Bos en Lommer area and I would really like for they to appear here.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelscooter 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelscooter (deelfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
0469-1909	<p>Ik ben een fervent gebruiker van de deelscooter, maar het is mijn inziens ongelijk verdeeld in de stad. De servicegebieden in Amsterdam-Zuidoost zijn enorm beperkt en voor zo'n belangrijk gebied van de stad is het maar moeilijk te volgen dat er in dit stadsdeel zo een beperkt aanbod van deelscooters is. Zo wordt het stadsdeel op dit vlak klein gehouden. Dit moet beter, willen wij niet achterlopen in deze positieve ontwikkeling.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelscooter 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelscooter (deelfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
8469-2730	<p>Idee voor deelscooters: Erg handig, maar staan nog vaak in de weg. Wat dachten jullie van vaste parkeerplekken waar de scooter gestald dient te worden? Niet voor kort parkeren natuurlijk, maar aan het eind van de rit. In het centrum gebeurt dit al geloof ik, mag ook in de omliggende wijken gebeuren wat mij betreft. Ik gebruik zelf geregeld een deelscooter en het hebben van een vaste plek zou me alleen maar helpen met het zoeken ernaar!</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelscooter 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van verkeerd geparkeerde scooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>

Nota van Beantwoording

6349-1032	Ik ben helemaal voor deelvervoer. Wij zijn als gezin nu meer dan een jaar "auto loos" en zijn hier erg tevreden mee. In onze buurt (Baarsjes) zijn echter vooral in het weekend niet voldoende deelauto's beschikbaar. Toen mijn vrouw en ik laatst in Berlijn waren wemelde het letterlijk van de deelauto's! Dit zou in Amsterdam ook het geval moeten zijn. MEER dus, graag! Verhoog de limieten per aanbieder.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
1890-7488	Doen	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
7588-3104	Ik maak veel gebruik van deelvervoer. Ik zou het graag wat goedkoper willen zien en overzichtelijker	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.
2222-3983	Essential in Amsterdam to reduce the number of personal vehicles.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
5715-9539	Ik maak graag en dankbaar gebruik van deelscooters	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
1722-4212	Ik denk dat elke vorm van deelvervoer een toevoeging is voor de stad. Op deze manier zal er minder particulier gebruik plaatsvinden waardoor er, met name voor deelvervoer wat particulier autogebruik vervangt, meer ruimte is voor de inwoner van de stad. Door het weghalen van parkeerplekken, zoals laatst in de Pijp, ontstaat er meer ruimte voor leven in de stad, waar de stad uiteindelijk voor bedoeld is. Wat mij betreft zetten we dus in op meer deelvervoer om de stad leefbaarder te maken!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
5498-6486	Mijn mening is dat er meer deelmobiliteit moet komen in een groter gebied in Amsterdam. Ik denk dat de gemeente er baat bij heeft om in drukke gebieden auto parkeerplekken op te offeren om scooters en fietsen goed te kunnen parkeren	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
1301-2195	Geachte Gemeente Amsterdam. Zelf ben ik een groot voorstander van shared mobility voor bewoners van de stad. Echter woon ik zelf in het centrum van Amsterdam en ben ik sterk van mening dat dit niet voor de toeristen zou moeten gelden. Ik zie dus liever niet dat toeristen die al moeite hebben met een gehuurde fiets ook nog eens op een scooter gaan rijden van punt A naar B via wegen die daartoe niet zijn bestemd. Hartelijk dank voor uw inzet!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. De gemeente mag aanbieders niet vragen te discrimineren op grond van nationaliteit.

Nota van Beantwoording

7038-1564	<p>Shared mobility is crucial for me in Amsterdam. I have not had a car since 2017 because of it.</p> <p>We now live on Cruquius and the next bus/tram is 15 min away and not convenient.</p> <p>I think scooters and cars need to stay free floating, perhaps with designated spots in busy areas. I still sometimes cannot find a car/scooter, so the more there are, the easier it will be to really rely on them and get rid of your own.</p> <p>I understand they can sometimes be a nuisance, but so are all the cars (and even bikes) parked in our streets. Still, they bring tremendous value to me and make my life easier and better</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
8625-9403	<p>Ik ben heel blij met de e- scooters! Super handig als je iemand moet ophalen of aan de andere kant van de stad moet zijn.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.</p>
9515-7186	<p>Elektrisch deelvervoer in de stad is van groot belang. Wat betreft elektrische deelscooters is de hoeveelheid scooters belangrijk, zodat in alle delen van de stad een beschikbare scooter makkelijk te bereiken is per voet. Ook de gebieden waar ze mogen staan moeten groot genoeg zijn om ook een fijne ervaring te hebben tijdens starten en stoppen van de rit. Ten slotte zijn bestemde parkeerplekken voor scooters enorm fijn en handig, mits er goede aanwijzingen zijn voor de beschikbare parkeerplekken.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
1316-7322	<p>Aantal voertuigen in de stad (meer of minder)</p> <p>Minder auto's. Meer deel vervoer.</p> <p>Servicegebied deelscooters: uitbreiden</p> <p>Hubs: Vrij parkeren, mits niet in de weg. Betere handhaving. Samenwerking met Felyx/Check om boetes goed te kunnen geven. Auto's op hubs plaatsen.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
4723-0317	<p>Volledig mee eens.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.</p>
9729-6742	<p>Deelscooters en auto's zijn een fantastische uitkomst in Amsterdam. Juist het feit dat ze overal mogen staan is ideaal. Wat</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets,</p>

Nota van Beantwoording

	mij betreft mag dat juist zelfs op wat meer plekken. Beter dan bijvoorbeeld stepjes ofzo. Overigens lijken gedeelde elektrische fietsen me ook wel interessant. Die kan je ook nog eens op meer plekken gebruiken of neerzetten.	deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad. Elektrische deelfietsen zijn hier ook onderdeel van.
3793-4568	Goede vooruitzichten, twee punten van aandacht; 1 Een vergroting ten aanzien van het aantal voertuigen en het service gebied voor zowel auto's als scooters is wenselijk aangezien het aanbod vaak nog schaars is. 2 Vrijuit parkeren (free floating) is essentieel voor deelvervoer, inperking hiervan heeft impact op gebruik en success.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
3501-7032	Ik ben van mening dat deelvoertuigen essentieel zijn voor verhoogde mobiliteit in de stad amsterdam.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
7357-0474	The plan for shared vehicle access is exciting and much needed to achieve Amsterdam's goals for a greener city. I would prefer to see less scooters on narrow bike paths as the numbers of these vehicles increases. They are fine on fietsstraats, but are too wide and too fast on traditional cycle lanes. In particular, the cycling and pedestrian lanes along Amstelveenseweg are too narrow and often blocked by delivery and utility vehicles causing dangerous situations. I would hope that the expansion of car sharing is focused on electric vehicles. It is disappointing that the majority of car sharing is still ICE vehicles. I also think it is unfortunate that car sharing will have so many more vehicles than cargo bikes. These should be switched as cargo bikes fulfill a similar role but are much cheaper, greener, and take up less space.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. De gemeente stimuleert de transitie naar elektrische auto's. Deelbakfietsen vervullen inderdaad binnen de stad dezelfde rol als deelauto's, maar kunnen mensen niet ver buiten de stad vervoeren.
2997-0926	kunnen jullie er voor zorgen dat de deelscooters ook in de buitenwijken kunnen rijden en worden gestald zodat de bereikbaarheid van deze buurten wordt verhoogd? het aantal toegestane en verboden terreinen uitbreiden!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
0631-4087	Ik ben voorstander van meer deelscooters in de stad. Minder auto's zou de stad ook ten goede komen. Mits het bewoners, leveranciers	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.

Nota van Beantwoording

	toch de mogelijkheid geeft nog met de auto de stad in te komen. Kortom; touristen, bezoekers incentives geven om het ov of deel scooters te nemen vanaf P+R's, etc	
8914-6003	Een uitbreiding van het gebied is mooi, zodat heel Amsterdam mee kan doen. Graag verschillende aanbieders behouden om concurrentie te bevorderen.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we inderdaad in op verschillende aanbieders per vorm van deelvervoer.
0273-5645	Heel graag ook bakfietsen in gaasperdam	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
7307-2715	Wat gaat de gemeente eraan doen dat de prijzen attractief zijn om een deelauto voor een dag of meerdere dagen te nemen? Wat gaat de gemeente eraan doen dat de winst die op basis van deze exclusieve vergunningen gemaakt worden ook terug gaan naar de bewoners van de stad?	De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder, noch wat er met de eventuele winst gebeurt. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.
4384-9693	Ik vind de cargoroo deelbakfiets ideaal. Wat jammer is is dat het voornamelijk in bepaalde delen van Amsterdam is. Graag zou ik dit ook zien in andere gemeentes. Ik woon in Nieuw Sloten en daar wonen toch ook veel kleine kinderen. Eveneens de Aker. Het zou fijn zijn dat daar ook meerdere fietsen zouden staan. Tot nu toe is dat er 1 en toch ook nog een eindje weg.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
5924-6652	Een wereldstad als Amsterdam moet voorop lopen in alternatieven voor auto's in de binnenstad. Deelvervoer is 1 van die alternatieven. De stad heeft al mooie stappen gemaakt met het omtoveren van straten naar meer groen en het toe laten van deelvervoer. Amsterdam is echter geen voorloper binnen Nederland als je kijkt naar deelscooters en deelfietsen. Vergelijk de stad eens met Rotterdam en zie het verschil in aanbod van deelvervoer. De Maasstad loopt echt een aantal stappen voor met meer aanbod, groter servicegebied en veel meer gebruikers. Daarnaast zie je steeds meer steden HUBs introduceren. Dit is een goede ontwikkeling op overbevolkte gebieden qua scooters/fiets/etc. Echter moet dit niet de vrijheid/flexibiliteit wegnemen van deelvervoer. Een groot voordeel van deelvervoer is namelijk dat je op plekken kunt komen waar OV en auto niet	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.

Nota van Beantwoording

	<p>makkelijk kan komen. Daarom vind ik dat free-floating en een groot servicegebied moet blijven bestaan. Met aanpassingen op drukke plekken (zoals centraal station of het centrum. Maar met de vrijheid voor de gebruiker om de fiets/scooter "overal" te droppen.</p>	
8472-3043	<p>I really love shared mobility in Amsterdam, especially the cars. The mopeds are also very handy when going to more busy areas so you avoid the problems with parking. I really wish there was more availability as very very often I want to use them and there isnt anything available.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
0014-5985	<p>Ik ben groot voorstander van alle modaliteiten waarmee eigen vervuילend bezit wordt ontmoedigd en de keuzedrempel voor elektrisch gemotoriseerde deelvoertuigen of geheel analoge deelvoertuigen juist wordt verlaagd. Wat mij opvalt is dat Amsterdam Noord als servicegebied in een lacuna lijkt te vallen, waarbij het aanbod en de mogelijkheden voor vrij parkeren (bijv. deelscooter) opmerkelijk klein zijn in vergelijking met de rest van de stad. Hierdoor blijft dit stadsdeel minder ontsloten en ik pleit voor ruimer aanbod en een groter service gebied in Amsterdam Noord van deel(bak)fiets, deelauto en deelscooters.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
7660-6315	<p>Deelvoertuigen zijn naar mijn mening onwijs handig in een stad zoals Amsterdam. De mobiliteit in deze stad is onwijs hoog en zou nog verder verbeterd kunnen worden om rondom centrale punten, zoals Amsterdam Centraal, meer punten te creëren om deelscooters te kunnen parkeren. Ook de totale hoeveelheid van deelscooters mag van mij omhoog, omdat er nu vaak op plekken geen staan, waar er wel vraag naar is.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
5320-0750	<p>maak het een groter servicegebied, dat is ook inclusiever. Geen hubs, dat zorgt voor minder effectiviteit.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
1723-5127	<p>De deelscooters zijn heel erg fijn! Ritprijs wel aan hoge kant. Ik betaal 1.5 tot 2x zo veel met de scooter dan met ov. Fijn dat de scooters ook meer in Osdorp zijn.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p> <p>De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen</p>

Nota van Beantwoording

		van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.
6280-3141	Afschuwelijk achterlopend op onderhoud deelscooters van Felyx. Doen er niks mee behalve "Report Damage" sommige scooters hebben een waslijst aan achterstallig onderhoud gebeurd niets mee.	Het college vindt het jammer om te horen dat u last heeft van kapotte deelscooters. Inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters wordt gevraagd een onderhoudsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op snel en goed onderhoud van de voertuigen.
5406-2856	Beste gemeente Amsterdam, De plannen voor meer deel voertuigen zien er op papier vast mooi uit, maar de menselijke factor ontbreekt totaal. Voor veel mensen is een auto of een fiets meer dan alleen een manier om van A naar B te komen. Het is iets persoonlijks en mensen hebben er een band mee, het geeft ze een identiteit of is vaak ook een hobby. Ik heb dat persoonlijk ook. Een deelauto is een karakterloos ding, een eigen fiets of auto (al dan niet elektrisch) is iets waar je voor zorgt. Daar zit ook gelijk een ander nadeel van de deel mobiliteit, de gebruiker heeft er geen band mee en geen verantwoordelijkheid voor. Dat zie je al met die Felix scooters die overal lukraak worden achtergelaten. Het antwoord van de gemeente zal wel weer zijn dat er meer regels moeten komen en meer handhaving, maar dat is natuurlijk gewoon een zwaktebod. Ik hoor veel dat de samenleving verhard, maar jullie dragen hier zelf aan bij door mensen te binden aan steeds meer regels. Als die deelmobiliteit en de strenge regels er eenmaal zijn, dan komt het ontmoedigen (duurder maken) van eigen vervoersmiddelen. Misschien is het voor jullie een goed idee om eens naar de oorzaken van de drukte te kijken. Als ik door de stad fiets dan zie ik dat een groot deel van de autos Taxi's zijn, en ik zie grote groepen toeristen op gehuurde fietsen. Tijdens corona zag je hoe het ook kon, toen waren deel auto's of fietsen niet nodig. Jullie hebben deze massa toerisme golf zelf aangewakkerd met allerhande city-marketing campagnes en de eindeloze bouw van nieuwe hotels, zorg er dan ook maar zelf voor dat het weer weg gaat in plaats van de 'oplossing' maar weer bij de bewoners te zoeken.	De persoonlijke band met een voertuig is geen onderwerp van gemeentelijk beleid, maar de gemeente wil het niet onmogelijk maken voor mensen om een eigen voertuig te bezitten, slechts een alternatief bieden voor bewoners die dat niet willen. Het college vindt het jammer om te horen dat u last heeft van deelscooters. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)? Er wordt op andere manieren aandacht besteed aan de aantallen toeristen, dit valt buiten de nota deelvervoer.

Nota van Beantwoording

	Trek vergunningen in van hotels en maak er huizen van, lijkt me een stuk betere oplossing dan deelfervoer wat vrijheden afneemt en voor weer nieuwe problemen gaat zorgen.	
7244-6968	Deelvoertuigen hebben de toekomst. Of dit nu gaat om fietsen, E-bikes, E-scooters, E-motoren of elektrische autovoertuigen. Samen delen maakt de stad toegankelijk in de breedste zin van het woord.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelfervoer 2023.
2833-5827	Beste mensen, deelfervoer op zich is een goed streven. Als het gaat om auto's, die gehuurd kunnen worden via bona fide bedrijven is het prima. Maar wat deelfervoer van fietsen en scooters betreft zou de Gemeente toch echt goed naar bezwaren moeten luisteren voordat besloten wordt tot uitbreiding. In uw nota lees ik ook bijna geen negatieve ervaringen. Maar hier in de buurt worden huurscooters overal neer gegooid, soms is de stoep daardoor niet meer bereikbaar. Jongeren huren de scooters en scheuren daarmee keihard over de fietspaden, doodeng om daar als oudere fietser door te worden ingehaald en bijna geraakt. Ik wil de Gemeente aanraden om eerst eens Handhaving op nr. 1 te zetten, voordat gedacht wordt aan uitbreiding. Zorg er bovendien voor dat elektrische (bak)fietsen en scooters verplicht over de rijweg moeten rijden en niet langer over de fietspaden. Zij gaan veel te snel in verhouding tot de gewone fietsers, dat levert echt gevaarlijke situaties op.	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u last heeft van deelscooters en elektrische deel(bak)fietsen.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelfervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager streeft naar optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.</p>
6374-9412	Deelfervoer moet blijven en uitgebreid worden want het is de toekomst voor een verbetering van woon-leef klimaat in de binnen stad	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelfervoer 2023.

Nota van Beantwoording

3024-0978	<p>Goed idee, mits er regels en handhavingen zijn voor het op de juiste manier terug plaatsen van de fietsen en scooters zodat voetgangers geen overlast meer ondervinden. Wat nu al het geval is omdat ze overal maar worden los gelaten en er al personen gewond zijn geraakt door omvallende scooters op voetpaden en voor brievenbussen.</p> <p>Tevens adviseer ik dat scooters naar rijweg verplaats worden door het onverantwoordelijk rij gedrag op het fietspad en door te hoge snelheid van de gebruikers.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van verkeerd geparkeerde scooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelscootergebruikers moeten bijna overal al op de rijweg rijden en kunnen worden beboet door de politie als ze dat niet doen.</p>
3462-3463	<p>Beste Amsterdammers, met de verslechtering van het ov in de stad maak ik vaak gebruik van de deelauto. Alleen zou het ideaal zijn als het voor de hele stad beschikbaar is en niet alleen voor de rijkere buurten. Zo zijn er Nieuw-West, Zuid-Oost en bepaalde gebieden in Noord geen oppik/parkeergebieden voor de deelauto. Waardoor het bijna lijkt of alleen bepaalde inkomens gebruik mogen maken van de auto's. Ook het autoluw maken van de stad, de vermindering van ov dienstregelingen en gebrek aan/verminderen van goede parkeerplekken voor deelvervoer (fiets, scooter, auto) maken het lastig om te geloven dat de gemeente hier echt in wilt investeren. Daarnaast helpt verminderen van parkeerplekken niet aan het verminderen van auto's. Mensen die naar werk moeten met de auto en in de vrije sector wonen, kunnen amper wonen en vertrekken uit de stad. Een beter aanbod, betere routes door de stad en voor ieder stadsdeel, zal zeker bijdragen aan het succes van deelvervoer.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>

Nota van Beantwoording

5212-1882	Hoi! I would like to let you know that I use shared vehicles like Scooters (Felyx and Check) and Cars (MyWheels, Greenwheels and Sixt) a lot and I think that they are a great idea! I would please like to urge the municipality to keep these amazing options in place and also potentially improve them in the future.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
3067-5075	Geweldig voor de stad Amsterdam!!!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
5501-8451	The shared mobility scooters are great but the zones where you can park are too limited and the services are too pricey	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad. De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.
3359-0184	Zuidoost moet meegenomen worden!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
8192-9059	Ik vind deelvoertuigen een geweldig concept. Hoe meer mensen dergelijke voertuigen gebruiken hoe schoner de wereld wordt!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
7154-7379	Beste, Ik vind het doorontwikkelen van de opties voor deelvervoer een positieve ontwikkeling. Ik bezit geen auto of scooter en het zorgt ervoor dat ik deze ook niet hoef aan te schaffen.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
5825-0442	Goedendag, Als inwoner van Amsterdam en veelgebruiker van deelvervoer auto (MyWheels) ben ik blij om te zien dat er actief beleid wordt uitgevoerd op de deelauto en dit zoveel mogelijk te stimuleren. Ik ben erg fan van de deelauto vanwege het snelle gebruiksgemak en de voordelen die dit voor de stad biedt. Toch neig ik wel eens om toch een auto aan te schaffen, omdat de deelauto soms niet in alle behoeften kan voorzien of vrij prijzig kan worden bij veel gebruik.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023 De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder, noch het soort voertuig. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.

Nota van Beantwoording

	<p>Heel af en toe pak ik de deelauto ook voor de lange afstand (+100 km op een dag). Ik zie dat de bedragen dan al vrij snel oplopen. Wanneer ik dat vaker doe in een maand (3-5x) wordt het ineens goedkoper om zelf een auto aan te schaffen, terwijl die dan nog steeds bijna de hele maand stil staat.</p> <p>Daarom lijkt het mij goed wanneer deelauto's ook voor dit soort ritten rendabel en aantrekkelijk kunnen worden gebruikt. Dan zullen nog meer inwoners overwegen geen auto te kopen en een deelauto gebruiken. Bezettingsgraad ervan gaat dan omhoog, prijs nog verder naar beneden en zullen er een stuk minder parkeerplekken nodig zijn.</p> <p>Daarnaast las ik dat de deelauto veel wordt gebruikt voor bijv. goederen vervoer (ophalen/wegbrengen van pakketjes en aankopen). Hiervoor ontbreken nog wel de juiste auto's in het deelvervoer. Ik zie alleen personenauto's, maar wellicht zouden een aantal busjes hierin ook erg handig zijn. Denk aan de Amsterdammers die even iets willen ophalen bij de Ikea. Hoop dat jullie hier iets mee kunnen en ga zo door.</p>	
4614-2032	meer hubs.	In december 2021 is de Hubsvisie Amsterdam door het college van B&W vastgesteld. Als nadere uitwerking van de Hubsvisie Amsterdam wordt gewerkt aan een ruimtelijke strategie voor buurt-en wijkhubs. Deze studie moet inzicht bieden in de gewenste omvang en dichtheid van het te ontwikkelen hubsnetwerk, geschikte locaties voor hubs en een eerste beeld geven van de prioritering en fasering van te ontwikkelen locaties.
1645-9329	ik vind dat de deelscooters niet meer uitstraatbeeld weg kunnen en er meer moeten komen op verschillende locaties	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
0074-9833	Het idee van voertuigen delen is op zich een mooi plan. De praktijk schetst ons echter een heel ander beeld. In de binnenstad zien wij, als bewoners, dat met name de deelscooters worden gebruikt door jongeren die anders het openbaar vervoer zouden nemen of gaan wandelen. Ook zorgen deze scooters niet voor vermindering van de fatbikes, e-bikes of andere elektrische voertuigen. De deelscooters	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde beleid omtrent deelscooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit</p>

Nota van Beantwoording

	<p>zijn gevaarlijk, staan ontzettend in de weg, maken de fietspaden nog drukker. Kortom: de deelscooters worden niet gedeeld maar komen er alleen nog maar meer bij. Stop de deelscooters in Amsterdam. Ook de deelfietsen worden vooral door onervaren toeristen gebruikt en zijn regelmatig een gevaar op de weg voor andere weggebruikers. We moeten Amsterdam niet groter maken dan ze is. Heel Amsterdam is lopend of met het openbaar vervoer overal goed te bereiken. Waarom al die elektrische gevaarlijke voertuigen aanbieden? Houd hier mee op! Kijk eens naar de echte voertuigen die problemen veroorzaken: de touringcars die onderhand de hele binnenstad overnemen. Ga eens kijken bij de Admiraal de Ruijterkade bij de boten. Dagelijks zien wij hier levensgevaarlijke situaties. Het is complete waanzin wat hier in de spitsuren gebeurt. Fietsers, groepen toeristen, wandelaars van de pont, automobilisten, vrachtwagens en dan die enorme touringcars met dode hoeken moeten daar een bocht nemen om vervolgens op een smalle weg, die tevens uit- en ingang is van de Oosterdoksgarage, hun inzittenden uit te laten, koffers uit de bus halen. Op die plek wordt ruimte gegeven voor zo'n twintig touringcars. De gemeente is hier helemaal van op de hoogte, sterker nog er zijn nog meer plekken gefaciliteerd door de gemeente.</p> <p>Ik heb inmiddels een heel dossier van mails, telefoongesprekken, een interview bij AT5 om te waarschuwen dat het hier vandaag of morgen heel erg fout gaat. Maar de gemeente kijkt weg en gaat liever de schuld zoeken bij automobilisten, fietsers en wandelaars. Nee, de gemeente geeft voorrang aan toeristen, touringcars, cruiseschepen. Kijk niet weg maar ga eens een paar uur in de spits kijken hoe het daar aan toe gaat. En zeg dan maar dat ik ongelijk heb.</p>	<p>moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelfietsen worden steeds meer door Amsterdammers en Nederlandse bezoekers gebruikt. In het lopende experiment moet blijken of deelfietsen een plaats hebben in Amsterdam en zo ja, in welke vorm.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.</p> <p>De andere zorgen die u uit zijn ook punten van zorg voor de gemeente en worden in andere beleidstrajecten meegenomen, maar vallen buiten de mogelijkheden van de Nota Deelmobiliteit. Hopelijk kunt u daar begrip voor opbrengen.</p>
1541-7329	<p>De groei mag fors, beschikbaarheid van deelauto's is op bepaalde momenten te minimaal om op te vertrouwen. Het deelauto model valt of staat bij beschikbaarheid en speelt een grote rol bij de beslissing de eigen auto de deur uit te doen.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
6627-1341	<p>Hebben jullie gedacht aan de kleine ondernemer? Alle deelfietsen zijn wel mooie maar betekent ook dat kleine fietsmakers minder fietsen verkopen of repareren. Hoe moeten ze dan hun huur betalen en blijven bestaan? Jullie moeten misschien met hun gaan praten,</p>	<p>De gemeente draagt de Amsterdamse fietsmakers een warm hart toe. Mogelijk kan de gemeente iets doen met uw suggestie om deelfietsen te integreren met bestaande fietsmakerijen, deelfietsen zitten alleen nog in de</p>

Nota van Beantwoording

	afspraken maken en denken hoe ze ook profijt van het deelsysteem kunnen hebben.	experimentele fase, dus er is nog geen definitieve vorm. Bedankt voor uw reactie en de suggestie.
8506-0565	<p>'Deelvervoer' is een idee-fixe v.w.b. auto's. Nergens in de wereld een succes/mensen willen dat niet op een enkeling na. Deelscooters/fietsen en - bewaar me - bakfietsen verruineren het stadsaangezicht.</p> <p>Ruimte creëren door auto's onder de grond te parkeren en doorstroming te verbeteren i.p.v. hinderen overal, is de enig optie die echt zou werken.</p> <p>Vergeet dit soort 'achter het bureau verzonnen' maatregelen s.v.p.</p>	Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter het beleid omtrent deelvervoer staat. Het lijkt erop dat uw visie zo ver van het voorgestelde beleid af liggen dat we daar ook niet aan tegemoet kunnen komen. Hopelijk hebt u daar begrip voor, en ook dat er vanuit de gemeenteraad tot een andere richting is besloten. Bedankt voor uw reactie.
3825-7026	Ten eerste, wil ik zeggen dat het een goed idee is om meer in te zetten op deelvervoer. Ik ben echter van mening dat het introduceren van deelfietsen geen goed idee is aangezien er al genoeg andere commerciële (soortgelijke) diensten zijn hiervoor. Tevens, zal ik minder inzetten op bakfietsen aangezien deze veel ruimte innemen in de stad en naar mijn idee minder vaak worden gebruikt. Het verhogen van het aantal scooters is een goed idee.	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Deelfietsen worden steeds meer door Amsterdammers en Nederlandse bezoekers gebruikt. In het lopende experiment moet blijken of deelfietsen een plaats hebben in Amsterdam en zo ja, in welke vorm.</p> <p>De deelbakfiets neemt inderdaad redelijk wat ruimte in. Tegelijkertijd blijkt uit de Rapportage Deelmobiliteit 2022 dat ze vaak worden gebruikt voor allerlei nuttige zaken, zoals kinderen naar school brengen.</p>
0092-9660	<p>Streven héél goed, ruimte is nodig voor oa groen en langzaam verkeer, maar:</p> <p>"Deelfietsen en deelscooters, vaste parkeerplek" Helaas heel slecht parkeergedrag van veel gebruikers, vooral brommers van check. Nieuw "merk" zassistu, knalroze fietsen bezetten bijna de helft van de rekken op het Emmaplein.</p> <p>Tijdje terug ander merk, (oranje wellicht?) véél rekken vol huurfietsen op Herman Heijermansweg. De laatste, daar verwacht ik weinig klandizie, zie deze beide niet terug op de kaart.</p> <p>"De scooters staan free-floating door de stad", merkbaar letterlijk, menig keer dwars op het voetpad.</p> <p>"Let daarbij wel op dat je de deelscooter of deelfiets zo parkeert dat niemand er last van heeft." Verbetering nodig</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van (verkeerd) geparkeerde deelscooters en deelfietsen.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p>

Nota van Beantwoording

		<p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p> <p>zassitu is geen deelfietsaanbieder. Deze fietsen zijn eigendom van het bedrijf zassitu gevestigd op aan de Emmalaan.</p>
5669-5238	<p>Bij deelvoertuigen en in het bijzondere auto's vind ik het belangrijk dat de deel auto's niet alleen beschikbaar zijn in het centrum van Amsterdam maar ook in Oud/Nieuw Sloten buurt(dus verder dan het Slotervaart ziekenhuis), Osdorp etc. Nu kan je geen "Share" auto vinden of huren bij België plein of in de omgeving. Heel jammer en een slechte zaak vind ik.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p>
1683-7632	<p>Mooi plan om meer deelvervoer beschikbaar te maken in de stad. Ik maak er graag gebruik van. Mijn zorg is echter de toename van het aantal bakfietsen. De meeste fietspaden zijn te smal om fatsoenlijk te passeren met een bakfiets. Het is mij al een paar keer overkomen dat een groot en log elektrisch aangedreven voertuig zoals een bakfiets me (op de fiets) bijna van de weg af drukte. En ik en mijn vrouw hebben andere gevaarlijke situaties meegemaakt met mensen die duidelijk niet gewend zijn aan de omvang van een bakfiets. Mijn verzoek: houd alstublieft rekening met de capaciteit van het wegennetwerk voor fietsen zoals het er nu ligt, anders krijgen we weer op een nieuwe manier overlast en gevaar. Persoonlijk denk dat het nu al aan de gevaarlijke kant is en dat de meeste fietspaden / wegen nog niet klaar zijn voor nog meer bakfietsen. Voorkomen is beter dan genezen.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.</p> <p>Tegelijkertijd zijn bakfietsen nu eenmaal toegestaan op de fietspaden van Amsterdam, en bieden ze voldoende voordelen in de vervoersmix om de keuze te maken tot de groei van het aantal deelbakfietsen. Naarmate gewinning intreedt zal de veiligheid waarschijnlijk ook toenemen. Hopelijk komt de gemeente hiermee voldoende tegemoet aan uw zorgen.</p>
0389-9381	<p>Ik ben er tegen om de deelscooters verder te faciliteren. Er wordt veel roekeloos mee gereden. Ook nemen scooters veel ruimte in op de stoep. 1200 deelscooters levert vooral meer overlast op.</p>	<p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p>

Nota van Beantwoording

		<p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p>
4506-9647	<p>Het belangrijkste van deelvervoer voor de auto, is dat het niet ten koste mag gaan van de huidige parkeerplaatsen. Hier moeten dus nieuwe parkeerplaatsen komen om de parkeerdruk te verlichten. Mocht dit een succes zijn dan pas overgaan om bestaande parkeerplaatsen hier door te vervangen. Het zelfde geld voor de deel fietsen/scooters. Dit mag niet een belemmering op de stoep vormen of bestanden plekken innemen. Het beste is om deelvervoer alleen toe te passen in nieuwe wijken zodat de buurt meteen goed wordt in gericht hier op en bewoners bewust hiervoor een keuze kunnen maken.</p>	<p>Er is voor gekozen om niet eerst parkeerplekken aan te leggen dan pas deelauto's neer te zetten: het zou niet mogelijk zijn dit te doen in het grootste deel van de stad, waar geen ruimte is voor nog meer parkeerplekken. Bovendien druist dat in tegen het beleid van Amsterdam Autoluw, dat erop gericht is het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte te verminderen.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p>
4701-0957	<p>Dit is een goede beweging. Graag het aantal deelscooters en deelautos uitbreiden en goedkoper maken.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p> <p>De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.</p>
1385-0061	<p>Hier treft u mijn reactie aan: ... Is link naar dropbox. Daarin staat (maar dan met illustratie en beter vormgegeven):</p>	<p>Dank voor uw uitgebreide en weloverwogen reactie.</p> <p>Betreffende uw punten over de auto: het klopt dat deelauto's vooral in gebieden</p>

Nota van Beantwoording

	<p>Reactie van op de nota deelvervoer 2023 14 april 2023</p> <p>Als deelvervoer het alternatief is voor de auto, zoals de wethouder in haar inleiding verwoordt, dan moet gekeken worden naar de plekken waar de auto het meeste is en waar die vandaan komt. Waar de auto het meest geparkeerd staat biedt dat kansen en waar de auto het meest naar toe gaat vraagt dat om maatregelen.</p> <p>In de monitor autoluw van 2021 kan gelezen worden: "In de meer centraal gelegen stadsdelen zien we een lager autogebruik door bewoners dan in Noord, Zuidoost en Nieuw-West. Voorzieningen zijn in de centrale stadsdelen dichtbij waardoor minder vaak de auto gebruikt wordt voor verplaatsingen. Amsterdammers verplaatsen zich het vaakst binnen een straal van 0 tot 5 kilometer. Dit doet men voornamelijk op de fiets of wandelend. Naarmate de bestemming verder weg ligt, gebruikt men meer de auto en het OV. Het gemiddelde autobezit ligt in Amsterdam op 0,23 auto per inwoner en op 0,43 auto per huishouden. In de stadsdelen Noord, Zuidoost en Nieuw-West ligt het gemiddelde autobezit, in lijn met het autogebruik, per inwoner hoger dan in de andere stadsdelen. Bezoekers die naar stadsdelen Noord en Zuidoost reizen, gebruiken relatief vaker de auto dan bezoekers die reizen naar een ander stadsdeel. Een combinatie van gratis parkeergelegenheid en/of beperktere OV-bereikbaarheid kan hieraan ten grondslag liggen. Voor bezoekers geldt dat wanneer zij reizen naar stadsdelen Centrum en Oost, ze juist relatief minder vaak de auto nemen. Zij kiezen vaker voor het OV, de fiets, lopen of de motor/brommer/scooter. Bezoekers die woonachtig zijn in de omliggende gemeenten Zaanstad, Purmerend, Haarlemmermeer en Almere reizen relatief vaak met de auto naar Amsterdam. Men reist aanzienlijk meer met het OV naar Amsterdam vanuit gemeenten die wat verder weg liggen, zoals Rotterdam, Den Haag en Utrecht".</p> <p>De stadsdelen Noord, Zuid-Oost en Nieuw-West lijken dan ook het meest in aanmerking te komen voor nadruk op maatregelen aangaande deelmobiliteit en niet zozeer de meer centraal gelegen</p>	<p>staan waar autogebruik al relatief laag is. De reden daarvoor is dat deelauto's met name incidenteel autogebruik vervangen, en niet goedkoper zijn dan eigen autobezit voor dagelijkse ritten. Daarom staan deelauto's vooral daar waar mensen voor de dagelijkse ritten het OV of de fiets gebruiken. Goede fiets- en OV-ontsluiting is dan ook een voorwaarde voor de acceptatie en het gebruik van deelauto's, alsook de andere deelvervoeropties zoals de deelbakfiets. In stadsdelen zoals Nieuw-West en Noord zijn mensen vaak aangewezen op de eigen auto voor dagelijks vervoer, dus voor deze bewoners is een deelauto een minder aantrekkelijke optie.</p> <p>Wat betreft de deelfiets: er loopt nog een experiment met deelfietsen langs de westlijn van de metro. Dit moet richting bieden aan verder beleid. De OV-fiets is een product van de NS en de gemeente bepaalt niet waar deze wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de deelbakfiets verwelkomt het college uw positieve oordeel.</p> <p>Wat betreft de deelscooter: De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p>
--	---	--

Nota van Beantwoording

<p>stadsdelen. Ook Zaanstad, Purmerend, Haarlemmermeer en Almere verdienen aandacht.</p> <p>Aangaande het speerpunt deel fiets zou ik willen opmerken dat de OV fiets de markt wel heeft en dat daar op geconcentreerd zou kunnen worden. Andere deel fietsen lijken geen toekomst te hebben in Amsterdam; stimuleer die dan ook niet.</p> <p>Aangaande het speerpunt deelbakfietsen merk ik op dat bakfietsen de toekomst hebben en een redding kunnen zijn voor veel efficiënt goederenvervoer in de stad en voor de kades en grachten.</p> <p>Wat betreft het speerpunt deel scooters moet ik opmerken dat daar te veel ruimte wordt geboden. Als een aantal maatregelen wordt genomen kan een beperkt aanbod blijven bestaan maar groei is zeker niet aan de orde. Ook hier geldt weer dat niet in alle stadsdelen het aanbod gelijk moet zijn; meer naar het centrum kan je met minder aanbod volstaan worden.</p> <p>Net zoals nu al op het Leidseplein Rembrandtplein het geval is, waar niet geparkeerd kan worden door deelscooters, zou verplicht parkeren van deelscooters in geo-fenced vakken moeten plaatsvinden; daarbuiten zou parkeren niet mogelijk moeten zijn. Dat lost heel veel irritatie op.</p> <p>Ook irritant is de snelheid waarmee deelscooters kunnen rijden en dat ook doen; 45 km/uur. Nu de maximumsnelheid toch op 30 km wordt gesteld voor al het verkeer in het grootste deel van de stad stel ik voor de maximumsnelheid van deelscooters af te stellen op 25 km/uur. Daarmee lopen ze meer in de pas met fietsers en zijn minder problemen te verwachten.</p> <p>Met het speerpunt deel auto spant de gemeente het paard achter de wagen. Als veel studies blijkt dat een deelauto 10 tot 15 privé auto's kan vervangen. In Amsterdam daarentegen is elke deelauto een auto extra op de weg in plaats van 10 tot 15 minder. Als Amsterdam 2000 deel auto's plaatst dan kunnen daar minstens 20.000 parkeerplekken worden opgegeven.</p> <p>Ook hier geldt weer dat deelauto's een bescheiden plek in de stadsdelen richting centrum moeten worden toegekend onder het motto: op=op.</p> <p>De stadsdelen Noord, Zuid-Oost en Nieuw-West lijken -gelet op de autodruk in die stadsdelen- dan ook het meest in aanmerking te</p>	<p>Hopelijk bent u met deze antwoorden voldoende geïnformeerd omtrent de afwegingen die zijn gemaakt bij de totstandkoming van het nieuwe beleid.</p>
---	---

Nota van Beantwoording

	komen voor deelauto's. Ook met Zaanstad, Purmerend, Haarlemmermeer en Almere zou afstemming moeten plaatsvinden.	
8449-2592	Ik vind het een stap in de goede richting, maar ook weer niet. Met een limiet van 600 per aanbieder, kan een aanbieder nog altijd niet schalen.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad. Het college streeft gecontroleerde groei van deelvervoer na. Zo nodig kan het plafond worden verhoogd.
4000-2556	<p>Ook deze Nota Deelvoeruigen zit weer vol met doel- en drogredeneringen, zonder gebruik van concrete doelstellingen en het buiten beschouwing laten van de kosten die de gemeente betaalt voor het ondersteunen van dit commerciële microhuurvervoer (het is geen deelvervoer, want er wordt voor betaald) voor onder andere alle ambtenaren die hieraan meewerken, de marketing vanuit de gemeente, het gebruik van openbare ruimte, de overlast, de inbreuk op bewonerswelzijn en de kosten voor het advies van derden.</p> <p>Met commercieel deelvervoer wordt de lucht ook niet echt schoner en zeker wordt Amsterdam niet duurzamer, omdat vooral fietsers en OV-gebruik worden ingeruild. Niet zozeer auto's. De generatie die dit vervoer het meeste gebruikt, hebben overwegend geen autobezit. Geldt ook voor toeristen en expats die veel gebruik maken van dit soort commercieel deelvervoer. Het is beter voor Amsterdam om minder commercieel deelvervoer toe te voegen.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter het beleid omtrent deelvervoer staat.</p> <p>Er worden inderdaad kosten gemaakt, maar die zijn erg laag voor de gemeente - de meeste kosten zoals investeringen in voertuigen liggen bij de aanbieders. Het doel is nog steeds overkoepelend om deelvervoer te laten groeien en breder geaccepteerd te krijgen onder Amsterdamse bewoners. Die ambitie kan in gevaar komen door al te specifieke doelen na te jagen die groei onmogelijk maken.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Veel van de deelauto's zijn inmiddels uitstootvrij, en dat percentage neemt toe: vanaf 2025 moeten alle deelauto's uitstootvrij zijn. Dat betekent dat de veelal fossiele auto's die ze vervangen, niet meer de Amsterdamse lucht vervuilen. Alle deelscooters zijn uitstootvrij, en de gemeente is in gesprek met de aanbieders om ze aan te sporen ook de activiteiten omtrent het aanbieden van de scooters (zoals reparatie en vervoer) uitstootvrij te maken.</p> <p>Het klopt dat het grootste deel van de (jonge) deelautogebruikers zelf geen auto bezit. Zij krijgen daarmee een nuttige mobiliteitsoptie door de aanwezigheid van deelauto's. Bovendien is het doel van het nieuwe beleid dat, als zij in de levensfase komen waarin zij vaak een auto zullen aanschaffen (denk aan gezinsuitbreiding), zij dit zullen laten omdat ze gewend zijn geraakt aan deelvervoer. Zo pakt de toename in autokilometers en minder OV-</p>

Nota van Beantwoording

		<p>kilometers op de korte termijn, hopelijk voordelig uit op de lange termijn.</p> <p>De gemeente is tevens bezig met het stimuleren van particuliere deelinitiatieven, zodat zij samen met de commerciële aanbieders een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van privéautobezit en zo een positieve invloed hebben op het gebruik van de openbare ruimte, doordat er minder ruimte voor parkeren nodig is.</p>
3856-5617	<p>Het is een slecht plan. Geen bezit, geen gedoe is voor veel mensen een reden om heel nonchalant om te gaan met fietsen en scooters want het is toch niet van hun. Speciale plekken voor deelfietsen staan vol met wrakken van andere fietsen. Stoepen worden vol geparkeerd met deelscooters zonder erop te letten dat er ook voetgangers nog langs moeten bijv. met een rollator of kinderwagen. Deeltijdauto's blijven te lang geparkeerd staan bij oplaadplekken tot ergernis van autobezitters die willen opladen. En die bakfietsen nemen ook veel teveel ruimte in op de stoepen en worden vaak gebruikt voor boodschappen te vervoeren i.p.v. kinderen. Niet verbazend dat er veel dikke kinderen zijn want ze hoeven niet te lopen!</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u veel hinderlijke situaties ziet. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast van deelscooters hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p> <p>Deelbakfietsen hebben een eigen standplaats die in overleg met het stadsdeel en de buurt wordt bepaald, en zo nodig aangepast.</p>
7387-6573	<p>In principe en vooral op papier een goed plan. Ik ben het helemaal met u eens waar u stelt dat de druk op de openbare ruimte groot is. Of deelvervoer hiervoor een oplossing biedt zal voor een groot deel afhangen van de wijze waarop de voertuigen na gebruik worden achtergelaten (gestald). Het huidige gebruik laat zien dat het gebruikers van vooral deel fietsen en - scooters, niet zo boeit hoe zij hun tweewielers achterlaten. Vaak blokkeren zij stoepen en tijdens</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u veel hinderlijke situaties ziet. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota</p>

Nota van Beantwoording

	<p>een winderige dag vallen zij om, om vervolgens dagenlang in de weg te liggen. Niemand voelt zich verantwoordelijk voor deze voertuigen. Dus graag bij invoering van deze plannen ook voorzien in gereguleerde stallingsplaatsen.</p>	<p>Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast van deelscooters hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Bij genoeg aanwijzingen van overlast kan dat ook bij de door u aangegeven locatie het geval zijn.</p>
<p>9861-3842</p>	<p>Super ideeën, ben benieuwd of deze Nota!</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.</p>
<p>5827-7290</p>	<p>Goede idee</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.</p>
<p>1940-5734</p>	<p>Ik ben in principe voor deelvervoer en maak er zelf ook graag gebruik van. Ik snap alleen niet waarom er voor zowel (bak)fietsen als auto's vaste plekken zijn, maar niet voor scooters. Ik woon in de Jordaan en zie daar veel fout of erg onhandig geparkeerde scooters. Met een verdubbeling van het aantal moeten vaste locaties mogelijk zijn en dat voorkomt een toename van de overlast.</p> <p>Daarnaast hoop ik dat de gemeente lessen leert van de situatie in Parijs, Barcelona, Lissabon etc. en niet zwicht voor de lobby van de 'elektrische step maffia' om die ondingen toe te staan.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van verkeerd geparkeerde scooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>De elektrische step is en blijft verboden in de stad Amsterdam.</p>

Nota van Beantwoording

7138-2908	Wat fijn dat jullie steunen en verbreden de Cargoroo concept. Ik gebruik MyWheels voor mijn deelauto en wil graag deelbakfietsen zien in OudWest!	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.
4392-8597	Ik ben een groot voorstander van het stimuleren van deelvervoer. Dan is het wel van belang dat dit overal in de stad op loopafstand voorhanden is. Ik woon in het oude dorp Sloten. Wij beschikken nu over één deelauto op loopafstand. Die staat nu nog op particuliere grond, maar de grondeigenaar wil daar vanaf. Wat nu? Ik begreep uit het nieuws dat het voor GreenWheels heel lastig is om uit te breiden in de stad, omdat een nieuwe vaste standplaats ten koste gaat van een reguliere parkeerplaats. Als de gemeente daar inderdaad moeilijk over doet, dan kan dit beleid nooit een succes worden. Ook in minder dichtbevolkte delen van de stad moeten die voorzieningen dan op loopafstand beschikbaar zijn. Dat is de enige manier om het aantrekkelijk te maken de eigen (tweede) auto weg te doen. Let daar alsjeblieft op. En kijk met open vizier naar de héle stad!	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. In de nota zetten we voor alle toegestane vormen van deelvervoer (deelfiets, deelbakfiets, deelscooter en deelauto) in op een groter aanbod en betere spreiding over de hele stad.</p> <p>De gemeente stimuleert de uitbreiding van deelauto's door vaste standplaatsen aan te bieden, waarvoor in principe geen verdere voorwaarden zijn. Bij schaarste van parkeerplekken kan het zijn dat bijvoorbeeld invalidenplekken voorrang krijgen. Deze schaarste bestaat meestal niet en dus zijn er veelal geen belemmeringen.</p> <p>In het huidige vergunningstelsel kan de gemeente spreiding niet afdwingen: het is aan de aanbieders om te besluiten waar zij hun deelauto's (rendabel) kunnen neerzetten. Dat kan betekenen dat in bepaalde delen van de stad de uitbreiding van het aantal deelauto's trager gaat dan sommige bewoners willen. De gemeente blijft echter druk uitoefenen op de aanbieders om dit zoveel mogelijk te doen.</p> <p>Tevens wordt door de Vervoersregio Amsterdam onderzocht of er in de toekomst andere vormen kunnen worden gevonden die meer spreiding mogelijk maken, zoals het onderbrengen van deelvervoer in een concessie.</p>
0132-5114	Goed initiatief!!! Dit is de enige oplossing voor vele problemen. Een aantal punten ter aanscherping; Zet niet in op deelscooters, maar stimuleer fat- bikes, deze zijn net iets smaller en dat scheelt toch weer op een fietspad. Deelauto's; dwing aanbieders het niet op tijd maar op afstand te doen. Dit voorkomt racen in de stad. En maak het veeeeel goedkoper. Dat is het bv al in Berlijn dus waarom hier zo duur??? Introduceer ook (deel) kleine autootjes zoals canta Lux of brico's. Hoe kleiner de auto hoe beter, twee kleine auto's op 1 parkeerplaats, hoe gaaf is dat! Weer grote privé auto's uit de binnenstad, ze zijn veel te breed eng om langs te fietsen en nemen veel te veel plaats in. En heb een veel strikter toezicht op weesfietsen, die verstopten te veel de stad, sneller opspeuren en!! Dan ook echt afvoeren. Scheelt	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Bij het maken van beleid moet de gemeente veel belangen tegen elkaar afwegen. Uw suggesties worden meegenomen in de doorontwikkeling van het beleid.</p> <p>De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.</p>

Nota van Beantwoording

	zoveel ruimte! Succes met dit mooie plan!!!	
2878-6462	Deelscooters en deelbakfietsen, een crime op de weg, vooral de bakfietsen op het fietspad geven veel overlast.	Bakfietsen zijn toegestaan op fietspaden, dus ook deelbakfietsen. De gemeente heeft geen aanwijzingen ontvangen dat deelbakfietsgebruikers zich anders gedragen dan privébakfietsgebruikers.
2452-4054	Bij deel bakfiets moet deze op dezelfde plek weer terug gezet worden. Dat is onhandig, net als bij deel scooter zou je de bakfiets gewoon kunnen neerzetten waar je je rit eindigt. Ik ging ergens naar toe en toen betaalde ik ook stalling geld om daarna naar huis te gaan met de deel bakfiets toen moest ik dus veel betalen.	Het college heeft een afweging gemaakt tussen gebruiksgemak en het beperken van hinder voor niet-gebruikers. Door speciale vakken aan te wijzen voor deelbakfietsen wordt ervoor gezorgd dat stoepen goed begaanbaar blijven. Bovendien zorgt het voor bekendheid in de buurt, doordat de deelbakfiets altijd op dezelfde plek staat. Dat neemt niet weg dat het voor individuele gebruikers soms handiger zou kunnen zijn om de deelbakfiets overal neer te kunnen zetten, zoals in uw geval. Dat is onvermijdelijk als er verschillende belangen tegen elkaar afgewogen moeten worden. Het college hoopt dat u hiervoor begrip kunt opbrengen.
4257-1476	Dag, Ik geloof er niks van dat deellovertuigen in Amsterdam de beleidsdoelen dichterbij brengt. Bovendien zijn er ook nadelen: vervuiling openbare ruimte. Dit is zeker een risico omdat de stad ideetjes lanceert en vervolgens het onderhoud en handhaving verwaarloost. Nu al wordt verbod op snorfietsen totaal niet gehandhaafd. En dit geldt (nadelen groter dan voordelen) zeker voor Zeeburgereiland - het doorgaand-autoverkeer-afvoerputje en melkkoe (P&R en tram26) van de stad. 1. Meer keuze, meer vrijheid Deelfietsen en deelscooters worden op Zeeburgereiland overal neer gekwakt. Er zijn geen plekken om de deze neer te zetten. Vervuiling openbare ruimte. Tekenend ook dat er geen Buurthub (zgn alles elektrisch) op Zeeburgereiland is. 2. Geen bezit, geen gedoe Geen gedoe voor de gebruiker, klopt. Wel voor de omgeving overlast. Als het niet je eigendom is dan gaat de gebruiker er nonchalant mee om. Sancties? Handhaving bestaat niet in Amsterdam	Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter het voorgestelde beleid omtrent deellovertuigen staat. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deellovertuigen (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast van deelscooters hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt. De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken. Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. In het algemeen is er in Amsterdam veel behoefte aan meer ruimte voor andere dingen dan geparkeerde auto's.

Nota van Beantwoording

	<p>3. Snel en beter bereikbaar "Let daarbij wel op dat je de deelscooter of deelfiets zo parkeert dat niemand er last van heeft." Denkt bestuur en ambtenarij dat zo'n oproep echt helpt?</p> <p>4. "Ruimte die we hard nodig hebben voor ruimere voet- en fietspaden, meer groen om te ontspannen en te spelen" Op Zeeburgereiland is al ruimte zat voor ruimere fietspaden en groen. Ik zie het niet!</p> <p>5. Deelauto's zijn relatief nieuw Bewoners op Zeeburgereiland met een elektrische auto hebben onvoldoende laadmogelijkheden. Als de stad consequent zouden op Zeeburgereiland meer laadpalen voor bewoners staan. En niet alleen op de dire P&R's</p>	<p>Het aantal laadpalen neemt gestaag toe, maar wordt ook afgeremd door moeilijk op te lossen knooppunten in het stroomnetwerk. Dit staat los van het deelvervoerbeleid.</p>
2214-1031	Ik ben een voorstander voor meer deelvervoer.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
5376-6201	Helemaal voor. Zeker de bakfiets scheelt regelmatig een ritje met de auto. Soms omdat de vracht net iets te groot is voor normale fiets. Maar ook vaak omdat de afstand met gewone fiets (+ kids) iets te ver is.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Het nieuwe beleid is gericht op meer deelvervoer, waaronder de uitbreiding van deelbakfietsen over de hele stad.
8843-7884	Op zich geen slecht plan. Alleen moet er wel veel meer ruimte komen op de fietspaden (alsjeblieft geen zogenaamde invalidenautootjes die met een noodgang over de fietspaden rijden. En alsjeblieft handhaving op te hard rijdende fietsen, scooters en bakfietsen. Jarenlang met plezier door de stad gefietst. Plezier is er wel af	Het college vindt het jammer om te horen dat u met minder plezier fietst dan voorheen. Er vindt doorlopend contact plaats tussen de gemeente en de aanbieders van de door u genoemde voertuigen, naast initiatieven om de privébezitters ervan tot beter rijgedrag aan te sporen. Daarnaast vinden ook regelmatig controles plaats.
6335-9061	Mooi initiatief.	Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023.
2924-6991	Onze beschaving (wat er nog van over is) is gebouwd op privé-eigendom. Niet op allerlei 'collectieve' meuk die sowieso in de meeste gevallen met fout geld (crimineel, Chinees, door netwerkcorruptie verkregen subsidie) wordt gefinancierd.	Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter deel beleid omtrent deelvervoer staat. Voor zover de gemeente weet worden de commerciële aanbieders door gewone, veelal Europese investeerders bekostigd.
6944-0974	Eerlijk gezegd vind ik dit een heel slecht plan, vooral meer gevaarlijke scooters zie ik totaal niet zitten Is er onderzoek waaruit blijkt dat de deelscooters hebben geleid tot minder autogebruik? Of worden die scooters gebruikt in plaats van gewoon fietsen of met OV? Dat denk ik namelijk, en dat zou toch niet de bedoeling moeten zijn (qua gezondheid en klimaat).	Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te

Nota van Beantwoording

	<p>Bovendien is mijn ervaring dat deelscooters, en eerlijk gezegd ook deelfietsen, nog slordiger en asociaal geparkeerd worden dan andere scooters en fietsen. De toegankelijkheid van onze voetpaden, zeker voor mensen met een rolstoel of rollator, is ook belangrijk.</p>	<p>parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelscooters worden niet op dagelijkse basis gebruikt (het merendeel van de gebruikers maakt er één tot tien keer per maand gebruik van). Hierdoor is de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief. Dit gaat inderdaad deels ook af van de fiets en het OV. Deelscootergebruikers hebben veelal echter geen eigen auto. Uit onze rapportage blijkt ook dat 14% van de respondenten de aanschaf van een eigen voertuig heroverwegen. Hiermee raakt een nieuwe generatie gebruikers gewend aan delen in plaats van bezit. Met de inzet op groei en spreiding wordt getracht de regiofunctie van de deelscooter te versterken, waardoor het mogelijk is dat de deelscooter meer autoritten zal vervangen.</p>
9773-4249	<p>De deelscooters geven overlast, niet alleen het rijgedrag, maar zeker ook dat die scooters anoniem overal maar worden neergezet. Ik geloof ook absoluut niet dat alle gebruikers van deelscooters, een scooter zouden aanschaffen als de deelscooter niet gefaciliteerd zou worden door de gemeente. Het statement van de gemeente dat deelscooters zouden leiden tot minder aanschaf lijkt me onjuist. Deelscooters leiden juist tot vervuiling van het straatbeeld en overlast in plaats van een verbetering. Uit eigen ervaring weet ik inmiddels dat het doorgeven van klachten aan Felyx tot niets leidt. Een reactie laat erg lang op zich wachten, vaak langer dan 24 uur, en het is onduidelijk wat Felyx met een klacht doet. Ik constateer in ieder geval dat mijn klachten bij Felyx niet leiden tot een verbetering. De openbare ruimte in Amsterdam is schaars en de</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik</p>

Nota van Beantwoording

	<p>invulling daarvan zou wat mij betreft veel zorgvuldiger mogen dan nu. De enige oplossing die ik zie is dat er door Felyx sneller en beter wordt gehandhaafd. Check lijkt dit beter voor elkaar te hebben.</p>	<p>steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Het is niet zeker of deelscootergebruikers anders wel een eigen scooter zouden hebben aangeschaft, maar een deel van hen geeft wel aan mogelijk de aanschaf van een auto uit te stellen.</p> <p>We zullen uw kritiek op Felyx meenemen in de overleggen die we met de aanbieders hebben.</p>
<p>5627-7036</p>	<p>Dag, De gemeente maakt een grote fout door meer ruimte te geven voor deelfietsen en scooters.</p> <ul style="list-style-type: none"> -De fietsen en scooters zijn er vooral voor dagjesmensen en toeristen, ze zijn absoluut geen winst voor inwoners van Amsterdam die vrijwel allemaal zelf een fiets hebben; -De elektrische (bak)fietsen rijden te hard rijden en zijn gevaarlijk voor normale fietsers -De ziekenhuizen worden extra belast door de heftige verwondingen na ongelukken van fietsers op grote snelheid -De fietspaden en vooral kruispunten binnen de ring zijn nu al te druk en te smal; -Er nu al te weinig parkeerplaatsen voor fietsen in het algemeen, met name binnen de ring -Deelfietsen en scooters wekken daarom vooral ergernis en agressie op bij de meeste inwoners. <p>Het is raar dat een linkse gemeenteraad niet kiest voor de inwoners met een modaal of laag inkomen en een eigen fiets, maar voor de belangen van ondernemers die dagjesmensen en toeristen willen faciliteren. Of de belangen van de fiets- en scooterhuurders.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelvervoerbeleid.</p> <p>Het college vindt verkeersveiligheid belangrijk. Daarom wordt van de inschrijvende partijen van de nieuwe vergunningen voor deelscooters en deelbakfietsen gevraagd een veiligheidsplan aan te leveren met maatregelen waarmee de aanvrager stuurt op optimale veiligheid van de gebruiker en andere weggebruikers. Het college vindt het gevoel van onveiligheid op fietspaden onwenselijk en zet daarom in op plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.</p> <p>Uit gebruikersonderzoeken blijkt dat er een verschuiving plaatsvindt in het gebruik van deelfietsen, van dagjesmensen naar bewoners. Deelscooters worden sowieso overwegend gebruikt door (jonge) Amsterdammers. Sommigen van hen geven aan daardoor minder snel een auto te zullen kopen, wat de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komt.</p>

Nota van Beantwoording

<p>0705-9146</p>	<p>Alsjeblift niet nog meer deel vervoer. Vooral de scooters worden luk raak neer gezet waardoor je amper nog langs kan. Zeker voor mensen die slecht ter been zijn zijn die voertuigen een ramp. Tevens word er als idioten op gereden. Het is een onzinnig plan.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
<p>1423-5324</p>	<p>Graag breng ik mijn visie over elektrische deelscooters onder uw aandacht. Ik ben er absoluut geen voorstander van en leg graag uit waarom.</p> <ul style="list-style-type: none"> - is er uitgezocht of de deelscooter alternatief is voor auto of fiets? In mijn omgeving zie ik fietsers overstappen, voor de auto kan de deelscooter m.i. geen alternatief zijn. Zorgen ze niet enkel voor méér gemotoriseerd vervoer in zogenaamde fietsstad Amsterdam? - bent u wel eens voor het eerst op een scooter gestapt? Is niet zo makkelijk als het lijkt, getuige ook de manier waarop menig deelscooter bestuurd wordt. Ik deel de weg liever met iemand die ervaring heeft op z'n eigen scooter dan met iemand die uit het niets op een deelscooter stapt. - mijns inziens is er een groter probleem met deelvervoer, zoals ook swapfietsen; gebruikers hebben geen respect voor de materie. Je eigen fiets of scooter flikker je niet overal zomaar neer, een swap of Felyx wel. 'Don't be gentle, it's a rental', het maakt toch niks uit dus ze staan vaak dom geparkeerd op de toch al overvolle stoepen. 	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter het beleid omtrent deelscooters staat. Het is vervelend dat u overlast ervaart van de deelscooter. De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p>

Nota van Beantwoording

	<p>- zou u niet eerst eens fatsoenlijk beleid maken om fietsers en voetgangers te beschermen (geen gemotoriseerd verkeer op fietspad bijvoorbeeld) voordat u meer scooters toelaat in de stad?</p> <p>Zorg nou dat fietsers het fijn hebben (fatsoenlijke parkeerplaatsen op straat, sneller groen, betere fietspaden, anti-diefstal maatregelen) dan heb je deze ellende helemaal niet nodig. Voor het milieu hoeft je geen deelscooters te faciliteren, want kom op.....ook zonder onderzoek moet je kunnen toegeven dat dat onzin is.</p>	<p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelscooters worden niet op dagelijkse basis gebruikt (het merendeel van de gebruikers maakt er één tot tien keer per maand gebruik van). Hierdoor is de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief. Dit gaat inderdaad deels ook af van de fiets en het OV. Deelscootergebruikers hebben veelal echter geen eigen auto. Uit onze rapportage blijkt ook dat 14% van de respondenten de aanschaf van een eigen voertuig heroverwegen. Hiermee raakt een nieuwe generatie gebruikers gewend aan delen in plaats van bezit. Met de inzet op groei en spreiding wordt getracht de regiofunctie van de deelscooter te versterken, waardoor het mogelijk is dat de deelscooter meer autoritten zal vervangen.</p> <p>De gemeente probeert met verschillende maatregelen ervoor te zorgen dat fietsen steeds aangenamer wordt in Amsterdam, bijvoorbeeld via het Meerjarenplan Fiets.</p>
0289-1464	<p>Zolang deel auto's véél duurder zijn in gebruik dan het hebben van een eigen auto, zal dit nooit een effectief middel worden.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat de deelauto voor u geen betaalbaar alternatief is. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek van het Nibud dat bij beperkt gebruik van de auto (minder dan 10.000km per jaar) de deelauto voor veel mensen goedkoper is, wat dus voor veel Amsterdammers geldt.</p> <p>De gemeente heeft binnen de lopende vergunningen en ontheffingen beperkte sturingsmogelijkheden, en heeft daardoor geen invloed op de prijsstrategie van de aanbieder. Ondertussen blijven we investeren in onderzoek naar alle vormen van deelvervoer en wijze van aansturing (vergunning en/of concessie), want deze relatief jonge vorm van vervoer is voortdurend in ontwikkeling.</p>
9195-9916	<p>Ik ben voorstander van het principe delen - er staat teveel blik op straat, dit is een aanslag op grondstoffen/milieu en ruimte. Met het oog op deelauto's heb ik persoonlijk ervaring (en ben ik zeer positief). Met het oog op deelscooters en fietsen heb ik die niet, hiervan ervaar ik louter negatieve ervaringen door het parkeerbeleid van gebruikers (zowel in Amsterdam als elders). Ik weet niet of de gemeente hier voldoende op handhaaft. Het is mijn indruk dat de gemeente NIET handhaaft. Het is mijn indruk dat aanbieders NIET geboeid zijn door deze overlast. Het is mijn indruk dat gebruikers denken aan hun eigen gemak en niet aan de stad.</p>	<p>Het college vindt het prettig dat er steun is voor de nota deelvervoer 2023. Tegelijkertijd is het vervelend dat u overlast ervaart van verkeerd geparkeerde deelscooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota</p>

Nota van Beantwoording

	<p>En dat brengt mij op het volgende punt. Amsterdam is een sociale stad, maar de jonge gebruikers van de deelscooter lijken me per definitie een categorie die vooral aan zichzelf denkt. Ik denk dat er voor de stad een taak ligt om de definitie van gemeenschappelijk ruimte socialer vorm te geven. Maar dat wordt lastig, oa vanwege alle toeristen (overlast) en/of terrassen die de openbare ruimte innemen. Voor mensen slecht ter been is deze stad een ramp. Het lijkt me dat de sociale cohesie verdwijnt.</p> <p>Met betrekking tot deelauto's: ik heb een oude privé auto die ik soms zakelijk vervang door een deelauto. De kosten kan ik declareren. Voor privé gebruik buiten de stad is een deelauto ongunstig. Een landelijke deelvergunning zou zeer interessant kunnen zijn ivm de kosten.</p> <p>Ik sluit niet uit dat ik bij verkoop van mijn auto, ga delen. Maar toch denk ik dat het handig zou zijn voor mensen in die transitie, om hun parkeervergunning te behouden. Indien die blijvend vervalt, zou ik meteen een nieuwe auto kopen. Wanneer ik hier op terug kan komen zou ik een periode louter gebruik maken van een deelauto om dit uit te proberen.</p> <p>Mijn reactie gaat alle kanten op maar het komt neer op het volgende: ik ben voorstander van de deeleconomie maar ik heb GEEN vertrouwen dat de Amsterdamse gemeente de ontwikkeling en uitbreiding van deelscooters gecontroleerd zal handhaven.</p>	<p>Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Het is inderdaad zo dat de deelscooter vooral door jongeren wordt gebruikt, maar onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs. Uw suggestie voor het tijdelijk behouden van een parkeervergunning om deelauto's te proberen is interessant. Tegelijkertijd moet de gemeente de doorstroming van schaarse parkeervergunningen afwegen tegen het stimuleren van deelauto's. Deze suggestie zal ambtelijk worden meegenomen.</p>
<p>6240-4801</p>	<p>Deelfietsen, deelauto's, deelbakfietsen, allemaal prima. Maar doorgaan met deelscooters is een grote fout. Niet alleen blijkt uit onderzoek dat de meeste scooterhuurders niet overstapten van de auto maar van de fiets en het OV. Dus het levert nauwelijks minder autoverkeer op. Wel veel ergernis: ze scheuren over fietspaden, parkeren scooters op wandelroutes, stappen dronken op de scooter, kortom alleen maar overlast in een stad die niets of vrijwel niets doet aan handhaven. Conclusie: deelscooters de stad uit, stoppen met dit gevaarlijke en mislukte experiment.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>Deelscooters worden niet op dagelijkse basis gebruikt (het merendeel van de gebruikers maakt er één tot tien keer per maand gebruik van). Hierdoor is de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief. Dit gaat inderdaad deels ook af van de fiets en het OV. Deelscootergebruikers hebben veelal echter geen eigen auto. Uit onze rapportage blijkt ook dat 14% van de respondenten de aanschaf van een eigen voertuig heroverwegen. Hiermee raakt een nieuwe generatie gebruikers gewend aan delen in plaats van bezit. Met de inzet op groei en spreiding wordt getracht de regiofunctie van de deelscooter te</p>

Nota van Beantwoording

		<p>versterken, waardoor het mogelijk is dat de deelscooter meer autoritten zal vervangen.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Het is inderdaad zo dat de deelscooter vooral door jongeren wordt gebruikt, maar onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
8795-9914	<p>Er is ten eerste geen sprake van 'deel'vervoer maar van huurvervoer waar commerciële partijen aan verdienen. De stad is vol en druk. 'Deel'scooters worden overal maar lukraak gedropt en de gebruikers nemen te weinig verantwoordelijkheid. En wat wil de gemeente? Nog meer 'deel'vervoer. Om de personenauto te bannen, maar tegelijkertijd wordt het OV-netwerk uitgekleeft. Wie het begrijpt mag het nog zeggen? 'Deel'vervoer moet worden gestopt omdat het in de volle drukke stad niet werkt en alleen maar ergernis en overlast veroorzaakt.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde beleid omtrent deelscooters.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om de overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde scooters weg te halen. Bovendien zijn er nu al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken</p>

Nota van Beantwoording

		<p>Het klopt dat de deelauto's in bezit zijn van commerciële partijen. Tegelijkertijd worden ze wel door verschillende mensen gebruikt, in tegenstelling tot de meeste privéauto's. Vandaar dat we ze deelauto's noemen. Er wordt ook gewerkt aan beleid om particuliere deelinitiatieven makkelijker te maken, waarmee hopelijk aan uw kritiek tegemoet wordt gekomen.</p> <p>De mogelijke verandering van het OV-netwerk staat los van het beleid omtrent deelscooterbeleid.</p>
8508-5616	<p>Ik vind het schandalig dat de gemeente openbare ruimte die van ons allemaal is gratis ter beschikking stelt aan ondernemers. Al jaren weten we dat steeds meer stoepen onbegaanbaar zijn, omdat huurfietsen en scooters maar raak worden neergepleurd. Onmiddellijk stoppen met dit zogenaamde experiment! Zakken vullen van ondernemers is niet jullie taak.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overall in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
4319-8113	<p>Stop aub met zgn deelscooters het zijn huurscooters staan bijna standaard op zebrapaden , blindegeleidestroken hoeken , dwars op de stoep . Vervangt de fiets niet de auto</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we</p>

Nota van Beantwoording

		<p>mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p> <p>Deelscooters worden niet op dagelijkse basis gebruikt (het merendeel van de gebruikers maakt er één tot tien keer per maand gebruik van). Hierdoor is de deelscooter een aanvullend mobiliteitsalternatief. Dit gaat inderdaad deels ook af van de fiets en het OV. Deelscootergebruikers hebben veelal echter geen eigen auto. Uit onze rapportage blijkt ook dat 14% van de respondenten de aanschaf van een eigen voertuig heroverwegen. Hiermee raakt een nieuwe generatie gebruikers gewend aan delen in plaats van bezit. Met de inzet op groei en spreiding wordt getracht de regiofunctie van de deelscooter te versterken, waardoor het mogelijk is dat de deelscooter meer autoritten zal vervangen.</p>
7156-0347	<p>De groei van het aantal huurscooters is absurd. Die worden alleen voor korte ritjes gebruikt en overal in de stad illegaal weer geparkeerd. Dit veroorzaakt veel onnodige overlast. Het geparkeerde aanbod van huur(bak)fietsen, -scooters en auto's gebruikt veel ruimte. Het beste is om dat op vaste plekken te doen. Zie het eerdere mislukte voorbeeld van de overlast die werd veroorzaakt door de strooifietsen in de stad. De term deelscooter etc. is misleidend overigens. Het is gewoon commerciële verhuur van dit soort voertuigen in de openbare ruimte, niets delen.</p>	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelvervoerbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelvervoer (met name deelscooters en deel(bak)fietsen) om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op</p>

Nota van Beantwoording

		<p>www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>
2701-0516	Ik wil helemaal geen deelvervoer. De plekken waar die dingen staan zijn niet te belopen. Ik wil gewoon niet afhankelijk zijn van dit soort vervoersmiddelen en zelf kunnen gaan en staan waar ik wil. Het is trouwens ook duurder dan eigen vervoer en ik mag of kan mijn hond er niet mee vervoeren.	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u niet achter het beleid omtrent deelvervoer staat en hoopt dat de effecten van dit beleid ook voor u of mensen in uw omgeving positief uitpakken. De gemeente heeft niet als doel om u afhankelijk te maken van deelvervoer, maar om te zorgen dat het aanwezig is als mogelijkheid voor wie er gebruik van wil maken.</p>
6232-0031	Deelscooters nemen onevenredig veel ruimte in in de openbare ruimte. Graag alleen behouden met vaste stallingsplaatsen.	<p>Het college vindt het jammer om te horen dat u zich niet kunt vinden in het voorgestelde deelscooterbeleid.</p> <p>De gemeente is continu in gesprek met de aanbieders van deelscooters om overlast te verminderen. Zo zijn de aanbieders verplicht om foutgeparkeerde voertuigen weg te halen. Er zijn op dit moment al een aantal gebieden waar het verboden is om de scooter te parkeren, deze worden uitgebreid in de toekomst. Daarnaast worden gebieden met smalle stoepen (<1,50m) uitgesloten van parkeren. Zie de Nota Deelvervoer, paragraaf 3.4.5 Uitvoeren waar gaan we mee door (korte termijn)?.</p> <p>Onderzoek laat zien dat het aantal meldingen van overlast hetzelfde is gebleven, ondanks meer gebruik van deelscooters. Dit betekent dat het gebruik steeds netter wordt (zie de Rapportage Deelmobiliteit 2022, te vinden op www.amsterdam.nl/deelvervoer onder kopje Meer informatie). De hierboven beschreven maatregelen moeten deze trend versterken.</p> <p>Verder starten we in de volgende vergunningenronde voor de deelscooter met de geleidelijke uitfasering van het free-floatingstelsel (overal in de stad parkeren) ten gunste van locatie-specifieke digitale en fysieke hubs.</p>