

Jaar	2019
Afdeling	1
Nummer	1053
Publicatiedatum	28 juni 2019
Ingekomen onder	AE
Ingekomen op	donderdag 20 juni 2019
Behandeld op	donderdag 20 juni 2019
Status	Aangenomen

Onderwerp

Motie van het lid Ceder inzake de beleidsnota Deelmobiliteit Kansen voor de Stad (verschil tussen verhuur en bewonersdeelvervoer)

Aan de gemeenteraad

Ondergetekende heeft de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over de beleidsnota Deelmobiliteit Kansen voor de Stad (Gemeenteblad afd. 1, nr. 578).

Overwegende dat:

- Bewonersdeelvervoer wenselijk is en bevordert dient te worden maar dit niet geldt voor de commerciële verhuur van bijvoorbeeld steps, fietsen en auto's;
- Daarom onderscheid in beleid, definitie en naam voor beide verschillende soorten mobiliteit cruciaal is.

Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

Helder onderscheid aan te brengen in beleid, definitie en naam tussen bewonersdeelmobiliteit en commerciële verhuur van mobiliteitsvormen.

Het lid van de gemeenteraad

D.G.M. Ceder



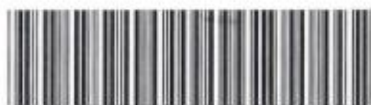
**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperstraat 113
1018 VN Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Leden van de gemeenteraad



Datum 3 september 2019
Ons kenmerk V&OR/INT/2019000168
Uw kenmerk
Behandeld door R. Lindeman, V&OR - Kennis en Kaders, r.lindeman@amsterdam.nl
Kopie aan
Bijlage
Onderwerp Afdoen moties inzake deelmobiliteit

Zeer geachte leden van de gemeenteraad,

Bij de behandeling van de nota Deelmobiliteit, kansen voor de stad in de raadsvergadering van 20 juni 2019 heeft de gemeenteraad de volgende vijf moties aangenomen:

1. Motie 1053: Helder onderscheid aan te brengen in beleid, definitie en naam tussen bewonersdeelmobiliteit en commerciële verhuur van mobiliteitsvormen (raadslid Ceder).
2. Motie 1056: Minimaal 3 wijken te selecteren waar (kleinschalige) experimenten met een deel e-bakfietsen worden toegelaten en actief te zoeken naar (verschillende) aanbieders voor deze experimenten (raadsleden Timman en Boutkan).
3. Motie 1057: In gesprek te gaan met de stadsdelen teneinde van hen te vernemen in welke wijken zij een deelfietsexperiment met significante omvang als toegevoegde waarde voor de lokale mobiliteit en leefbaarheid verwachten en te kijken of deze experimenten mogelijk gemaakt kunnen worden (raadslid Timman).
4. Motie 1058: De mogelijkheid voor een experiment te verkennen, waarbij samengewerkt wordt met een platform dat Amsterdammers faciliteert eigen voertuigen te delen en de raad hier vóór 1 januari 2020 over te informeren (raadslid Timman).
5. Motie 1059: Een digitaal instrument te ontwikkelen dat de gemeente helpt de handhaving van de deelfietsen en deelscooters – zowel fysiek in de openbare ruimte als digitaal op het internet – in goede banen te leiden (raadsleden Bakker, Ernsting, Boutkan en Yilmaz).

Met deze brief willen we u informeren over de uitvoering van deze moties.

Ad 1. Motie 1053: Helder onderscheid aan te brengen in beleid, definitie en naam tussen bewonersdeelmobiliteit en commerciële verhuur van mobiliteitsvormen (raadslid Ceder).

Met het vaststellen van de Nota Deelmobiliteit, kansen voor de stad, heeft de raad ingestemd met dat Amsterdam de aankomende twee jaar ervaring gaat opdoen met deelmobiliteit. Er worden maximaal twee stadsbrede vergunningen verleend aan twee partijen voor het mogen aanbieden van elektrische deelbrommers. De partijen die een vergunning zullen krijgen voor het mogen aanbieden van elektrische deelbromfietsen zullen commerciële bedrijven zijn.

Het nieuwe beleid geeft ook de mogelijkheid om de aankomende twee jaar te experimenteren met deelfietsen en andere schone deelvoertuigen in kleinschalige experimenten, waarvoor een ontheffing kan worden aangevraagd als er sprake is van een zogenoemde mobiliteitsopgave of –wens vanuit bijvoorbeeld bewoners om een alternatief te bieden als vervanging van eigen vervoer in een straat of wijk. Een goed voorbeeld hiervan is de Mobiliteitshub van Schoon schip in de Buiksloterham. Dit bewonersinitiatief, samen opgezet met Next Urban Mobility is nu mogelijk omdat de voertuigen niet in de openbare ruimte worden aangeboden. Het is denkbaar dat deze initiatieven ook in de openbare ruimte worden ontplooid. Bij bewonersdeelmobiliteit ligt het initiatief bij Amsterdammers zelf.

Ad 2. Motie 1056: Minimaal 3 wijken te selecteren waar (kleinschalige) experimenten met een deel e-bakfietsen worden toegelaten en actief te zoeken naar (verschillende) aanbieders voor deze experimenten (raadsleden Timman en Boutkan).

Het project eBuurthubs (onderdeel van Smart Mobility) is erop gericht nieuwe mobiliteitsconcepten te testen, autobezit te verminderen en bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten. Een zogeheten eBuurthub is een fysiek cluster van gedeelde elektrische mobiliteit in een wijk georganiseerd door de gebruikers van deze buurt of wijk. Het is ontworpen om op lokaal niveau elektrische deelmodaliteiten te gebruiken en promoten.

eBuurthubs zijn kleinschalig, gepositioneerd in de wijk en richten zich op first mile oplossingen en hebben als doel gedragsverandering teweeg te brengen. De inhoud en grootte van de eBuurthub wordt bepaald door de bewoners van de wijk. Vanaf 2020 worden Amsterdammers uitgedaagd om met voorstellen te komen om in hun wijk een eBuurthub te realiseren. In totaal worden er zo'n 15-20 eBuurthubs gerealiseerd. Als onderdeel van dit project maken we een menukaart (raamovereenkomst) met verschillende voertuigen waar Amsterdammers de eBuurthub mee kunnen samenstellen. Een e-deelbakfietsaanbieder maakt hier ook onderdeel van uit. Door met hen samen te werken creëert Amsterdam de mogelijkheid om op meerdere vaste plekken een e-deelbakfiets te gebruiken.

Hiernaast wordt verkend of, waar en hoe, in aanvulling op deze eBuurthubs, invulling kan worden gegeven aan experimenten voor e-deelbakfietsen om te kunnen voldoen aan bepaalde mobiliteitsbehoeften of-wensen.

Ad 3. Motie 1057: In gesprek te gaan met de stadsdelen teneinde van hen te vernemen in welke wijken zij een deelfietsexperiment met significante omvang als toegevoegde waarde voor de lokale mobiliteit en leefbaarheid verwachten en te kijken of deze experimenten mogelijk gemaakt kunnen worden (raadslid Timman).

Door de aankomende twee jaar uitvoering te geven aan het vastgestelde beleid Deelmobiliteit

kansen voor de stad, door het verlenen van stadsbrede vergunningen aan maximaal twee partijen voor het mogen aanbieden van deelbromfietsen en het doen van experimenten met deelfietsen en overige schone deelvoertuigen, heeft Amsterdam de mogelijkheid om meer ervaring op te doen met deelmobiliteit. Hierdoor krijgen we inzicht in de bijdrage van deelmobiliteit op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. De uitkomsten van de experimenten zijn bepalend voor de ruimte die deelvoertuigen na 2021 krijgen in de stad.

Bij de verkenningen waar en in welke omvang experimenten kunnen worden gehouden met deelmobiliteit, zullen gesprekken met stadsdelen worden gevoerd over mogelijkheden voor het uitvoeren van een experiment om zo voldoende ervaring op te doen voor de evaluatie. Het college deelt dat de experimenten van enige omvang en duur moeten zijn om voldoende informatie in te winnen op basis waarvan kan worden geconcludeerd of deelmobiliteit bijdraagt aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Ad 4. Motie 1058: De mogelijkheid voor een experiment te verkennen, waarbij samengewerkt wordt met een platform dat Amsterdammers faciliteert eigen voertuigen te delen en de raad hier vóór 1 januari 2020 over te informeren (raadslid Timman).

Als onderdeel van het programma Smart Mobility werkt de gemeente samen met diverse platformen die Amsterdammers in staat stelt hun voertuigen te delen (denk hierbij aan Snappcar en Mywheels). De gemeente is niet voornemens een dergelijk platform zelf te faciliteren, maar verwijst bewoners actief naar het aanbieden van hun voertuig op zo'n platform (bijvoorbeeld in de jaarlijkse nieuwsbrief parkeren). Binnen het programma Smart Mobility – zoals in het project Reisproef - werken we samen met diverse partijen. Vanuit die proef weten we dat Snappcar en Mywheels door deelnemers goed gevonden worden.

Binnen het project eBuurthub worden bewoners op weg geholpen in het organiseren van hun eigen (elektrische) deelmobiliteit. Er zijn diverse vormen mogelijk om deze eBuurthub te organiseren; met bestaande deelaanbieders of als coöperatie. Het Smart Mobility team verkent op dit moment de mogelijkheden tot samenwerking met partijen die bewoners kunnen helpen met het opzetten van een deel-coöperatie inclusief de digitale(platform) tools om het delen te faciliteren.

Ad 5. Motie 1059: Een digitaal instrument te ontwikkelen dat de gemeente helpt de handhaving van de deelfietsen en deelscooters – zowel fysiek in de openbare ruimte als digitaal op het internet – in goede banen te leiden (raadsleden Bakker, Ernsting, Boutkan en Yilmaz).

Met het programma Smart Mobility wordt toegewerkt naar een digitaal mobiliteitsdataplatform. In dit mobiliteitsdataplatform wordt gemeentelijke informatie over het mobiliteitsdomein (bijvoorbeeld over voetgangers, fiets, auto, taxi, vervoer over water) gemonitord en wordt in een later stadium de data van marktpartijen gebruikt om te monitoren. De data blijft in principe eigendom van de leverende partij en wordt door de gemeente verwerkt ten behoeve van monitoring, analyse en sturing, zodat de stad bereikbaar en leefbaar blijft in de toekomst.

Door middel van het opbouwen van haar datapositie, versterkt Amsterdam haar regierol in het digitale mobiliteitsdomein. Met de juiste koppelingen en afspraken tussen aanbieders en het

mobiliteitsdataplatform kan dit ook worden ingericht voor deelbromfietsen en andere voertuigen waarvoor een ontheffing is verleend. Zowel in de nadere regels deelmobiliteit als de uitwerking van de agenda autodelen worden deelvoertuigaanbieders gevraagd om toe te werken naar het real time aansluiten op dit gemeentelijke mobiliteitsdataplatform.

Het programma Smart Mobility beoogt aan het einde van 2020 een eerste versie van het mobiliteitsdataplatform gereed te hebben waarbij gemeentelijke informatie over het mobiliteitsdomein toegankelijk zijn en gemonitord kunnen worden. In het daaropvolgende jaar worden marktpartijen uitgenodigd om deel te nemen aan het mobiliteitsdataplatform.

Het zwaartepunt ligt nu op het oprichten van een mobiliteitsdataplatform en het verzamelen van mobiliteitsdata. Na doorontwikkeling kan het worden ingezet voor handhaving.

Digitale veiligheid en het waarborgen van privacy is een belangrijk onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsdataplatform. We werken toe naar een regierol in het digitale mobiliteitsdomein zodat de mobiliteitsdata niet slechts in commerciële handen is. Ook stellen we als gemeente eisen aan digitale veiligheid en gegevensbescherming.

Het college beschouwt bovenstaande moties hiermee als afgedaan.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam



Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit