Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de College vergadering van 08 april 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Agendapunt: B36

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met invoeren van deelauto's uitstootvrije per 1 januari 2026 met een overgangstermijn van 2 jaar voor deelauto's met een brandstofmotor

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen dat de ambitie uit de Agenda Autodelen (raad, 2019) en de nota Deelvervoer (raad, 2023) om alle deelauto's in 2025 uitstootvrij te laten zijn niet haalbaar is vanwege **de complexiteit** voor gemeente, laadpaal-aanbieders en deelauto-aanbieders. Het bleek financieel niet haalbaar om bij elke belanghebbenden parkeerplek een laadpaal te plaatsen, laadpaalaanbieders leden een kostenderving op deze laadpalen die door de gemeente betaald zou moeten worden en de aanschaf van elektrische auto's vormt een uitdaging voor deelauto aanbieders. We maken daarom gebruik van de mogelijkheid om een overgangsperiode in te zetten, een mogelijkheid die al was aangekondigd in de Nota Deelvervoer 2023.

2. In te stemmen met de overgangsregeling van 2 jaar voor deelauto's met een brandstofmotor. De overgangsregeling bevat de volgende punten:

a. Vanaf 1 januari 2026 moeten nieuwe deelauto's uitstootvrij zijn om in aanmerking te komen voor een autodeelvergunning;

b. Vanaf 1 januari 2028 moeten de bestaande deelauto's met een brandstofmotor vervangen zijn door een uitstootvrije auto;

c. Het principe dat elke belanghebbendenplek voor deelauto's zijn eigen oplaadpunt krijgt wordt losgelaten.

d. De gemeente verkent aanvullende maatregelen zoals laadpleinen voor deelauto's en het plaatsen van een eigen laadpaal.

e. Voornemen met inachtneming van het voorgaande, de raad voor te stellen om de parkeerverordening in die zin te wijzigen.

3. Kennis te nemen van de reacties van de deelauto-aanbieders op de overgangsregeling:

Een aantal aanbieders is van mening dat het inzetten van de overgangstermijn de marktwerking verstoort. De gemeente meent dat geen van de partijen worden bevoordeeld als gevolg van overheidsbeleid omdat de overgangsregeling potentieel voor alle partijen geldt.

4. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief.

Kernboodschap

Het college heeft besloten dat nieuwe deelauto's per 1 januari 2026 uitstootvrij dienen te zijn. Daarmee is de transitie naar alle deelauto's uitstootvrij met een jaar uitgesteld naar 1 januari 2026; aanvullend is er voor de huidige deelauto's met een brandstofmotor een overgangsregeling opgesteld. Het aanbieden van een laadpaal voor deelauto op een belanghebbende plek is losgelaten. Op deze wijze bieden we nu een pad waarbij uiterlijk 1 januari 2028 alle deelauto´s uitstootvrij moeten zijn.

Bestuurlijke achtergrond

Deelmobiliteit wordt ingezet als één van de oplossingen om mobiliteit, leefbaarheid, ruimte op straat en bereikbaarheid in de stad in balans te houden. Het beleid hiervoor is vastgesteld in de Agenda Autodelen (2019) en Agenda Autoluw (2020) en de Nota Deelvervoer (2023).

In het coalitieakkoord 2022-2026 staat 'er komen meer elektrische laadpalen en we stimuleren uitstootvrij en duurzaam vervoer. Het programma Luchtkwaliteit zetten we door om uitstoot te verminderen en de lucht gezonder te maken.' (p61). Het beleid staat beschreven in:

- het Actieplan Schone Lucht (2019);

- het Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020-2030 (2020);

- en de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 (2023).

Bestuurlijke prioriteit

Niet van toepassing.

Wettelijke grondslag

Artikel 160 Gemeentewet 1. Het college is in ieder geval bevoegd:

a. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast;

Artikel 169 Gemeentewet

1. Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.

2. Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

Op grond van de Parkeerverordening 2025, gelet op artikel 6.1.3 en gelet op het artikel

6.1 onder de nadere regelgeving, is het college bevoegd tot nadere regels vast te stellen

Onderbouwing besluit

ad1 Kennis te nemen dat de ambitie uit de Agenda Autodelen (raad, 2019) en de nota Deelvervoer (raad, 2023) om alle deelauto's in 2025 uitstootvrij te laten zijn niet haalbaar is vanwege financiële uitdagingen voor gemeente, laadpaal-aanbieders en deelauto-aanbieders. Het bleek financieel niet haalbaar om bij elke belanghebbenden parkeerplek een laadpaal te plaatsen, laadpaalaanbieders leden een kostenderving op deze laadpalen die door de gemeente betaald zou moeten worden en de aanschaf van elektrische auto's vormt een uitdaging voor deelauto aanbieders.

In de Agenda Autodelen (2019) is opgenomen dat alle deelauto's in 2025 uitstootvrij moeten zijn en heeft de gemeente ingezet op het ondersteunen van de maatregel 'alle klassiek deelauto's uitstootvrij in 2025' door het plaatsen van laadpalen op vaste standplaatsen voor deelauto's zoals ook opgenomen in het Strategisch plan Laad me (2020). In de nota deelvervoer (raad, juli 2023) staat verder dat 'de transitie naar elektrisch wordt ondersteund door het plaatsen van laadpalen op daarvoor technische geschikte vaste standplaatsen. Daar waar geen laadpalen kunnen worden geplaatst, wordt gezocht naar andere, alternatief geschikte standplaatsen in de buurt van de huidige vaste standplaats.' In de Nota Deelvervoer 2023 (raad, 2023) is opgenomen dat alle deelauto's per 1 januari 2025 uitstootvrij moeten zijn en dat een overgangsregeling overwogen kan worden bij eventuele capaciteitsknelpunten.

De overgang van fossiel aangedreven naar uitstootvrije deelauto's vormt een uitdaging voor deelauto-aanbieders met een vaste standplaats (1), de laadpaalaanbieders (2) en de gemeente (3):

(1) De deelauto-aanbieders met een vaste standplaats moeten het wagenpark vervangen naar elektrisch en de overstap heeft impact op de operatie (gebruikers moeten laden in plaats van tanken) en het businessmodel (kosten voor vervanging en aanschaf elektrisch auto). De aanschaf van een volledig elektrisch wagenpark een uitdaging voor een deel van de aanbieders.

(2) Met de twee laadpaalaanbieders in Amsterdam (Total en Equans) zijn afspraken gemaakt over een vast aantal te plaatsen laadpunten die specifiek beschikbaar zijn voor deelauto's met een vaste standplaats. Dat levert gederfde inkomsten op voor de laadpaalaanbieders. Een laadpunt met één deelauto op een vaste standplaats laadt significant minder kWh dan een regulier openbaar laadpunt waar meerdere auto's per dag laden. Ook gaat het aantal laadpunten voor deelauto's af van het totaal aantal te plaatsen laadpunten die commercieel wel aantrekkelijk zijn. De laadpaal (en de parkeerplaats) wordt inefficiënt gebruikt omdat een openbaar laadpunt normaal gesproken een veelvoud van elektrische auto's bedient, in plaats van één deelauto.

De gederfde inkomsten worden nu doorberekend in het reguliere tarief voor alle laadpunten (~1ct per kWh).

(3) De gemeente: er zijn op dit moment 850 van de 1.400 locaties met vaste deelauto's die niet geschikt zijn om een laadpunt bij te plaatsen (vanwege kabels in de grond, wortels van bomen, etc.). Om deze deelauto's toch te voorzien van een laadpaal zouden deze verplaatst moeten worden. De verplaatsingskosten zijn geraamd op 1,4 miljoen (exclusief personele kosten). Hiervoor is geen dekking.

In de Nota Deelvervoer 2023 is in paragraaf 3.3.5 ten aanzien van de gewenste elektrificatie van deelauto's op vaste standplaatsen opgenomen dat in geval van capaciteitsknelpunten, de gemeente een overgangstermijn kan overwegen. Het inzetten van een overgangstermijn vergt een zorgvuldige afweging van belangen op een complex dossier.

In de loop van 2023 is gebleken dat de transitie naar uitstootvrije deelauto's op vaste standplaatsen een uitdaging vormt voor de deelauto-aanbieders, de laadpaal-aanbieders en de gemeente. Er is toen door wethouder Van Der Horst besloten om de deadline te verschuiven van 1 januari 2025 naar 31 december 2025.

ad2. In te stemmen met de overgangsregeling van 2 jaar voor deelauto's met een brandstofmotor. De overgangsregeling bevat de volgende punten:

(a) Vanaf 1 januari 2026 moeten nieuwe deelauto's uitstootvrij zijn om in aanmerking te komen voor een autodeelvergunning;

(b) Vanaf 1 januari 2028 moeten de bestaande deelauto's met een brandstofmotor vervangen zijn door een uitstootvrije auto;

(c) Het principe dat elke belanghebbendenplek voor deelauto's zijn eigen oplaadpunt krijgt wordt losgelaten

(d) De gemeente verkent aanvullende maatregelen zoals laadpleinen voor deelauto's en het plaatsen van een eigen laadpaal.

(e) Voornemen met in acht neming van het voorgaande, de raad te vragen, de parkeerverordening in die zin te wijzigen.

ad2a Vanaf 1 januari 2026 moeten nieuwe deelauto's uitstootvrij zijn om in aanmerking te komen voor een autodeelvergunning.

De vergunningsvoorwaarde uitstootvrij voor nieuwe deelauto's gaat in per 1 januari 2026.

ad2b Vanaf 1 januari 2028 moeten de bestaande deelauto's met een brandstofmotor vervangen zijn door een uitstootvrije auto.

Dat betekent dat deelauto's met een brandstofmotor vanaf 1 januari 2028 geen recht meer hebben op een autodeelvergunning. Alle deelauto's zijn vanaf dat moment uitstootvrij en staan er geen deelauto's meer bij openbare laadpalen.

Voor de huidige 450 belanghebbendenplekken die op dit moment voorzien zijn van een laadpaal geldt dat deze worden opgezegd met een overgangstermijn van ten hoogste twee jaar tot 1 januari 2028. De 450 bestaande belanghebbendenplekken komen dan per 1 januari 2028 vrij voor een andere invulling, zoals een laadplein voor deelauto's of als parkeerplaats met een openbaar oplaadpunt. Dit gebeurt omdat de vaste belanghebbendenplekken zijn opgeheven (zie beslispunt 2c). Indien gewenst kunnen de betreffende aanbieders een andere vaste plek zonder laadpaal aanvragen.

Voor de deelauto's met een brandstofmotor op een vaste standplaats waar geen laadpunt geplaatst kan worden, geldt dat deze worden opgezegd met een overgangstermijn van ten hoogste twee jaar tot 1 januari 2028. Indien een aanbieder het fossiele voertuig vervangt door een uitstootvrij voertuig dan kan de aanbieder de plek behouden.

ad2c Het principe dat elke belanghebbendenplek voor deelauto's zijn eigen oplaadpunt krijgt wordt losgelaten.

Het principe dat elke deelauto een vast openbaar laadpunt krijgt, wordt losgelaten. Het plaatsen van een openbaar laadpunt voor één vaste deelauto is inefficiënt: een regulier openbaar laadpunt bedient een veelvoud aan elektrische auto's, niet slechts één deelauto. Daarnaast leidt de laadpaalexploitant

een fors exploitatietekort op deze laadpunten.

De praktijkervaring laat zijn dat een vaste deelauto op het laadpunt een omzet genereerd die lager is dan 50% van het Amsterdams gemiddelde van een vrij toegankelijk laadpunt.

Het faciliteren van een vast laadpunt voor belanghebbende plekken is in 2023 gepauzeerd. Met het vaststellen van de overgangsregeling wordt definitief geen vast openbaar laadpunt voor een deelauto (meer) gefaciliteerd door de gemeente.

De deelauto aanbieders en haar klanten zullen gebruik moeten maken van het openbare (snel-)laadnetwerk in Amsterdam of van particuliere (snel-)laders. Met meer dan 8.000 openbare laadpunten en meer dan 100 snelladers in de stad is er een ruim aanbod. De meer dan duizend freefloating deelauto's rijden sinds 2011 elektrisch en laden op het openbare netwerk.

Beleidsmatig is eerder in de Nota Deelvervoer vastgesteld dat zonefloating de voorkeur heeft boven een vaste standplaats: 'De transitie naar volledig uitstootvrij is een goed moment om het vaste standplaats concept, waarbij een deelauto op een vaste standplaats staat geparkeerd en daar altijd weer naar terug moet aan het einde van de gebruiksperiode, te heroverwegen'. De voorkeur uitgaat naar het concept van zonefloating, 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. We zien daarom de groei van dit aanbod als zeer wenselijk en gaan de effecten monitoren.'

Ad 2d De gemeente verkent aanvullende maatregelen zoals laadpleinen voor deelauto's en het plaatsen van een eigen laadpaal.

Aanvullend op bovenstaande worden twee extra mogelijkheden verkent om het laden van deelauto's te faciliteren:

1) Laadpleinen voor deelauto's: dit zijn vaste locaties in de stad met openbare laadpunten die alleen voor elektrische deelauto's op vergunning beschikbaar zijn. De vrijgevallen 450 laadpunten komen primair in aanmerking en er is een directe koppeling te maken met de behoefte om meer hubs in de stad te creëren.

2) Het plaatsen van een eigen laadpunt voor de deelauto: Het deelautobedrijf krijgt de mogelijkheid om zelfstandig een laadpunt te plaatsen in de openbare ruimte. Dit kan in combinatie met de mogelijkheid om bi-directioneel te laden. Met een bi-directionele laadpaal is het mogelijk om niet alleen energie te leveren aan de auto, maar ook terug te leveren.

Ad2 e. Voornemen met in acht neming van het voorgaande, de parkeerverordening in die zin te wijzigen.

Het college is voornemens, met in achtneming van de besluiten onder 2 a tot en met 2 d, de raad te vragen, de Parkeerverordening 2025 op deze punten te wijzigingen met een ingangsdatum van 1 januari a.s. Het college zal dit opnemen in de raadsvoordracht "wijzigingen Parkeerverordening 2026".

AD3. Kennis te nemen van de reacties van de deelauto-aanbieders op de overgangsregeling.

De deelauto aanbieders hebben gereageerd op het voorgenomen besluit om gebruik te maken van de overgangstermijn. Er hebben gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden en er zijn een

aantal schriftelijke reacties geweest.

Er is overeenstemming over de gedeelde ambitie met het stadsbestuur om het deelautovervoer uitstootvrij te maken. Een aantal aanbieders is daarbij wel van mening dat het inzetten van de overgangstermijn de marktwerking verstoort.

Met de overgangsregeling krijgen de huidige vaste standplaatshouders voor de belanghebbende plekken waar geen laadpaal geplaatst kan worden langer de tijd om hun vloot te elektrificeren. Aanbieders geven aan dat zij bewust hun businessmodel op elektrische rijden hebben ingezet met het oog op de deadline van 1 januari 2025 en zo een concurrentievoordeel te verkrijgen. Andere aanbieders zijn van mening dat het elektrificeren van de vloot geen uitdagingen kent. De capaciteitsknelpunten worden niet door alle aanbieders herkend.

Het college heeft begrip voor de verschillende standpunten maar heeft ook een breder belang voor de stad af te wegen. Het college voorziet dat er knelpunten ontstaan op het openbare laadnetwerk en het plaatsen van een laadpunt dat door maar een auto wordt gebruik is inefficiënt gebruik van het openbaar laadnetwerk.

Het college weegt daarbij ook de belangen van de aanbieders. De gemeente onderzoekt daarom op welke wijze zij de deelautobedrijven bij het laden in de toekomst kan ondersteunen, door bijvoorbeeld het aanbieden van laadplein voor deelauto's of door deelautobedrijven zelf laadpalen te laten plaatsen. De gemeente zal overwegen ter ondersteuning van het businessmodel om het vergunning tarief voor uitstootvrije deelauto’s te mitigeren en/of het kosten intensieve wegslepen anders in te richten zodat zij zelf hierop kunnen acteren. Het college komt hierop terug.

Het juridisch advies zegt hierover het volgende: “Vanuit juridisch oogpunt is het van belang dat de stad Amsterdam kiest voor generieke maatregelen die potentieel voor partijen gelijk zijn en het gelijke speelveld tussen marktpartijen in stand laat. Dat neemt echter niet weg dat er op basis van historie verschillen bestaan tussen partijen. De toepassing van het gelijkheidsbeginsel brengt niet met zich mee dat de ongelijkheid die tussen marktpartijen bestaat tegengegaan moet worden. In dat kader is de toepassing van een overgangsregeling gebruikelijk en onder de gegeven omstandigheden geboden. Daarmee worden partijen niet bevoordeeld als gevolg van overheidsbeleid omdat de overgangsregeling (van 1 januari 2025 naar 1 januari 2026) potentieel voor alle belanghebbenden geldt. De toepassing van het gelijkheidsbeginsel houdt niet tevens een gebod tot nivellering in. Dat een ongelijke situatie langer kan voorkomen is een gevolg van de historische en feitelijke inspanning van een partij in de markt.

Met de overgangsregeling voor deelauto's met brandstofmotoren menen we echter een zo eerlijk mogelijk besluit te hebben genomen voor alle betrokken partijen. De gemeente meent dat er geen partijen worden bevoordeeld als gevolg van overheidsbeleid omdat de overgangsregeling potentieel voor alle partijen geldt

AD4. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief.

Zie bijlage voor de brief waarmee het college de raad informeert over deze overgangsregeling.

Participatie

Er is geen participatietraject gestart met inwoners. Wel zijn veelvuldig gesprekken gevoerd met de autodeel-aanbieders en laadpaal-aanbieders om een weloverwogen en zo eerlijk mogelijk besluit te kunnen nemen voor alle betrokken partijen.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

Er zijn geen directe kosten naar aanleiding van het collegebesluit.
Er worden geen leges in rekening gebracht voor het opzeggen van de vergunningen.
Ambtelijke inzet wordt gefinancierd vanuit de lijn of het programma Deelmobiliteit.
We verwachten geen toe- of afname in het aantal autodeelvergunningen.
Met de laadpaalaanbieder van de 450 vaste standplaatsen zijn contractuele afspraken gemaakt dat bij mogelijke inkomstenderving een verdere verrekening plaatsvindt met de gemeente. De verwachting is dat hier geen sprake van zal zijn. Mocht er sprake zijn van een grotere inkomstenderving dan contractueel afgesproken, dan zorgt de reserve laadinfrastructuur voor de dekking van dit tekort.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst. De gemeenteraad wordt op de hoogte gebracht met bijgaande raadsinformatiebrief.

Buiten de gemeente: De deelauto-aanbieders en laadpaal aanbieders worden de gemeente rechtstreeks op de hoogte gebracht. Moet het besluit bekendgemaakt worden in het Gemeenteblad of de Staatscourant? Zie dan voor meer informatie de instructiepagina op intranet. Elk bekend te maken besluiten moet als bijlage bij de voordracht worden gevoegd.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-019889	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2025-019902	Raadsinformatiebrief overgangstermijn deelauto met brandstofmotor.docx (msw12)
AD2025-019907	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten