Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	8 april 2025
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer en Openbare Ruimte, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp	Uitstootvrije deelauto's: uitstellen datum elektrificatie-eis.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief wil ik u informeren over het uitstellen van de datum waarop alle Amsterdamse deelauto's volledig uitstootvrij moeten rijden. En over het loslaten van de afspraak dat de gemeente op elke vaste deelauto-standplaats een openbaar laadpunt plaatst. Met deze brief beantwoord ik tevens de vragen die in de gemeenteraadsvergadering van 29 januari 2025 zijn gesteld.

Deelauto's uitstootvrij

In de Agenda Autodelen (raad, 2019) staat de maatregel dat in 2025 alle Amsterdamse deelauto's uitstootvrij moeten zijn. In de Nota Deelvervoer (raad, 2023) is dat aangescherpt naar 1 januari 2025. In de loop van 2023 is gebleken dat de transitie naar uitstootvrije deelauto's een grote uitdaging vormt voor een deel van de deelautoaanbieders, de laadpaalaanbieders en de gemeente. Er is daarom toen al besloten om de deadline te verplaatsen naar 31 december 2025. Ook deze termijn blijkt voor de betrokken partijen niet haalbaar.

Overgangsperiode

Het college heeft daarom besloten een overgangsperiode van 2 jaar in te voeren, waarbij het verschonen van deelauto's in de tussentijd wel wordt doorgezet. De overgangsperiode houdt in:

- Vanaf 1 januari 2026 moeten alle nieuwe deelauto's uitstootvrij zijn. Alleen uitstootvrije deelauto's krijgen vanaf dat moment nog een autodeelvergunning.
- Vanaf 1 januari 2028 moeten ook alle bestaande deelauto's uitstootvrij zijn. Autodeelvergunningen voor vaste standplaatsen worden voor 2 jaar uitgegeven. Omdat vanaf 1 januari 2026 alleen uitstootvrije deelauto's nog een autodeelvergunning krijgen, zijn vanaf 1 januari 2028 dus alle deelauto's uitstootvrij.

De mogelijkheid voor een overgangsperiode is ook al aangekondigd in de Nota Deelvervoer. Hierin staat: "mocht blijken dat er capaciteitsknelpunten ontstaan vóór 1 januari 2026 dan kunnen we een overgangstermijn overwegen" (paragraaf 3.5.5).

Afspraak laadpunten

In het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030 (college, 2020) staat dat de gemeente de transitie naar uitstootvrije deelauto's faciliteert door laadpunten te plaatsen op vaste deelauto-standplaatsen. Het gelijktijdig aanschaffen van een elektrische deelauto en het plaatsen van een laadpunt op de standplaats blijkt echter zeer lastig vanwege lange doorlooptijden. Daarnaast zijn er andere redenen waarom deze afspraak in de praktijk niet goed werkt:

Inefficiënt gebruik van de publieke laadinfra
Een regulier openbaar laadpunt bedient een veelvoud aan auto's. Met één vaste deelauto bij één laadpunt, wordt de openbare laadinfrastructuur niet optimaal benut. De deelauto is immers óf weg óf aan het laden, wat geen ruimte laat voor andere auto's. Bij een laadpunt op een vaste standplaats wordt hierdoor minder stroom afgenomen dan bij een regulier openbaar laadpunt. Dit leidt tot een exploitatietekort voor de laadpaalaanbieders. Op dit moment zijn er ongeveer 450 openbare laadpunten die benut worden door één vaste deelauto.

In de Nota Deelvervoer is daarom eerder vastgesteld dat voor deelauto's *zonefloating* de voorkeur heeft boven een vaste standplaats. Met *zonefloating* parkeren de deelauto's na de huurperiode binnen een bepaald parkeervergunningsgebied. Het voordeel is dat er hierdoor efficiënter wordt omgegaan met de beschikbare laadinfrastructuur. Vooralsnog blijft het wel mogelijk om een vaste standplaats aan te vragen. Dit wordt in 2027 bij de evaluatie van de Nota Deelvervoer opnieuw beoordeeld.

Hoge herinrichtingkosten
Van de 1.300 vaste deelauto-standplaatsen zijn ongeveer 850 plekken technisch ongeschikt voor het plaatsen van een laadpunt. De kosten van het verplaatsen van deze vaste standplaatsen naar plekken waar wel laadpunten kunnen komen, is zo'n 1,4 miljoen euro. Vanwege eerder gemaakte afspraken met de deelautoaanbieders zouden deze kosten voor rekening van de gemeente komen. Hiervoor is geen dekking voorzien.

Geen nieuwe vaste laadpunten meer

In 2023 is het faciliteren van laadpunten op vaste deelauto-standplaatsen daarom nagenoeg gepauzeerd. Met het vaststellen van de overgangsregeling door het college plaatst de gemeente ook geen laadpunten meer op vaste deelauto-standplaatsen.
De ruim 1.500 *free floating* deelauto's hebben geen vaste standplaats en laden sinds 2011 al met succes op het openbare (snel)laadnetwerk van de stad en regio. Dit wordt de standaard voor alle deelauto's. De *free floating* deelauto's mogen de deelauto's na de huurperiode in de hele stad plaatsen in plaats van binnen een bepaald parkeervergunningsgebied.

Bestaande vaste laadpunten

De bestaande 450 vaste standplaatsen met een laadpunt komen per 1 januari 2028 te vervallen. Dat betekent dat er op 1 januari 2028 geen vaste standplaatsen meer zijn die een vast openbaar laadpunt van de gemeente hebben. Er komen dan dus 450 openbare laadplekken vrij. Hiervan kunnen ook de deelauto's gebruikt maken. Voor deze plekken gelden dan dezelfde regels als voor

alle andere elektrische auto's. Indien gewenst kunnen de betreffende aanbieders wel een andere vaste standplaats zonder laadpunt van de gemeente aanvragen.

Vaste standplaatsen zonder laadpunt
De 850 vaste standplaatsen zonder laadpunt die er al zijn, kunnen blijven bestaan indien ze bestemd zijn voor een uitstootvrije deelauto of wanneer de aanbieder het fossiele voertuig uiterlijk 31 december 2027 vervangt door een uitstootvrij voertuig. Gebeurt dit niet, dan komen ook die vaste standplaatsen per 1 januari 2028 te vervallen.

Onderzoek
De gemeente onderzoekt nog of deelautoaanbieders ook eigen laadpunten op vaste standplaatsen kunnen plaatsen en of er laadpleinen specifiek voor deelauto's kunnen komen.

-

2026 te snel
Door al deze ontwikkelingen vormt de transitie naar uitstootvrije deelauto's een grote uitdaging. Deelautoaanbieders moeten het wagenpark helemaal vervangen door elektrisch. Deze overstap heeft impact op de operatie, omdat gebruikers moeten laden in plaats van tanken. Met het wegvallen van de afspraak dat elke vaste standplaats een laadpaal krijgt, moet door zowel de gemeente als de deelautoaanbieders naar andere oplossingen worden gezocht. Het is daarom niet mogelijk alle bestaande deelauto's vóór 1 januari 2026 volledig uitstootvrij te maken.

Uitstel
Een aantal andere aanbieders ziet het uitstellen van de datum als ongelijke concurrentie waarbij de marktwerking wordt verstoord. Zij hebben wel al geïnvesteerd in volledig elektrische deelauto's, terwijl zij hiervoor nu eigenlijk langer de tijd hadden. Desondanks meent het college met de overgangsregeling een zo gedegen mogelijk besluit te hebben genomen voor alle betrokken partijen. Zo zorgen we voor een realistische tijdsperiode met een helder toekomstperspectief voor alle betrokken partijen. Hiermee blijven we samenwerken naar het einddoel dat vanaf 1 januari 2028 alle deelauto's uitstootvrij zijn.

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

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Bijlagen
Geen