

Beleid elektrisch laden Amstelveen 2026 - 2028

Versie Concept
Parkeren
13 januari 2026





Inhoud

| | |
|--|----------|
| Algemeen | 3 |
| Wet- en regelgeving | 3 |
| Gemeentelijk mobiliteitsbeleid | 4 |
| Doelstelling | 5 |
| Kanttekening m.b.t. waterstof | 5 |
| Beleid | 6 |
| 1.1. Doelgroepen | 6 |
| 1.2. Laadpunten | 6 |
| 1.3. Aanvraagproces | 6 |
| 1.4. Prioritering locaties | 7 |
| 1.5. Plaatsing | 7 |
| 1.6. Laadpuntsoorten | 8 |
| 1.7. Nieuwe ontwikkelingen | 8 |
| 1.8. Netcongestie | 9 |
| 1.9. Bestaande gebouwen en private parkeerterreinen en garages | 9 |
| 1.10. Nieuwbouw en gebiedsontwikkeling | 9 |
| 1.11. Plaatsingscriteria publiek laadpunt | 10 |
| 1.12. Plaatsingscriteria kabelgoten | 11 |
| 1.13. Combinatie van regimes | 12 |
| 1.14. Deelmobiliteit | 12 |
| 1.15. Evaluatie | 12 |



Algemeen

Het aantal elektrische voertuigen in het Nederlandse wagenpark groeit. Dit leidt tot een groeiende vraag naar elektriciteit om deze voertuigen te laden. De sectoren mobiliteit en elektriciteit raken zo steeds meer vervlochten. De impact van elektrisch rijden op het elektriciteitssysteem hangt hierbij sterk af van de wijze waarop de laadinfrastructuur zich zal ontwikkelen en de mate waarin het toekomstige laadgedrag gestuurd zal (kunnen) worden. De massale overgang naar elektrisch rijden voor zowel personen- als vrachtauto's komt eraan. Alle stakeholders verwachten dat in 2050 nagenoeg alle personenauto's elektrisch zullen zijn, omdat dit wordt aangejaagd door nationaal en Europees beleid. De ambitie in het Klimaatakkoord (2019) is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissievrij zijn. De Europese "Fit for 55" beleidsvoorstellen noemen dat alle nieuwe personen- en bestelauto's vanaf 2035 emissievrij zijn.

Om een snelle transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken, is het cruciaal dat de laadinfrastructuur voor elektrische personen- en vrachtauto's voldoende blijft meegroeien.

De ontwikkeling van de elektrische auto wordt gefaciliteerd door het eenvoudig maken van het plaatsen van laadpalen en het volgen van nieuwe ontwikkelingen.

Wet- en regelgeving

- Het Klimaatakkoord heeft als doel om klimaatverandering tegen te gaan. In Nederland willen we 49% minder broeikasgassen (met name CO₂) uitstoten in 2030 dan we in 1990 deden. Elektrificering van het vervoer speelt een belangrijke rol in deze besparing.
- In het regeerakkoord is over elektrisch vervoer opgenomen dat ernaar gestreefd wordt dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.
- De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een meerjarige beleidsagenda met daarin de ambities en de acties voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland. Het doel is hierbij om voldoende laadinfrastructuur te realiseren voor alle elektrische auto's. Het gaat dus om personenauto's maar ook om bestelauto's, vrachtauto's, doelgroepenvervoer en (OV-)bussen.
- De Europese Richtlijn bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (2019/1161/EU) is in augustus 2019 vastgesteld (Clean Vehicles Directive (CVD)). De eisen zijn doorgevoerd in de nationale Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Het doel van de richtlijn is om het gebruik van schone, energie-efficiënte voertuigen te bevorderen door publieke inkoop. Deze richtlijn geldt voor alle aanbestedende diensten (overheden en semi-publieke instellingen). Vanaf 2 augustus 2021 moet elke aanbestedende dienst in nieuwe Europese aanbestedingen voldoen aan de vereisten uit de richtlijn.
- De Europese richtlijnen voor de energieprestatie van gebouwen: de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is in Nederland vastgelegd in het Bouwbesluit. De richtlijn verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd. Wanneer er bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties meer dan 10 parkeervakken worden aangelegd, dient er voor elk parkeervak leidinginfrastructuur te worden aangelegd om later gemakkelijk laadpunten hierop aan te sluiten. Voor nieuw te bouwen utiliteitsbouw met meer dan 10 parkeervakken moet dit aangelegd worden voor 1 op de 5 parkeervakken en dient er minimaal 1 laadpunt gerealiseerd te worden. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. EPBD IV treedt halverwege 2026 in werking.



Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Gemeentelijke mobiliteitsvisie:

- Amstelveen heeft een *Mobiliteitsvisie Amstelveen* waarin we onze inwoners en ondernemers vragen om duurzaam te reizen, omdat er alleen voor de auto geen plaats meer is in Amstelveen. Dit sluit ook aan op beleid van provincie en Vervoerregio Amsterdam die uitgaan van het STOMP-principe als afweegkader voor investeringen: eerst Stappen, Trappen, OV, MaaS en pas aan het eind de Personenauto.
- Mobiliteit kan en moet schoner en slimmer, hier past een overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem bij. Een systeem voor personen én goederen waar ingezet wordt op voertuigen die gebruik maken van duurzame "schone" energie en deze energie beschikbaar maken. Dit moet leiden tot een vermindering van de CO₂-uitstoot. Ook het nadenken over logistieke hubs en bundeling van stromen past hierbij. Tot slot gaat het ook om leefkwaliteit: de door het mobiliteitssysteem veroorzaakte overlast moet binnen de normen blijven.

Duurzaamheid:

Amstelveen wil in 2050 een duurzame, klimaatbestendige en circulaire stad zijn. De gemeente werkt sinds 2019 met het PLECK-plan. Amstelveen heeft als CO₂ doel om in 2040 95% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 1990. Een van de pijlers daarvoor is het stimuleren van duurzame mobiliteit door actieve mobiliteit, deelmobiliteit en het faciliteren van elektrisch laden.

Met de groeiende populariteit van elektrische voertuigen (EV's) en de toenemende druk om duurzame mobiliteit te bevorderen, is het essentieel voor de gemeente Amstelveen om een toekomstbestendige en robuuste laainfrastructuur te ontwikkelen.



Doelstelling

De hoofddoelstellingen van het laadbeleid is het faciliteren van de groei van elektrische voertuigen in Amstelveen te faciliteren middels publieke laadinfrastructuur en particulieren oplossingen. De daarop gebaseerde subdoelstellingen voor het beleid zijn als volgt:

1. Uitgebreide dekking: streven naar een uitgebreid netwerk van oplaadpunten in Amstelveen, inclusief woongebieden, bedrijventerreinen, openbare parkeerplaatsen en winkelgebieden, om aan de toenemende vraag naar elektrisch laden te voldoen.
2. Gebruiksvriendelijk: het laadproces moet intuïtief en gemakkelijk zijn, waarbij interoperabiliteit en standaardisatie van laadpalen, uniforme betaalmethoden en real-time informatie over laadbeschikbaarheid belangrijke uitgangspunten zijn
3. Transparantie: de gemeente streeft ernaar om zo goed mogelijk inzicht te verschaffen in de laadtarieven bij de verschillende aanbieders
4. Toekomstgericht: focus op schaalbare laadtechnologieën en zorgen voor voldoende capaciteit om in te spelen op de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen.
5. Duurzaam: de gemeente kiest voor groene stroom om de laadinfrastructuur te voeden en onze ecologische voetafdruk te verkleinen
6. Energietransitie: in het beleid wordt rekening gehouden met het stimuleren van de energietransitie en tegelijk het voorkomen van overbelasting van het elektriciteitsnet
7. Samenwerking: voor een efficiënte uitrol van laadinfrastructuur zal nauw samengewerkt worden met de MRA regio en de exploitant(en)

Kanttekening m.b.t. waterstof

Groene waterstof (geproduceerd met stroom van windmolens of zonneparken) zal op zijn vroegst pas vanaf 2030 breder beschikbaar zijn. De verwachting is echter dat de beschikbaarheid ook dan nog beperkt is. Daarom moeten keuzes gemaakt worden waarvoor deze waterstof het beste gebruikt kan worden.

Het ligt voor de hand om toepassingen te kiezen waarvoor geen alternatieve mogelijkheden zijn, zoals in de scheepvaart, industrie of zwaar transport. Voor de personenauto is elektrisch rijden een uitstekend alternatief waardoor de toepassing van waterstof in personenauto's op dit moment geen eerste prioriteit is.

Het is geen kwestie van welke technologie beter is, of welke er gaat winnen. Het is eerder een kwestie van welke technologie waar, wanneer en waarvoor wordt ingezet. En naargelang beide aandrijflijnen verder ontwikkeld worden, zullen beide technologieën op steeds meer plekken tegen gaan komen. In deze visie concentreren we ons op elektrisch rijden.



Beleid

1.1. Doelgroepen

We onderscheiden de volgende mogelijke doelgroepen qua elektrisch vervoer:

- Inwoners, werknemers en bezoekers
- Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer
- E-bikes en E-scooters
- Logistiek

Qua strategie richten we ons primair alleen op bewoners en bezoekers omdat de andere doelgroepen voor het grootste deel op eigen terrein van laadinfrastructuur gebruik zullen maken, te weten eigen huis of bedrijfsterrein of zeer hoge specifieke vermogens vragen om te laden.

- o Inwoners. De voornaamste laadoplossing voor bewoners met een eigen parkeerplaats is privaat laden op eigen terrein. Voor inwoners die elektrisch rijden en geen toegang hebben tot een privaat dan wel semipubliek laadpunt, zetten we in op voldoende publieke laadpunten verspreid over de gemeente en de aanleg van verlengd private aansluitpunten middels kabelgoottegels.
- o Bezoekers recreatief. Hieronder valt bezoek aan vrienden en familie maar ook bezoek aan het Stadshart. Deze groep maakt voornamelijk gebruik van publieke laadpunten in woonwijken of bij winkelcentra. Daarvoor zetten we in op een dekkend netwerk van publieke laadpunten verspreid over de gemeente, zodat er binnen redelijke afstand een laadpunt beschikbaar is.
- o Werknemers en bezoekers werk. De laadbehoefte van werknemers en werkgerelateerd bezoek wordt waar mogelijk ingevuld met private en semipublieke laadpunten. Op locaties waar daarvoor geen mogelijkheden zijn, voorzien we in publieke laadpunten.

De gemeente wil secundair de oplaadinfrastructuur zoveel mogelijk geschikt maken voor het opladen door andere doelgroepen, bijv. snellaadlocaties ook voor distributiebedrijven. De laadfaciliteiten voor motorvoertuigen zijn niet geschikt voor scooters en/of fietsen.

1.2. Laadpunten

Er zijn verschillende types laadpunten die verschillen qua gebruikers en beschikbaarheid.

- Publiek laadpunt: Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- Semipubliek laadpunt: Een privaat laadpunt dat is opengesteld voor publiek. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bedrijventerreinen, tankstations of horeca locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- Privaat laadpunt: Een laadpunt op eigen terrein; aan huis of bij een bedrijf. Een variant hierbij betreft een verlengd privaat aansluitpunt, waarbij de stroom vanuit de privé woning wordt gebruikt, maar het voertuig op de openbare weg staat.

De verantwoordelijkheid van de gemeente beperkt zich tot publieke laadpunten en verlengd private laadpunten.

Publieke en semi publieke laadpunten worden op verschillende websites weergegeven. Een voorbeeld is de website www.oplaadpalen.nl. Deze geeft een indicatie hoe het (semi)publieke laadnetwerk in de gemeente eruitziet.

1.3. Aanvraagproces

Het aanvraagproces voor een publieke laadpaal verloopt als volgt:



| | |
|-----------------------------------|--|
| Aanvraag ingediend door aanvrager | Week X |
| - Beoordeling door MRA-e | |
| - Beoordeling door gemeente | |
| - Beoordeling door CPO | |
| Akkoord door marktpartijen | Week X + 3 |
| Opstellen verkeersbesluit | Week X + 4 |
| Publiceren verkeersbesluit | Week X + 5 |
| Aanvraag netaansluiting | Week X + 5 |
| Definitief verkeersbesluit | Week X + 11 |
| Realisatie netaansluiting | Week X + 11 + realisatie stroomnetwerkexploitant |

1.4. Prioritering locaties

De kern van het beleid is dat als e-rijders gelegenheid hebben om op privaat terrein te laden, dat zij dat ook doen. Daarop volgen semi-publieke laadlocaties, waar mensen kunnen laden bij parkeergelegenheden nabij stations, winkelcentra en bedrijventerreinen. Wanneer er geen of onvoldoende laadmogelijkheden zijn op privaat of semi-publiek terrein, worden er publieke laadvoorzieningen gerealiseerd. De gemeente heeft de mogelijkheid opgenomen waarbij een inwoner zijn elektrische auto op de openbare weg vanuit zijn huis kan opladen. Dit betreft verlengd private aansluiting (VPA) en wordt mogelijk gemaakt door het op verzoek van de inwoner aanvragen van kabelgoottegels:

1. Primair parkeren en laden EV-rijders op eigen terrein;
2. Daarna ligt de nadruk op semi-publieke laadvoorzieningen (bijvoorbeeld parkeergelegenheden nabij stations, winkelcentra en op bedrijfsterrainen);
3. In laatste instantie dienen publieke laadvoorzieningen of verlengd privaat laden op de openbare weg te voorzien in de behoefte aan laaddiensten.

De gemeente heeft een belangrijke rol in de realisatie van voldoende publieke laadinfrastructuur. Private en semi-publieke laadpunten vallen buiten dit beleid.

1.5. Plaatsing

Er bestaan grosso modo 4 mogelijkheden waarop een publiek laadpunt kan worden aangevraagd.

- Vraaggestuurd
Er is sprake van vraaggestuurde plaatsing, wanneer bewoners/werknemers een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt.
- Strategisch
Naast de vraaggestuurde plaatsing kunnen ook laadpunten worden gerealiseerd op plaatsen waar bewoners/werknemers geen aanvraag kunnen doen, zoals bijvoorbeeld winkelcentra of horecagelegenheden.
- Datagestuurd
Op basis van het daadwerkelijk verbruik van een laadpaal het aantal gereserveerde parkeerplaatsen of het aantal laadpalen uitbreiden zonder aanvraag. Hiervoor wordt een normverbruik van 500 Kwh per maand per laadpunt gehanteerd voordat tot uitbreiding wordt overgegaan.
- Pro-actieve plaatsing
De laatste mogelijkheid betreft proactieve plaatsing, dus geen plaatsing op aanvraag of strategisch, maar op basis van verschillende databronnen wordt een voorspelling gedaan



omtrent de behoefte aan laadpunten. Deze laatste methode heeft in het verleden tot foute plaatsingen geleid, waardoor dit momenteel niet opnieuw overwogen wordt, behalve voor nieuwbouw ontwikkelingen, daar zou dit wel goed kunnen werken.

De voorgestelde plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat daarom uit van een combinatie van vraaggestuurde, datagestuurde en strategische plaatsing van laadpalen. Qua plaatsing wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van laagspanningskasten en lokale elektriciteitsnetbelasting. Er wordt gestreefd naar een hoge laaddichtheid, waarbij clustering een lichte voorkeur geniet boven afstand tot de laadpaal.

Qua plaatsing heeft de gemeente zich aangesloten bij MRA-elektrisch, een samenwerkingsverband van de Provincie Noord-Holland met gemeenten in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland waarbij gezamenlijk partijen worden geselecteerd voor het plaatsen van reguliere en snellaadinfrastructuur.

Een VPA/kabelgoot wordt door de bewoner zelf aangevraagd.

1.6. Laadpuntsoorten

Een laadpunt kan op verschillende manieren worden gerealiseerd.

- Reguliere publieke laadpaal met 2 laadpunten, geschikt voor woonbuurten;
- Integratie in straatmeubilair (lantaarnpalen/paaltjes) waarbij de stroomaansluiting in het straatmeubilair is geïntegreerd;
- Laadplein, een combinatie van een of meerdere laadpalen;
- Snellaadlocatie, waarbij het laden met een hoog wattage wordt aangeboden, > 150KW. Deze laadpunten zijn met name geschikt voor drukke bezoekerslocaties zoals winkelcentra, op toegangswegen of op wijkniveau, minder in woonbuurten;
- Kabelgoten/Verlengd Privaat laden, waarbij het eigen voertuig op de openbare weg vanuit de eigen woning kan worden opgeladen. Dit is alleen geschikt voor woonbuurten.

De verschillende typen oplaadpunten kunnen in principe allemaal worden gebruikt. Integratie in straatmeubilair zal met name kunnen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij je dit in een groot gebied kunt toepassen.

Bij een publiek laadpunt zullen in principe ook bijbehorende parkeerplaatsen worden gereserveerd, afhankelijk van het aantal aanvragers. Het reserveren van plaatsen voor elektrisch laden is een stimulans voor de overstap naar elektrisch vervoer en door de komst van steeds meer elektrische auto's als vervanging van een regulier voertuig blijft de parkeerdruk in principe gelijk. Bij uitbreiding of in specifieke situaties kan hiervan worden afgeweken.

1.7. Nieuwe ontwikkelingen

Als gemeente willen we zo goed mogelijk aansluiten bij nieuwe technologische ontwikkelingen voor elektrisch laden, onder andere om met slim, netbewust en V2G (vehicle to grid) laden congestie op het stroomnet te voorkomen. Zonder slim(mer) laden kunnen lang niet alle huishoudens in de toekomst een elektrische auto laden.

Tot en met 2030 schiet de uitvoeringscapaciteit voor netverzwaring tekort volgens het Actieteam Netcapaciteit (2022). De onderstations Langs de Akker, KLM en Amstelveen Zuid worden vervangen/aangepast om netcongestie te voorkomen. Planning gereed 2028-2030.

Slim en netbewust laden is noodzakelijk om netcongestie te voorkomen, in ieder geval totdat uitbreiding van de onderstations (netverzwaring) gerealiseerd is (2030). Door (actief) Slim Laden kunnen laadexploitanten het laadproces efficiënter inrichten, waardoor het elektriciteitsnet tijdens piekmomenten ontlast wordt en daarnaast zorgen voor een duurzamer



(als er meer groene stroom beschikbaar is) en goedkoper (als de stroomprijzen laag zijn) gebruik van elektriciteit. Alle nieuw te plaatsen laadpalen via MRA-e zijn ook voorzien van de mogelijkheid om slim laden te faciliteren. Bij de bestaande laadpalen zal ordne onderzocht of slim ladne te realiseren is.

V2G kan ook helpen, maar op dit moment zijn er nog weinig voertuigen beschikbaar die dit ondersteunen.

De gemeente wil actief bijdragen aan deze en mogelijk nieuwe ontwikkelingen die de netcongestie verminderen om de groei van elektrisch vervoer te faciliteren.

1.8. Netcongestie

Vroegtijdige en regelmatige afstemming tussen de netbeheerder en de gemeente is noodzakelijk om bij uitbreiding van laadfaciliteiten netcongestie te voorkomen. Bij het opstellen van de laadkaarten is al rekening gehouden met de aanwezigheid van het laagspanningsnet en is er afstemming geweest met de netbeheerder, maar een structurele en regelmatige afstemming qua planning en uitvoering is gewenst. Dit wordt op de volgende manieren uitgewerkt:

- Betrekken van de netwerkexploitant bij het bepalen van de voorkeursposities voor nieuwe laadpalen zodat deze zoveel mogelijk aansluiten op het bestaande netwerk
- Bespreken van de laadkaart met de netwerkexploitant om verstoringen op het stroomnetwerk door de aanleg van laadpalen te voorkomen
- Indienen van de netwerkaansluiting tegelijk met het publiceren van het verkeersbesluit
- Periodiek overleg met netwerkexploitant om aan te blijven sluiten bij de actuele situatie

1.9. Bestaande gebouwen en private parkeerterreinen en garages

Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. Voor laadvoorzieningen op eigen terrein bij bestaande gebouwen wordt naast de eis voor minimaal één oplaadpunt per 20 parkeerplaatsen de wens uitgesproken om minimaal 10% van het aantal parkeerplaatsen te voorzien van een laadpunt en leidingdoorvoeringen te realiseren voor een verdubbeling van het aantal laadpunten (dus tot minstens 20% van het aantal parkeerplekken).

Voor bestaande woningen en voor utiliteit met minder dan 20 parkeerplaatsen op eigen terrein gelden geen wettelijke eisen met betrekking tot laadvoorzieningen. Wel kunnen eigenaren en gebruikers van nieuw te plaatsen laadvoorzieningen bij bestaande woningen en andere gebouwen deze oplaadpunten geschikt maken voor smart charging en load balancing om zo netcongestie te helpen beperken.

1.10. Nieuwbouw en gebiedsontwikkeling

Voor nieuwbouw en ingrijpende renovaties van woongebouwen en woningen met meer dan 10 parkeervakken op eigen terrein is het aanleggen van leidinginfrastructuur voor elektrisch laden voor elk parkeervak verplicht.

Voor nieuw te bouwen utiliteitsbouw met meer dan 10 private parkeervakken moet infrastructuur voor elektrisch laden worden gerealiseerd voor één op de vijf parkeervakken en dient er minimaal 1 laadpunt gerealiseerd te worden.

Om het gebruik van deze voorzieningen mogelijk te maken met de bij oplevering aanwezige elektriciteitsaansluitingen wordt met klem aanbevolen om alle nieuw te realiseren oplaadpunten geschikt te maken voor smart charging en load balancing.



Aanvullend hierop is het wenselijk om de infrastructuur voor toekomstige laadpunten ook voor parkeervakken op publiek terrein te nemen, vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen. Ook initiatieven met e-deelmobiliteit worden dan gemakkelijker gefaciliteerd.

Bij gebiedsontwikkelingen moeten mede in verband met afspraken met en prognoses van MRA-E de volgende afspraken worden aangehouden voor publieke laadpunten in het openbare terrein:

- a. Het percentage openbare parkeerplaatsen dat bij oplevering van een gebiedsontwikkeling is voorzien van een publiek oplaadpunt is in ieder geval gelijk aan 4% (jaargang 2026), elk jaar na 2026 te verhogen met 0,5 procent tot een maximum van 6% in 20230 én,
- b. Maximale loopafstand tot een laadpunt is gelijk aan de afstand o.b.v. gemeentelijk beleid (200 meter) én;
- c. Publieke laadpalen bij oplevering liggen maximaal 25 meter van het laagspanningsnet (LS-net), bij voorkeur binnen 5 meter en bij voorkeur vrij van obstakels en bij voorkeur van bestrating én;
- d. Locaties te realiseren publieke laadpalen bij oplevering zijn zo gelegen dat deze zijn uit te breiden naar 2 of 3 laadpalen (en deze uitbreiding wordt opgenomen als voorkeurslocaties) én;
- e. Voorbereiding van ondergrondse infrastructuur voor voorkeurslocaties bestaat in principe uit LS-net nabij de locatie van een laadpaal ten behoeve van netaansluiting voor vermogen/energievraag die in 2030 verwacht kan worden, te weten 9% parkeervakken met een laadpunt. Bij uitzondering kunnen – in plaats van directe aansluiting op het LS-net – mantelbuizen naar de parkeervakken worden toegepast, mits de uitzondering wordt onderbouwd en goedgekeurd door gemeente en MRA-E.

In de EPDB IV worden deze eisen nog aangescherpt. Het gaat om gebouwen met parkeerplaatsen in het gebouw of op het perceel.

Voor nieuwbouw en ingrijpend gerenoveerde gebouwen worden de eisen voor woongebouwen met meer dan 3 parkeerplaatsen:

- Voorbekabeling voor 50% van de parkeerplaatsen of meer, leidingdoorvoeren voor de rest
- Nieuwbouw: minimaal 1 laadpunt

Deze eisen gelden bij nieuwbouw en ingrijpend renoveren van niet-woongebouwen met meer dan 5 parkeerplaatsen:

- Minimaal 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen
- Kantoorgebouwen: minimaal 1 laadpunt per 2 parkeerplaatsen
- Voorbekabeling voor 50% of meer van de parkeerplaatsen, leidingdoorvoeren voor de rest

Bij bestaande bouw gelden deze eisen voor niet-woongebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen:

- Vanaf 1 jan 2025: minimaal 1 laadpunt
- Vanaf 1 jan 2027: minimaal 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen, of leidingdoorvoeren voor 50% of meer
- Vanaf 1 jan 2033 (overheidsgebouwen): voorbekabeling voor 50% van de parkeerplaatsen of meer

1.11. Plaatsingscriteria publiek laadpunt

In verband met het toenemend bereik van elektrische auto's, de toepassing/uitrol van nieuwe technologieën en de vervanging van bestaande auto's door elektrische varianten zijn er een aantal wijzigingen in de plaatsingscriteria voor publieke laadpunten aangebracht. Deze hebben met name betrekking op clustering en parkeren.



Het college bepaalt in overleg met de aanvrager en met de netbeheerder de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. Bestaat er behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur. Dit blijkt uit een of meerdere aanvragen voor een elektrische oplaadlocatie;
- b. Een openbare oplaadlocatie op of aan de openbare weg wordt indien mogelijk geplaatst binnen 200 meter loopafstand van de aanvrager, tenzij:
 - i. er een mogelijkheid is om op te laden op eigen terrein;
 - ii. er een al bestaande of aangevraagde laadlocatie binnen 200 meter van de aanvrager (loopafstand) bestaat die qua bezetting en verbruik beschikbaar is, of;
 - iii. er een mogelijkheid is om een al bestaande of aangevraagde laadlocatie binnen een loopafstand van 200 meter van de aanvrager uit te breiden;
- c. Is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente en is er de mogelijkheid tot het maken van een netaansluiting;
- d. Is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
- e. Is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
- f. Kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend; een van de twee vakken mag toegewezen worden aan deelmobiliteit of een Gehandicapte parkeerplaats (GPP)
- g. Laat de parkeerdruk de reservering van mogelijk 2 parkeerplaatsen voor uitsluitend opladen toe (minimaal 2 vrije parkeerplaatsen binnen 200 meter loopafstand rondom de gevraagde locatie 's nachts)
- h. Betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
- i. Is de locatie niet voor een deur of raam van een woonhuis. De volgende prioriteitsvolgorde wordt aangehouden:
 - i. blinde gevel
 - ii. zijgevel
- j. Blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
 - i. Doorgang van het trottoir na plaatsing Opladobject: minimaal 120 cm (4 stoeptegels 30 x 30 cm);
 - Bij uitzondering kan er een doorloopruimte van 90 cm (3 stoeptegels van 30x30cm) geaccepteerd worden.
 - ii. Voorkomen van wegversperring voor aanrijdroutes van hulpdiensten;
- k. Zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
- l. Past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
- m. Is er geen sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen;
- n. In beginsel worden er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur direct in het verkeersbesluit of verzamelverkeersbesluit een of twee parkeerplaatsen aangewezen, afhankelijk van het aantal aanvragers.

Samen met MRA-e is een laadkaart opgesteld voor Amstelveen en Aalsmeer met voorkeurslocaties voor de plaatsing van nieuwe laadpalen. Deze laadkaarten zijn in 2024 vastgesteld.

1.12. Plaatsingscriteria kabelgoten

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de kabelgoot. Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

- a. De aanvrager staat ingeschreven als inwoner van de gemeente Amstelveen en is bewoner van de woning direct grenzend aan het trottoir waar de kabelgoottegels zijn aangevraagd;
- b. De aanvrager heeft geen eigen oprit;
- c. De aanvrager heeft de beschikking over een elektrische of hybride auto of heeft een elektrische of hybride auto besteld;



- d. Er ligt alleen een trottoir tussen de openbare parkeerplaats en de woning/tuin van de aanvrager (dus niet wanneer een kabel over een rijbaan of bijvoorbeeld een fietspad moet worden getrokken, ook niet wanneer het door een groenstrook gaat);
- e. De parkeerplaats blijft voor iedereen toegankelijk (het betreft een openbare parkeerplaats);
- f. Het oplaadpunt staat of hangt op eigen terrein

1.13. Combinatie van regimes

Bij een combinatie van parkeerregimes gelden de uitgangspunten van beide regimes, tenzij uitdrukkelijk uitgesloten. Bij voorkeur wordt er geen regulier oplaadpunt in een blauwe zone geplaatst, dit is wel mogelijk voor snellaadpunten.

1.14. Deelmobiliteit

Het streven is om alle deelmobiliteit zoveel mogelijk elektrisch aan te bieden. Dit zal in de contracten met de leveranciers van deelmobiliteit worden uitgewerkt.

1.15. Evaluatie

Het beleid zal iedere 3 jaar opnieuw worden bekeken qua geformuleerde uitgangspunten en nieuwe ontwikkelingen en eventueel aangepast.