Gemeente Amstelveen

COLLEGEVOORSTEL

Zaaknummer:

Datum afstemming portefeuillehouder: 26 oktober 2026

Portefeuillehouder: wethouder Floor Gordon

Behandelend ambtenaar:
J. Schafrat
06-29061781
j.schafrat@amstelveen.nl
ORV

Onderwerp
Beleid elektrisch laden

Besluit
Het college van burgemeester en wethouders besluit:
1. Het beleid elektrisch laden 2026 vast te stellen.
2. De Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur 2026 vast te stellen.
3. De Beleidsregels kabelgoottegels 2026 vast te stellen.

Samenvatting
In januari 2026 is het concept beleid elektrisch laden vrijgegeven voor participatie.

De belangrijkste aanpassingen qua beleid en beleidsregels:
- Beleid breed houden om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen
- Qua plaatsing laadfaciliteiten eerder streven naar clustering van laadpalen dan meer losse laadpalen in een gebied
- Integreren renovatie en nieuwbouw in beleid
- Verlagen eisen bestaande parkeerdruk bij nieuwe aanvragen of uitbreidingsvragen en verplaatsingen
- Opnemen van verlengd privaat laden (kabelgoottegels) in het beleid

Het beleid is in grote lijnen onderschreven in de participatie. Qua kabelgoten zijn er veel opmerkingen gemaakt over de hoogte van de aanlegkosten en vond men de voorwaarden onduidelijk geformuleerd. Deze zijn aangepast. Qua laadpalen is een extra mogelijkheid voor de aanvraag van een laadpaal toegevoegd, namelijk op basis van een analyse van de verbruiksgegevens.

Doel
Faciliteren van (publieke) laadmogelijkheden ten behoeve van elektrisch vervoer in de gemeente

---

Prestatie
Uitbreiden van het aantal (publieke) laadpunten in de gemeente.

Voorgeschiedenis en context
In 2015 zijn in Amstelveen beleidsregels opgesteld voor de openbare laadinfrastructuur binnen de gemeente. Deze beleidsregels zijn in 2020 aangescherpt, door de groei van

het aantal elektrische auto's en hiermee samenhangend, een grotere vraag naar laadinfra.
Externe ontwikkelingen qua elektrisch laden, de energietransitie en netcongestie maken een aanpassing van het huidige beleid nodig. De verwachting is dat het aantal publieke laadpunten de komende drie jaar wordt verdubbeld.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

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.

Om een snelle transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken, is het cruciaal dat de laadinfrastructuur voor elektrische personenauto'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.

In de participatie zijn 2 onderwerpen naar voren gekomen voor de kabelgoottegels die zijn aangepast. Ten eerste zijn de gebruiksvoorwaarden duidelijker en begrijpelijker geformuleerd en zijn de aanlegkosten verlaagd van 80 Euro per kabelgoottegel naar 60 Euro per kabelgoottegel voor maximaal 4 tegels. Na de vierde tegel volgt een toeslag per tegel van 35 Euro.

In de beleidsregels voor publieke laadpalen is toegevoegd dat een exploitant van de laadpalen op basis van een analyse van de verbruiksgegevens van een of meerdere laadpalen ook een verzoek tot plaatsing van een laadpaal in kan dienen. Op basis hiervan kan het netwerk ook verder worden uitgebreid.

Tekstueel zijn de beleidsregels ook op enkele plaatsen aangepast ter verduidelijking.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Alternatieven:

- Inzetten op groene waterstof qua brandstof. De verwachting is dat deze pas later in de tijd op grotere schaal beschikbaar komt en waarbij de toepassing in andere modaliteiten dan de personenauto zoals vrachtvervoer of scheepvaart eerder voor de hand ligt. Vandaar dat dit niet wordt meegenomen in dit beleid
- Geen aanpassing van beleid. Hierdoor wordt aansluiting bij nieuwe ontwikkelingen gemist met mogelijk negatieve gevolgen voor netcongestie en energietransitie.

Participatie/communicatie

De resultaten van de participatie zijn verwerkt in bijgevoegd participatieverslag.

Kanttekeningen en risico's

Voor de plaatsing van laadpalen wordt samengewerkt met MRA-e die namens meerdere gemeenten de aanbestedingen verzorgt voor de leveranciers van laadpalen. Er zijn meerdere leveranciers geselecteerd voor de plaatsing van publieke laadpalen.

De realisatie van nieuwe laadpunten heeft een lange doorlooptijd in verband met capaciteitsproblemen bij Liander. Er wordt geprobeerd deze doorlooptijd te versnellen door:

- 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 opgestelde 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 Liander om aan te blijven sluiten bij de actuele situatie

In het beleid zijn ook beleidsregels opgenomen voor verlengd privaat laden. Dit zijn in de gemeente zogenaamde kabelgoottegels. Na de positieve evaluatie in 2025 is deze mogelijkheid nu opgenomen in het nieuwe beleid. De aanleg van de kabelgoottegels is niet meer gratis en zal door de aanvrager moeten worden betaald. Er staan momenteel al 650 adressen op de wachtlijst, deze zullen eerst worden gerealiseerd. Nieuwe aanvragen zullen naar verwachting pas volgend jaar kunnen worden gerealiseerd.

De ACM heeft ervoor gekozen om vanaf 1 juli 2026 publieke laadinfrastructuur niet aan te merken als basisbehoefte en geen voorrang te geven bij netcongestie. Dit kan mogelijk leiden tot langere aansluittijden en mede alsgevolg daarvan een toename van de aanvragen voor kabelgoottegels.
Het landelijke beleid om de salderingsregeling per 1-1-2027 te stoppen zal er naar verwachting toe leiden dat inwoners met eigen zonnepanelen een groeiende vraag naar kabelgoten laten zien. Consumenten worden met de afschaffing van het salderen gestimuleerd om zoveel mogelijk de zelf opgewekte stroom zelf te consumeren.

De introductie van bi-directioneel laden, waarbij de auto ook als stroomleverancier wordt gezien, kan leiden tot langere verblijfstijden aan laadinfra, waardoor de beschikbaarheid van vrije laadpunten af kan nemen. Bidirectioneel laden kan echter ook de netcongestie verzachten en bijdragen aan tegengaan van onbalans in het elektriciteitsnet.

Financiën

De laadpalen worden door de exploitant gratis geplaatst. Hierbij krijgt de exploitant 10-14 jaar het exploitatierecht van de laadpaal. De gemeente ontvangt een vergoeding per geladen KWh (Euro 0,01) voor alle in samenwerking met MRA-e nieuw geplaatste laadpalen.
De kosten van aanleg van de kabelgoten worden doorbelast aan de inwoner.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

De website wordt aangepast, het aanvraagsysteem wordt live gezet en alle mensen op de wachtlijst krijgen een persoonlijke email hoe de kabelgoten kunnen worden aangevraagd en betaald.
Publicatie van de beleidsregels.

Evaluatie

Minimaal iedere 3 jaar wordt het beleid geëvalueerd om de uitgangspunten opnieuw te beoordelen, het gebruik te monitoren en aan te blijven sluiten bij nieuwe ontwikkelingen

of zoveel eerder als dit samenvalt met de aanbesteding vanuit MRA-e, zodat eisen vanuit de gemeente en vanuit MRA-e in beleid en concessie kunnen worden opgenomen.

Duurzaamheidsaspecten

Het stimuleren van elektrisch vervoer draagt bij aan vermindering van de CO2 uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit

Bijlagen

1. Beleid elektrisch laden 2026
1a Bijlage bij beleid elektrisch laden 2026
2. Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur 2026
3. Beleidsregels kabelgoottegels 2026
4. Participatieverslag elektrisch laden

Behandeld in B&W-vergadering: 10 november 2026

Besluit B&W: Besloten wordt conform het voorgestelde besluit.