

COLLEGEVOORSTEL

Zaaknummer:

Datum afstemming

portefeuillehouder: 19 januari 2025

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 concept beleid elektrisch laden 2026 -2028 vrij te geven voor participatie.
2. De Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur 2026 – 2028 vrij te geven voor participatie.
3. De Beleidsregels kabelgoottegels 2026 – 2028 vrij te geven voor participatie.

Samenvatting

Herijking bestaand beleid elektrisch laden in verband met externe ontwikkelingen qua laadtechnieken, congestie op het stroomnet en de energietransitie

Belangrijkste aanpassingen qua beleid en beleidsregels:

- Beleid breed houden om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen
- Qua plaatsing laadfaciliteiten eerder streven naar clustering dan verdichting
- 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

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.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Alternatieven:

- Inzetten op groene waterstof qua brandstof. De verwachting is dat deze pas na 2030 op grote schaal beschikbaar komt. 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

Over het beleid zal worden geparticipeerd en de resultaten van de participatie zullen worden voorgelegd aan het college. Participatie vindt plaats op basis van een vragenlijst op Denkmee en zal in de week van 23 maart van start gaan.

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 op te stellen 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

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 aansluitijden en een toename van de aanvragen voor kabelgoottegels

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 400 adressen op de wachtlijst, deze zullen eerst worden gerealiseerd. Nieuwe aanvragen zullen pas in Q3 of Q4 kunnen worden behandeld.

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.

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

Opstellen van een communicatieplan met onder andere bewustzijnscommunicatie voor slim laden, piekbelasting vermijden, scenario's voor communicatie over wachtlijsten en kosten etc.

Over het beleid zal worden geparticipeerd. Daarna wordt het beleid met participatieverslag en de beleidsregels voorgelegd aan het college ter vaststelling. Vervolgens 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

Beleid elektrisch laden 2026 – 2028 concept
Bijlage bij beleid elektrisch laden 2026 – 2028 concept
Beleidsregels publieke oplaadinfrastructuur 2026 – 2028 concept
Beleidsregels kabelgoottegels 2026 – 2028 concept

Behandeld in B&W-vergadering: 3 maart 2026.

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

