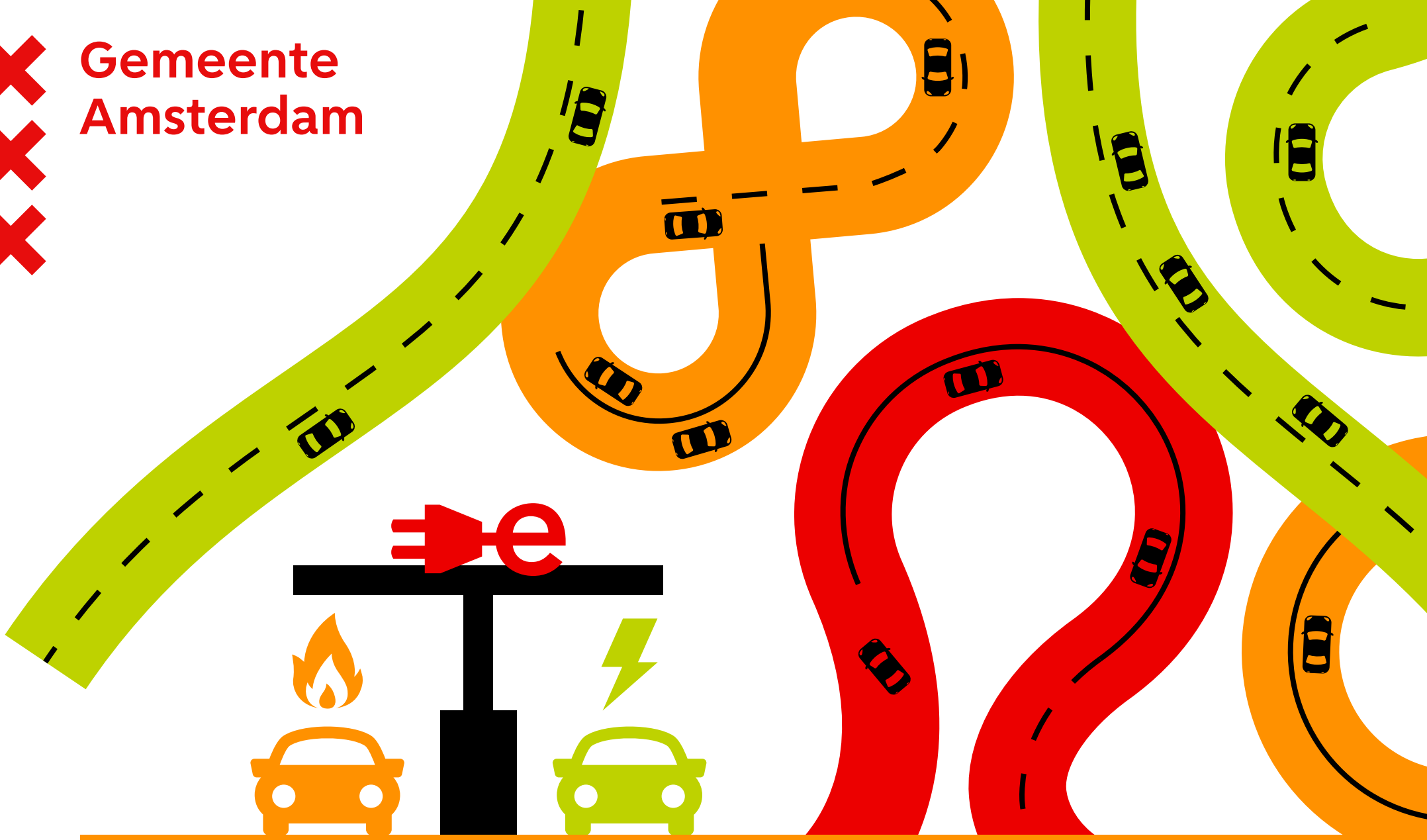
Gemeente Amsterdam



Strategie Transitie Tankstations 2026–2035

De transitie van tankstations naar snellaadstations in Amsterdam

Inhoudsopgave

1 Samenvatting 3

2 Inleiding 4
- 2.1 Context 4
- 2.2 Gemeentelijke beleidskaders 4
- 2.3 Belang van een strategische en gefaseerde aanpak 6

3 Trends en ontwikkelingen 7
- 3.1 Landelijk 7
- 3.2 Amsterdam 9

4 De opgave 10
- 4.1 Benodigd aantal snellaadpunten 10
- 4.2 Waterstof 11

5 Aanpak 12
- 5.1 Geschiktheid van locaties voor snellaadstations 12
- 5.2 Alternatieve invulling 14
- 5.3 Openbare selectieprocedure 16
- 5.4 Netcongestie 16
- 5.5 Twee typen tenders 17
- 5.6 Tussenevaluatie 18

6 Transformatiepotentie 19
- 6.1 Transformatiepotentie in Amsterdam 19
- 6.2 Transformatiepotentie per locatie 20

7 Fasering en planning 23
- 7.1 Korte termijn (2026–2030) 23
- 7.2 Middellange termijn (2031–2035) 24
- 7.3 Lange termijn (na 2035) 24
- 7.4 Kort samengevat 24

8 Communicatie en participatie 25
- 8.1 Exploitanten 25
- 8.2 Marktpartijen 25
- 8.3 Netbeheerders 25
- 8.4 Bewoners en ondernemers 25

9 Monitoring, sturing en financiële aspecten 27
- 9.1 Voortgang op de aanpak 27
- 9.2 Risico's en beheersmaatregelen 27
- 9.3 Financiële aspecten 28

Bijlage 1 Tabeloverzicht tankstations **29**

Bijlage 2 Resultaten participatie **32**

1 Samenvatting

Amsterdam telt 61 tankstations. Meerdere tankstation-exploitanten hebben aangegeven behoefte te hebben aan duidelijkheid en toekomstvisie vanuit de gemeente. Met deze Strategie Transitie Tankstations geeft de gemeente zowel voor de Amsterdamse ambitie naar uitstootvrije mobiliteit als voor de tankstation-exploitanten richting in de transitie naar snellaadstations. Dit doen we door inzicht te geven in de keuzes en instrumenten die de gemeente inzet per locatie.



Afbeelding 1 Snelladers voor elektrische voertuigen aan de Anthony Fokkerweg.

Door de transitie naar uitstootvrije mobiliteit zien we in het hele land dat de vraag naar fossiele brandstoffen minder wordt. Tegelijk groeit met het aanhoudend toenemen van het aantal elektrische voertuigen de vraag naar snellaad-punten voor elektrische auto's en waterstofpunten. We verwachten dat van alle laadsessies in 2030 zo'n 15 procent plaatsvindt via een snellader.

Dit heeft directe gevolgen voor tankstations. Zij halen steeds minder inkomsten uit de verkoop van fossiele brandstoffen zoals benzine, diesel en lpg, maar kunnen wel een essentieel onderdeel vormen voor het realiseren van voldoende snellaadpunten in de stad.

Het verwachte aantal snellaadpunten in Amsterdam bij volledig uitstootvrij verkeer is:

- 550 snellaadpunten (50-175 kW) bij supermarkten, bouwmarkten, (fastfood)restaurants en sportlocaties.
- 250 snellaadpunten (>175 kW) op tankstations en laadstations.

De benodigde 250 snellaadpunten van >175 kW moeten grotendeels nog gerealiseerd worden. **Bij zo'n 8 snellaad-punten per locatie zijn in de toekomst zo'n 30 locaties nodig, verspreid over de stad. Dit is een richtlijn voor het aantal te transformeren tankstations naar snellaadstations.** Het aantal kan hoger of lager uitvallen naarmate het aantal snellaadpunten per locatie verandert. Tankstations zullen de komende tijd nodig blijven in de stad, maar de functie en het belang van de Amsterdamse tankstations veranderen dus wel.

De gemeente toetst per tankstationlocatie of transformatie mogelijk en wenselijk is. Hiervoor maken we gebruik van een beoordeling van ruimtelijke en technische potentie van de locaties, zoals ligging, toekomstig stedelijk- of mobiliteitsmilieu en beschikbare ruimte. De beoordeling van de transformatiepotentie betreft vooral een indicatie, om na vaststelling van de strategie te komen tot een vervolgaanpak per locatie.

In de strategie komen we zowel tegemoet aan de wens van de gemeenteraad om ook nieuwe toetreders een kans tot de markt te geven als aan het Didam-arrest voor gelijke toegang voor marktpartijen bij schaarse gronduitgifte.

Het doel is om stapsgewijs en flexibel te werken aan een toekomstbestendig en strategisch gespreid netwerk van snellaadstations dat aan blijft sluiten op de groei van elektrisch vervoer, de invoering en aanscherping van zero-emissiezones en de beperkte beschikbare ruimte in de stad. Door nog niet alles vast te leggen, kunnen we tevens rekening houden met onzekerheden rond netcapaciteit, contractvormen en markt- en technologieontwikkelingen.

De ambitie is om de transitie op korte termijn in gang te zetten. De komende 5 jaar (tot 2030) richt de gemeente zich op de transformatie van 10 gemeentelijke huurlocaties. De snelheid van de gehele transitie is aan de voorzijde nog moeilijk in te schatten.

2 Inleiding

2.1 Context

Tankstations maken al decennia onderdeel uit van het Nederlandse landschap en het Amsterdamse straatbeeld. Met de opkomst van de auto groeide de behoefte om te tanken. Eerst veelal met stratenpompen, later ook met de inmiddels karakteristieke luifel. Tankstations waren overal te vinden in Amsterdam, waaronder op plekken waar dat nu nog moeilijk voor te stellen is. Zoals aan de Plantage Middenlaan en op het Frederiksplein, zoals te zien op **Afbeelding 2**.



Afbeelding 2 Tankstation op het Frederiksplein (1944).

Met de tijd zijn de eisen, mogelijkheden en businesscases voor tankstations veranderd. Dat resulteert in een grote diversiteit aan tankstations: van de traditionele straatpomp tot de moderne full-service tankstations die ook langs veel snelwegen in Nederland te vinden zijn.

In Amsterdam bevinden zich momenteel 61 tankstations, verspreid over de stad. Ze verschillen in grootte en eigendomssituatie. Tankstations zijn vaak gelegen aan of nabij de belangrijkste doorgaande wegen van de stad om zo grote stromen verkeer aan te trekken en te verwerken. Stadsdeel Centrum heeft er met 2 tankstations het minst, terwijl 1 op de 5 tankstations in Nieuw-West staan.

Door de transitie naar uitstootvrije mobiliteit zien we in het hele land dat de vraag naar fossiele brandstoffen minder wordt. Tegelijk groeit met het aanhoudend toenemen van het aantal elektrische voertuigen de vraag naar snellaadpunten voor elektrische auto's en waterstofpunten. In Amsterdam wordt dit kracht bijgezet door de invoering van de uitstootvrije zones (en de bestaande milieuzones) en het plan om deze steeds verder uit te breiden.

Deze ontwikkelingen en plannen hebben directe gevolgen voor tankstations, die traditioneel gefocust zijn op de verkoop van fossiele brandstoffen zoals benzine, diesel en lpg. Tankstations zullen de komende tijd nodig blijven in de stad, maar de functie en het belang van de Amsterdamse tankstations veranderen wel.

De strategie die voor u ligt, beschrijft hoe de gemeente om wil gaan met de toekomst van tankstations en de realisatie van de benodigde snellaadpunten. Ook benoemen we op welke manier, op welke locaties en met welk tempo de gemeente hieraan werkt. Hiermee geeft de gemeente ook duidelijkheid aan huidige exploitanten en potentiële nieuwe exploitanten.

2.2 Gemeentelijke beleidskaders

Actieplan Schone Lucht, 2019

In het Actieplan Schone Lucht heeft de gemeente de route naar een uitstootvrij Amsterdam voor al het verkeer op de Amsterdamse wegen en wateren vastgelegd. Door de transitie van fossiele naar uitstootvrije voertuigen en vaartuigen wordt de luchtkwaliteit in de stad beter en de CO_2-uitstoot minder. Hiermee vormen de maatregelen uit dit actieplan een belangrijke stap om de gezondheid van de Amsterdammers te verbeteren en Amsterdam klimaatneutraal te maken.



Afbeelding 3 Schone lucht is belangrijk voor de gezondheid van alle Amsterdammers.



Afbeelding 4 Meer ruimte voor de fiets ten opzichte van de (stilstaande) auto in De Pijp.

Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit, 2023-2026

De Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit geeft een overzicht van de concrete maatregelen die naar aanleiding van het Actieplan Schone Lucht worden genomen. Zo zijn sinds 1 januari 2025 de milieuzones voor dieselpersonen-auto's en -bestelauto's aangescherpt en zijn uitstootvrije zones voor bestel- en vrachtauto's, brom- en snorfietsen en pleziervaart ingesteld.

Strategisch plan Laadinfrastructuur, 2020-2030

Voor het realiseren van de doelstellingen van het actieplan en de uitvoeringsagenda heeft de gemeente het strategisch plan voor laadinfrastructuur 'Laad me' opgesteld. Hierin staat hoe Amsterdam de komende jaren een dekkend netwerk van laadinfrastructuur realiseert.

1. **Laden via private en semipublieke laadpunten**
   In Amsterdam is de openbare ruimte schaars. In het strategisch laadplan ligt de nadruk daarom op laden via private laadpunten (zoals op een eigen oprit of bedrijfsparkeerplaats) en semipublieke laadpunten (zoals bij een winkel of sportschool). En minder op laden in de openbare ruimte. Dit sluit aan op de gemeentelijke Omgevingsvisie 2050 en het autoluw-beleid, waar in de openbare ruimte meer ruimte is gemaakt voor de voetganger, fietser en het openbaar vervoer ten opzichte van de (stilstaande) auto. Een voorbeeld hiervan is te zien op **Afbeelding 4**.

2. **Publieke (snel)laadinfrastructuur**
   Niet iedere Amsterdammer heeft echter een eigen parkeergelegenheid, en niet op elke parkeerplek is of komt een laadpunt. Daarnaast wil de gemeente ook bezoekers van de stad faciliteren. Daar waar het niet mogelijk is om op privaat terrein te laden, legt de gemeente daarom publieke (snel)laadinfrastructuur aan verspreid over de Amsterdamse wijken. Zoals te zien op **Afbeelding 5**. De gemeente zet hierbij in op een mix van laadinfrastructuur door zowel reguliere als snelladers te realiseren. Ook de gemeentelijke en particuliere parkeergarages worden optimaal ingezet om te komen tot het gewenste dekkend laadnetwerk.

3. **De rol van tankstations**
   In het strategisch laadplan staat beschreven dat de bestaande tankstations een essentieel onderdeel vormen voor het realiseren van voldoende snellaadpunten voor elektrische voertuigen. Vooral vanwege hun strategische ligging langs de belangrijke (uitvals-)wegen van Amsterdam. Aangezien veel voertuigen thuis, op het werk of op straat opladen, hoeft niet elk huidig tankstation in de toekomst echter een locatie voor snelladers te worden.



Afbeelding 5 Publieke laadinfrastructuur op straat.

2.3 Belang van een strategische en gefaseerde aanpak

Er zijn verschillende factoren die de invloedssfeer en keuzes van de gemeente in het transitieproces van tankstations naar snellaadstations kunnen beïnvloeden:

- De transitie naar elektrisch rijden is in volle gang, maar de snelheid van de transitie kan veranderen. Elektrisch rijden kan duurder of goedkoper worden door bijvoorbeeld elektriciteitsprijzen of voertuigprijzen.
- Een deel van de huidige tankstations opereren op basis van huurovereenkomsten, met verschillende loop- en eindtijden. Andere locaties zijn in erfpacht uitgegeven of in eigendom van derden.
- Sommige marktpartijen zetten volledig in op de uitrol van snelladers, terwijl andere partijen terughoudender zijn en ook fossiele brandstoffen willen blijven aanbieden en reactief de vraag van consumenten volgen.
- Er spelen technische uitdagingen, zoals de huidige beperkte capaciteit op het elektriciteitsnet.

Dit alles resulteert in een complexe mix van diverse tijdspannes voor de uitvoering van de transitie. Het opstellen van een strategische, gefaseerde aanpak voor de transitie van tankstations is daarom essentieel om de transitie op een gestructureerde en transparante wijze vorm te geven. Daarbij kan ‘niets doen’ op de lange termijn leiden tot desinvesteringen bij ondernemers en onvoldoende snellaadmogelijkheden voor elektrische rijders in de stad.

3 Trends en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk schetst een aantal trends, prognoses en ontwikkelingen die impact hebben op de verwachte ontwikkeling in uitstootvrij vervoer en de functie, rol en toekomst van tankstations in de stad beïnvloeden.



Afbeelding 6 Nederland telt steeds meer 100 procent elektrische auto's.

3.1 Landelijk

Afname van fossiele brandstoffen

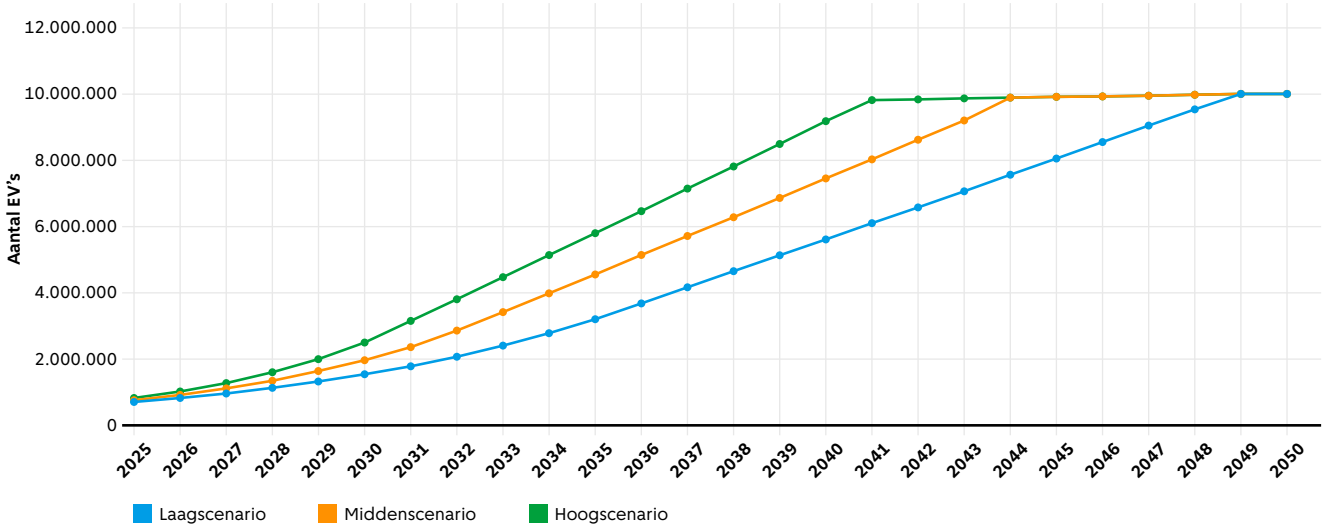
Het aantal elektrische voertuigen neemt de komende jaren aanhoudend toe. Europese regelgeving, de invoering van uitstootvrije zones en nationale stimulering van uitstootvrije mobiliteit versnelt deze ontwikkeling nog eens. We zien hierdoor in het hele land dat de vraag naar fossiele brandstoffen minder wordt.

Vanaf 2035 mogen er in de EU alleen nog uitstootvrije nieuwe auto's en bestelwagens worden verkocht[1]. Aangezien een personenauto gemiddeld 19 jaar in gebruik blijft, betekent dit dat fossiele brandstoffen tot rond 2050 nog een rol zullen spelen, zij het in afnemende mate[2].

Uit een Scenariostudie Brandstof 2022 van BOVAG blijkt dat het afzetvolume van benzine in 2030 met 20 tot 32 procent is afgenomen ten opzichte van 2021. Voor diesel ligt de verwachte daling tussen de 28 en 37 procent.

1 europarl.europa.eu/topics/en/article/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained
2 raivereniging.nl/actueel/nieuws/nederlands-wagenpark-blijft-groeien-en-wordt-ouder

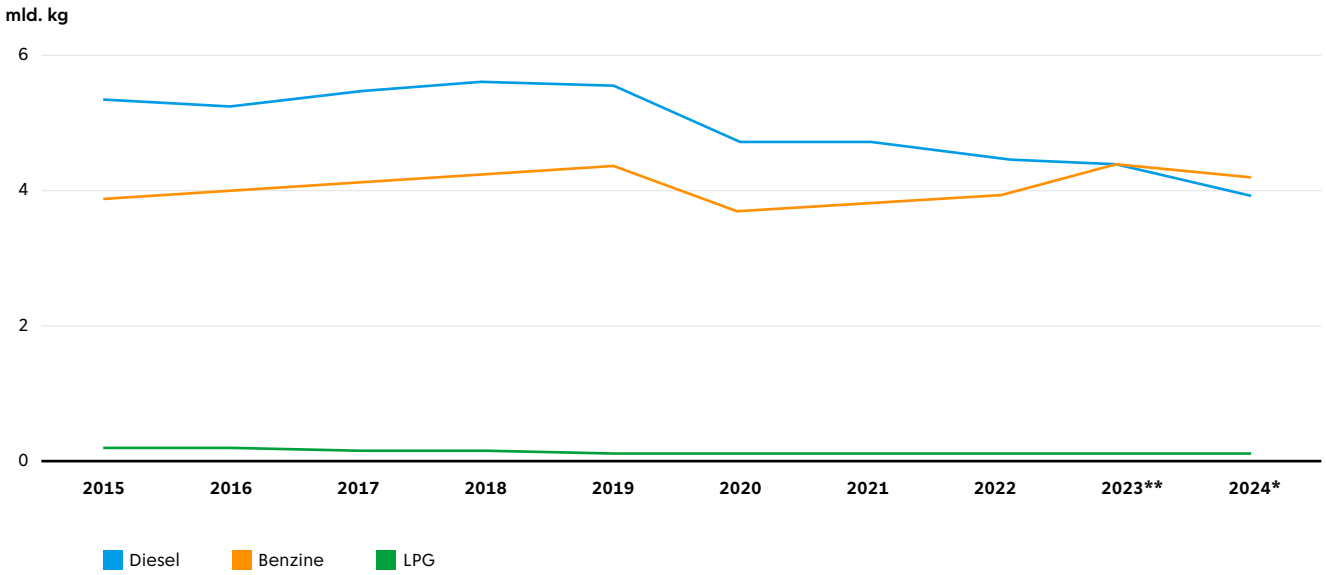
Stichting ElaadNL voorspelt een steile groei van het aantal elektrische voertuigen na 2030. In 2035 zouden er ten opzichte van vandaag zo'n 4 keer zoveel elektrische auto's in Nederland rondrijden als in 2025. Dit is te zien in **Figuur 1**.



Figuur 1 Prognose van het aantal elektrische voertuigen tot 2050, per scenario. Bron: elaad.nl

In de afzet van fossiele brandstoffen voor het wegverkeer is de afgelopen jaren een daling van de vraag naar diesel te zien en blijft de vraag naar benzine en lpg op hetzelfde peil. Dit is te zien in **Figuur 2**.

Afzet benzine, diesel en autogas (LPG) voor het wegverkeer, per jaar



Figuur 2 Afzet fossiele brandstoffen voor het wegverkeer, per jaar. Bron: cbs.nl



Aanscherping tabakswet

Een andere belangrijke verandering is de aanscherping van de Tabakswet, die vanaf 2030 de verkoop van tabak op tankstations verbiedt. Aangezien tabaksverkoop een groot deel van de omzet van tankstationshops vormt, verwachten tankstationhouders dat dit op sommige locaties leidt tot sluiting van de shop en dat daarmee de locatie een onbemand tankstation wordt.

Verplichte keuring brandstoftanks

Daarnaast is de verplichte keuring van brandstoftanks, die elke 15 jaar plaatsvindt, een kostbaar proces. De tanks moeten worden uitgegraven en mogelijk hersteld of vervangen, wat voor tankstationhouders aanleiding kan zijn om de exploitatie van een locatie te beëindigen.

Verzorgingsplaatsen van de toekomst

Landelijk wordt gewerkt aan beleid voor toekomst-bestendige ‘verzorgingsplaatsen’ langs snelwegen, waaronder tank- en laadpunten voor voertuigen. Volgens recente analyses blijven tankstations nog decennialang relevant voor weggebruikers, maar verandert hun functie wel. Langs snelwegen zullen tankstations steeds meer laadstations worden met snellaadpunten.

Ook biobrandstoffen en synthetische brandstoffen spelen een rol, hoewel de beschikbaarheid en economische haalbaarheid hiervan onzeker blijven.[3] Synthetische brandstoffen, gemaakt op basis van waterstof en CO_2, bieden een potentieel alternatief voor fossiele brandstoffen. Groene synthetische brandstoffen worden geproduceerd met duurzame energie, maar het proces is inefficiënt en de technologie staat nog in de kinderschoenen. Er zijn momenteel weinig marktinitiatieven voor grootschalige toepassing.

3 rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2025/03/06/inspraak-geopend-voor-plannen-voor-verzorgingsplaatsen-van-de-toekomst

3.2 Amsterdam

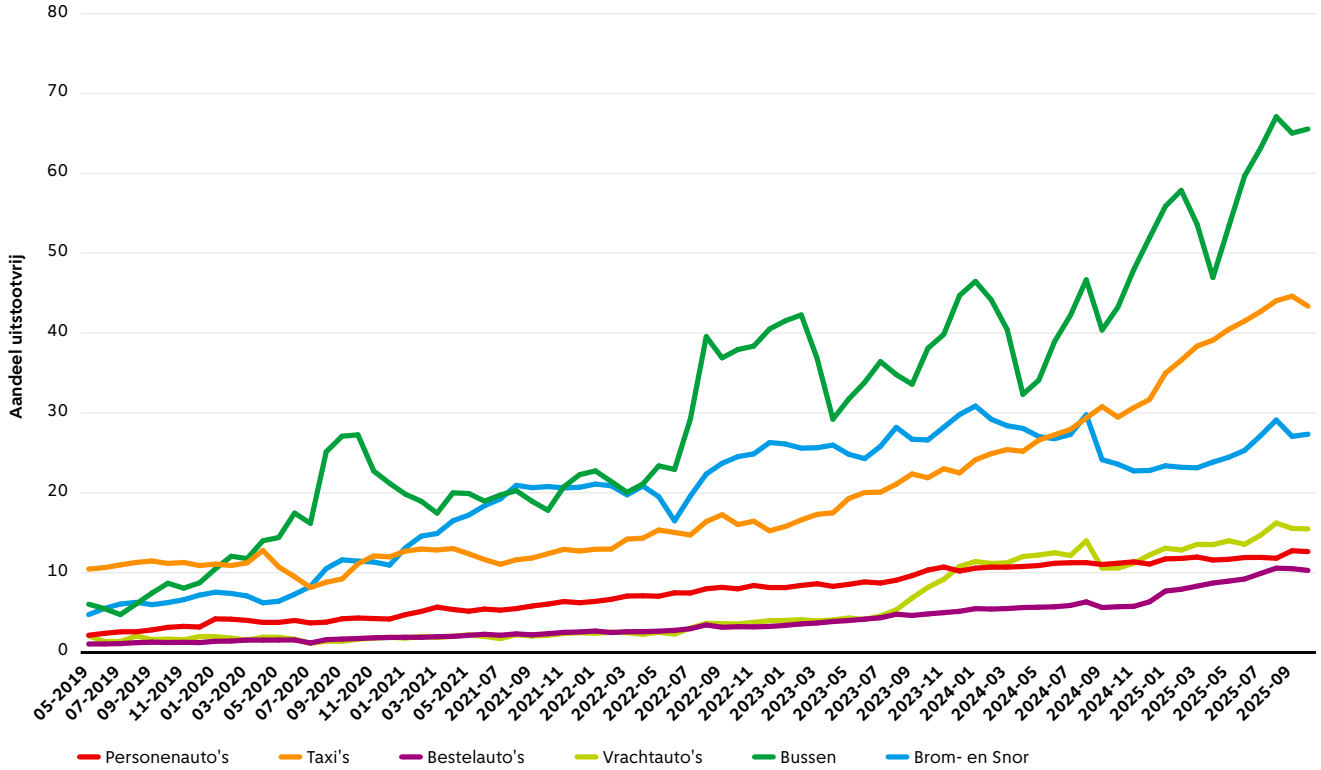
Toename elektrische voertuigen

Er is een duidelijke toename van elektrisch vervoer in Amsterdam. Dit effect is sterker dan op andere plekken in Nederland door het instellen van de Amsterdamse milieuzones en uitstootvrije zones voor het verkeer. De taximarkt in de stad is inmiddels grotendeels overgestapt op elektrische voertuigen. En ook de stadslogistiek (bestel- en vrachtauto's) gaat steeds meer over op elektrisch rijden. Voor zowel nieuw aangeschafte taxi's als nieuwe bestelauto's is de trend dat deze vrijwel allemaal 100 procent elektrisch zijn.

Figuur 3 laat het percentage uitstootvrije detecties zien per voertuigcategorie vanaf 2019. Hiervoor gebruiken we handhavingscamera's, die de detecties in de stad vastleggen. 1 detectie is 1 vervoersbeweging langs een handhavingscamera. Eenzelfde voertuig kan hierdoor voor meerdere detecties zorgen. Het is niet mogelijk om het aantal unieke voertuigen te monitoren, omdat hiervoor de kentekens onthouden moeten worden. Dit is vanwege privacybescherming niet toegestaan. In de figuur zien we dat bij de meeste voertuigen het percentage uitstootvrije detecties licht stijgt.

In **Figuur 4** staat per voertuigcategorie het aandeel dat uitstootvrij is vergeleken met de 2 voorgaande jaren.

Aandeel uitstootvrije voertuigen in heel Amsterdam



Figuur 3 Aandeel uitstootvrije voertuigen in heel Amsterdam per voertuigcategorie.

Voertuig	2023	2024	2025
Personenauto's	9%	11%	13%
Bestelauto's	4%	6%	10%
Vrachtauto's en trekkers	5%	10%	15%
Brom- en snorfietsen	26%	24%	28%
(OV) bus en touringcars	37%	44%	66%
Taxi	21%	29%	44%

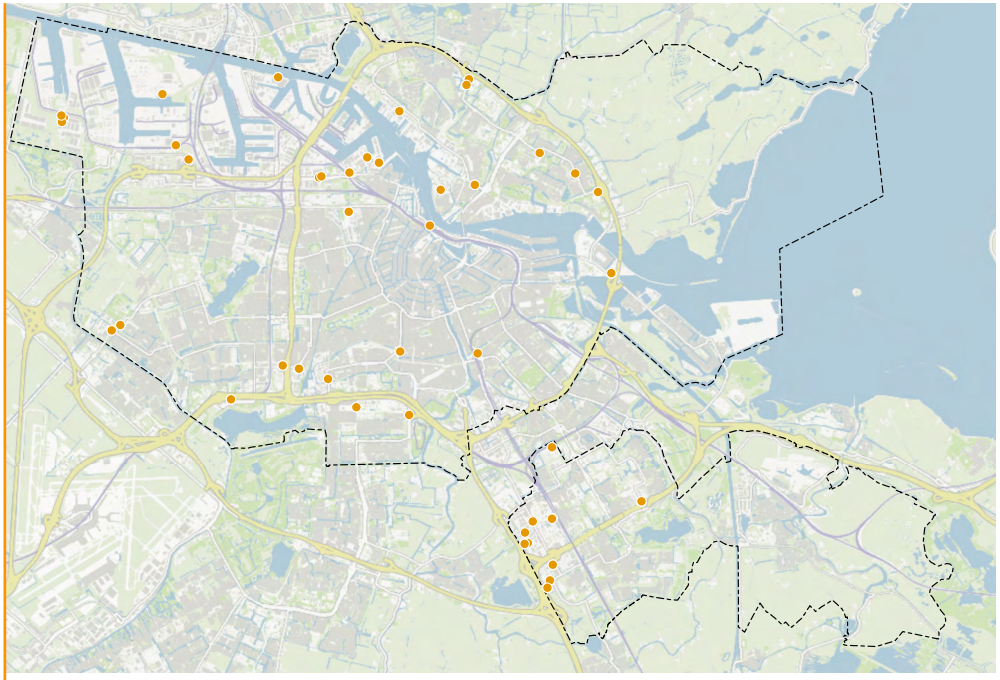
Figuur 4 Aandeel uitstootvrije voertuigen per jaar.

4 De opgave

Door de toename van elektrisch vervoer is er ook behoefte aan meer laadinfrastructuur. Amsterdam legt waar nodig publieke laadinfrastructuur aan verspreid over de stad. Op strategische locaties in de stad faciliteert de gemeente de realisatie van snellaadpunten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen snellaadpunten met een lager vermogen (50-175 kW) en een hoger vermogen (>175 kW).



Afbeelding 7 Publieke laadpalen.



Figuur 5 Overzichtskaart van huidige snelladers in Amsterdam.

In totaal zijn er nu ongeveer 215 snelladers in Amsterdam, waarvan 53 onderdeel van de gemeentelijke concessie. Dit betreft vooral snelladers van 50-175 kW. **Figuur 5** toont de verspreiding van de snelladers over de gemeente.

4.1 Benodigd aantal snellaadpunten

We verwachten dat van alle laadsessies in 2030 zo'n 15 procent plaatsvindt via een snellader, in vergelijking met 3 procent in 2025. Steeds meer e-rijders gaan in de toekomst dus gebruik maken van snelladers.

Het verwachte aantal snellaadpunten in Amsterdam bij volledig uitstootvrij verkeer is:

- 550 snellaadpunten (50-175 kW) bij supermarkten, bouwmarkten, (fastfood)restaurants en sportlocaties.
- 250 snellaadpunten (>175 kW) op tankstations en laadstations.

De benodigde 250 snellaadpunten van >175 kW moeten grotendeels nog gerealiseerd worden. Bij zo'n 8 snellaadpunten per locatie zijn in de toekomst ongeveer **30 locaties** nodig, verspreid over de stad. **Dit is een richtlijn voor het aantal te transformeren tankstations naar snellaadstations.** Het aantal kan hoger of lager uitvallen naarmate het aantal snellaadpunten per locatie verandert.

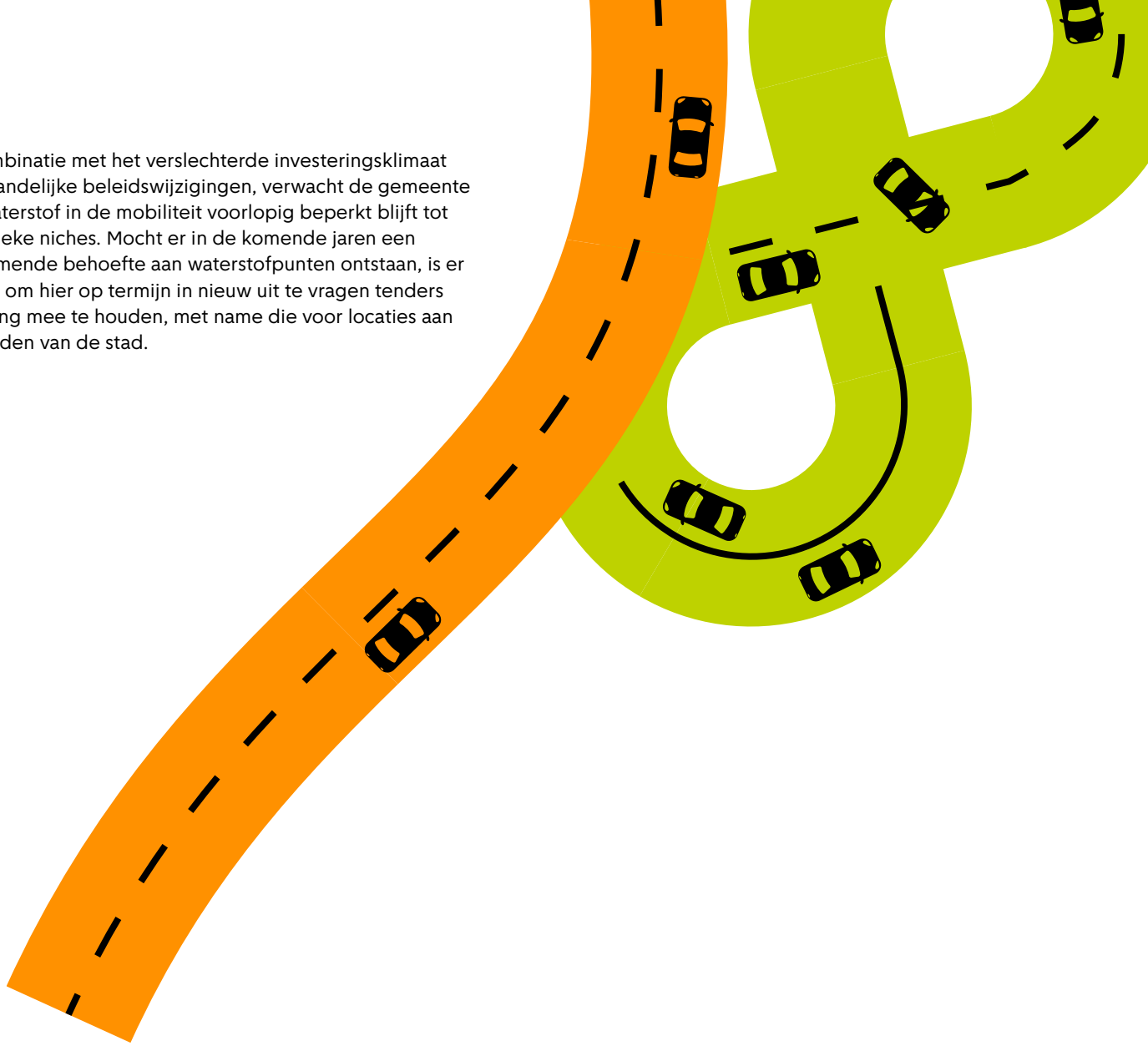
Deze prognose is gebaseerd op aannames over beleid, techniek, gedrag en economie en dient als stip op de horizon. De gemeente houdt de ontwikkelingen in uitstootvrij verkeer nauwlettend in de gaten en maakt hiervoor onder andere gebruik van de onderzoeken naar de adoptie van elektrisch vervoer door ElaadNL.

4.2 Waterstof

Waterstof wordt als energiedrager gebruikt in brandstofcelvoertuigen, waar het wordt omgezet in elektriciteit. Hoewel waterstof als brandstof voor zware voertuigen en industrie potentieel heeft vanwege de hoge energiedichtheid, is de efficiëntie voor personenauto's laag. Waterstofauto's verbruiken 2 tot 3 keer zoveel energie als batterij-elektrische voertuigen. Op dit moment is nog onvoldoende duurzame energie beschikbaar voor grootschalige elektrolyse.

Daarnaast zijn er in Nederland slechts enkele honderden waterstofauto's geregistreerd, tegenover meer dan 500.000 volledig elektrische voertuigen. Ook achten sommigen de toepassing binnen de stedelijke context onrealistisch vanwege veiligheids- en ruimtelijke beperkingen, wat ook speelt bij tankstations die lpg aanbieden.

In combinatie met het verslechterde investeringsklimaat door landelijke beleidswijzigingen, verwacht de gemeente dat waterstof in de mobiliteit voorlopig beperkt blijft tot specifieke niches. Mocht er in de komende jaren een toenemende behoefte aan waterstofpunten ontstaan, is er ruimte om hier op termijn in nieuw uit te vragen tenders rekening mee te houden, met name die voor locaties aan de randen van de stad.



5 Aanpak

5.1 Geschiktheid van locaties voor snellaadstations

Een aantal zaken hebben invloed op de geschiktheid van locaties voor snellaadstations. Die beschrijven we in deze paragraaf.



Afbeelding 8 Mobiliteit te voet, met de fiets of het openbaar vervoer.

Uitgangspunten

De afweging of een locatie (waarop al dan niet al een tankstation is gevestigd) potentie heeft om in de toekomst een laadstation te worden, is grofweg gebaseerd op de volgende uitgangspunten. Deze aspecten kunnen een locatie meer of minder aantrekkelijk maken als snellaadstation.

Strategische ligging

De meeste potentie voor snellaadstations is in buurten dichtbij een op- of afrit van de snelwegen in en rondom Amsterdam. Dit zijn de plekken waar het meeste verkeer langskomt en waar de belangrijkste wegen van het stedelijk wegennetwerk aanhaken op het nationale wegennetwerk. Hier bedienen snellaadstations zowel lokaal, stedelijk als doorgaand verkeer. Hierdoor zijn deze locaties ook makkelijker te vinden, wordt het aantal omrijdbewegingen beperkt en concentreert het autoverkeer zich op een beperkt aantal geschikte routes.

Voor de buurten langs de belangrijkste uitvalswegen in de stad geldt dit principe in mindere mate ook, aangezien zij een rol vervullen voor zowel lokaal als doorgaand verkeer binnen de stad.

Buurten buiten de Ring A10 hebben ook bovengemiddelde potentie voor snellaadstations. Relatief veel mensen zijn en blijven hier gericht op het gebruik van de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Het aanbod van fossiele brandstoffen blijft hier daarom naar verwachting nog geruime tijd noodzakelijk.

Minder potentie voor snellaadstations is er in de stad verder weg gelegen van de belangrijkste stedelijke uitvalswegen.

Omgeving

Voorzieningen toegespitst op automobiliteit moeten passen bij de ruimtelijke omgeving en het (mobiliteits-) milieu. Zo worden ruimteconflicten beperkt en past het gebruik van het gebied bij de gewenste ordening en inrichting. Voor het gebied binnen de Ring A10 streeft Amsterdam ernaar om een hoge dichtheid te combineren met een stedelijke mobiliteitsmix gericht op lopen, fiets en openbaar vervoer. Zoals de zien in **Afbeelding 8**. De auto heeft in dit deel van de stad een meer bescheiden rol in het straatbeeld en grootschalige auto-infrastructuur past hier niet.

Snellaadstations passen hierdoor ruimtelijk beter in de flanken van de stad. Hier is de stedelijke omgeving vaak luwer en de ruimtelijke druk lager. Ruimte-extensieve functies zoals snellaadstations, zijn daardoor makkelijker in te passen dan in de centrale delen van de stad. Stadsgebied Weesp, stadsdeel Zuidoost, stadsdeel Nieuw-West en het noordelijk deel van stadsdeel Noord hebben hierdoor relatief veel tankstations.

Echter, verschillende buurten in deze stadsdelen, maar ook in de rest van de stad, verkleuren in de komende decennia door de beoogde meerkernige stadsontwikkeling (zie ook Omgevingsvisie Amsterdam 2050). Daarmee verandert het karakter van deze gebieden in de flanken van de stad. Ook hier verrijzen geleidelijk aan nieuwe stadsbuurten of worden bestaande gebieden verdicht met meer ruimtelijk programma. De druk op de (openbare) ruimte neemt hierdoor toe en de focus is hier steeds meer op de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer. Het vestigen en inpassen van snellaadstations is hier daarom in de toekomst niet overal meer vanzelfsprekend.

Omvang
Aanwezige fysieke ruimte betekent meer mogelijkheden voor opschalen, nevenfuncties en dubbelgebruik zoals energieopwekking en -opslag en logistieke functies.

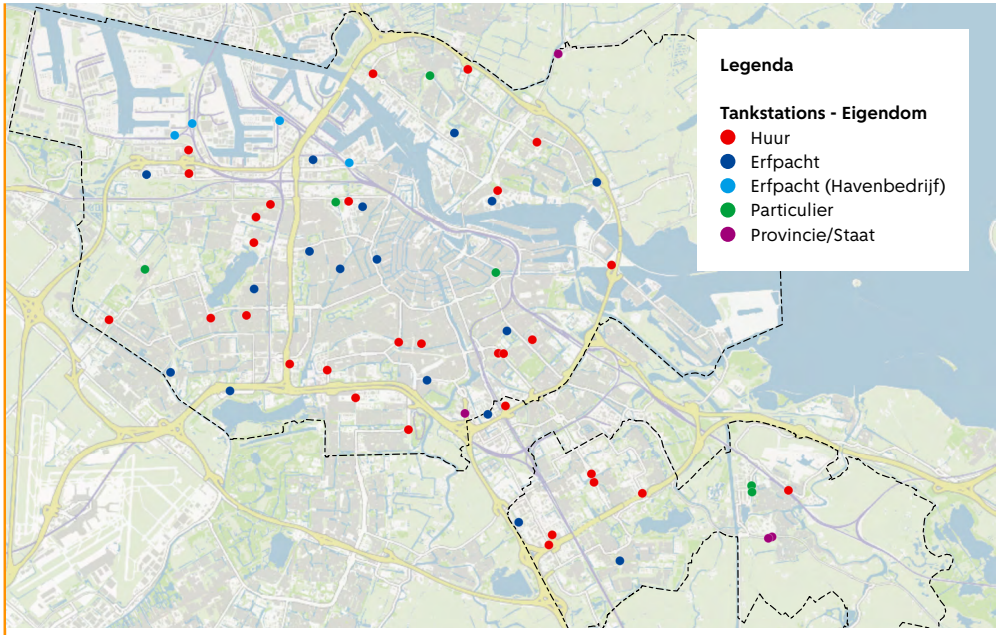
Ruimtelijke spreiding/dekking
De gemeente ziet een toekomst voor zich met een strategisch gespreid en robuust netwerk van snellaad-stations. Dat betekent niet te veel locaties in één gebied en te weinig in andere gebieden.

Toekomstbestendigheid
De beschikbare ruimte in de stad neemt geleidelijk aan af. Amsterdam wordt steeds drukker. In een stad die verdicht en verduurzaamt moet daarom zuinig worden omgegaan met de nog beschikbare ruimte en het groen.

Snellaadocaties komen daarom niet op plekken waar gebiedsontwikkeling is gepland of uitbreiding van de hoofdgroenstructuur aan de orde is. Met de verdichting van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke eisen, wordt het steeds meer nodig om dubbelgebruik van locaties voor verschillende doeleinden te stimuleren.

Privaatrechtelijke verhoudingen

Hoewel de gemeente een visie heeft op de potentie van elk tankstation voor snellaadstations, heeft zij in de aanpak onder meer te maken met of zij eigenaar is van de locatie. De rechtsverhouding tussen de gemeente en exploitanten van tankstations verschilt namelijk. Dit is te zien in **Figuur 6** en **Bijlage 1**. De rechtsverhouding bepaalt mede de mogelijkheden voor de regie vanuit de gemeente voor transformatie naar laadstations of andere invullingen. Hierbij bestaan 3 categorieën:



Figuur 6 Overzicht van eigendomsverhoudingen tankstations in Amsterdam (juni 2025).

1. Locaties op gemeentelijke huurgrond (30 locaties)
Ongeveer de helft van de tankstations bevindt zich op grond in eigendom van de gemeente, die de gemeente verhuurt. De gemeente heeft hier directe regie, bijvoorbeeld bij beëindiging van de huurovereenkomst of nieuwe verhuur via tenders. De huurovereenkomsten bevatten bepalingen over gebruiksbestemming, huurtermijn en prijsafspraken.

De meeste huurcontracten zijn contracten voor bepaalde tijd die van rechtswege eindigen en daarna opnieuw in de markt kunnen worden gezet overeenkomstig dit nieuwe beleid. Verder zijn er huurcontracten die na afloop van een termijn in afwachting van dit nieuwe beleid zijn voortgezet voor onbepaalde tijd.

Momenteel betalen huurders vaak een vaste huurprijs voor de grond en daarnaast een variabele omzetafhankelijke huur op basis van de verkochte liters fossiele brandstof. Voor verkoop van elektriciteit (kWh) en/of waterstof (kg) moeten in veel gevallen nieuwe afspraken worden gemaakt die worden vastgelegd in het contract.

2. Locaties uitgegeven in erfpacht (21 locaties, waarvan 4 via het Havenbedrijf)
Ruim een derde van de locaties is in erfpacht uitgegeven, soms via het Havenbedrijf. Bij erfpacht is sprake van langdurige rechten met beperkte mogelijkheden voor eenzijdige beëindiging. De erfpachtakte bevat afspraken over het grondgebruik, de canon en de looptijd van het erfpachtrecht. Aanpassing van het gebruik van de locatie vereist in beginsel instemming van beide partijen en een notariële wijziging van de erfpachtakte. Dit kan tevens leiden tot een wijziging van de erfpachtcanon.

Vanwege de erfpacht wordt in de transitie vooral ingezet op samenwerking en ondersteuning gericht op de transitie. De gemeente informeert erfpachters over haar transitie-ambitie en verkent in overleg eventuele toekomstscenario's.

3. Locaties in eigendom van derden (10 locaties)
Op een beperkt aantal locaties ligt eigendom en beheer van de grond bij andere overheden zoals de Staat of de Provincie of is het particuliere grond. Dit betekent dat voor deze locaties de gemeente bij een eventuele gewenste transformatie in overleg moet treden met de eigenaar. Daarnaast gelden publiekrechtelijke kaders zoals bestemmingsplannen en vergunningen. De gemeente heeft hier in beginsel beperkte invloed, maar betrekt deze locaties wel in de strategie omdat deze onderdeel kunnen zijn van het toekomstige netwerk van snellaadstations.

Publiekrechtelijke kaders
Naast privaatrechtelijke afspraken gelden diverse publiekrechtelijke regels. In de transitie moet hier per locatie rekening mee worden gehouden.

- **Milieuzonering**
  Rekening houdend met omliggende functies bij bijvoorbeeld waterstofstations, snelladers of clean energy hubs.
- **Veiligheidseisen**
  Waterstofstations vereisen bijvoorbeeld grotere veiligheidsafstanden dan elektrische laadpunten.
- **Omgevingsplannen**
  Aansluiten bij de ruimtelijke ordening en eventuele bestemmingswijzigingen.
- **Vergunningen**
  In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is een laadpaal aangemerkt als vergunningsvrij bouwwerk) en de laadpaal uitgezonderd van de vergunningplicht voor de omgevingsplanactiviteit. De bouw van bijbehorende voorzieningen, zoals een overkapping of een batterij-opslag zijn niet vergunningsvrij. Significante verbouwingen of nieuwe voorzieningen (zoals een overkapping, transformatorstation, waterstofinstallatie of grootschalige batterij) vereisen doorgaans een omgevingsvergunning.

5.2 Alternatieve invulling

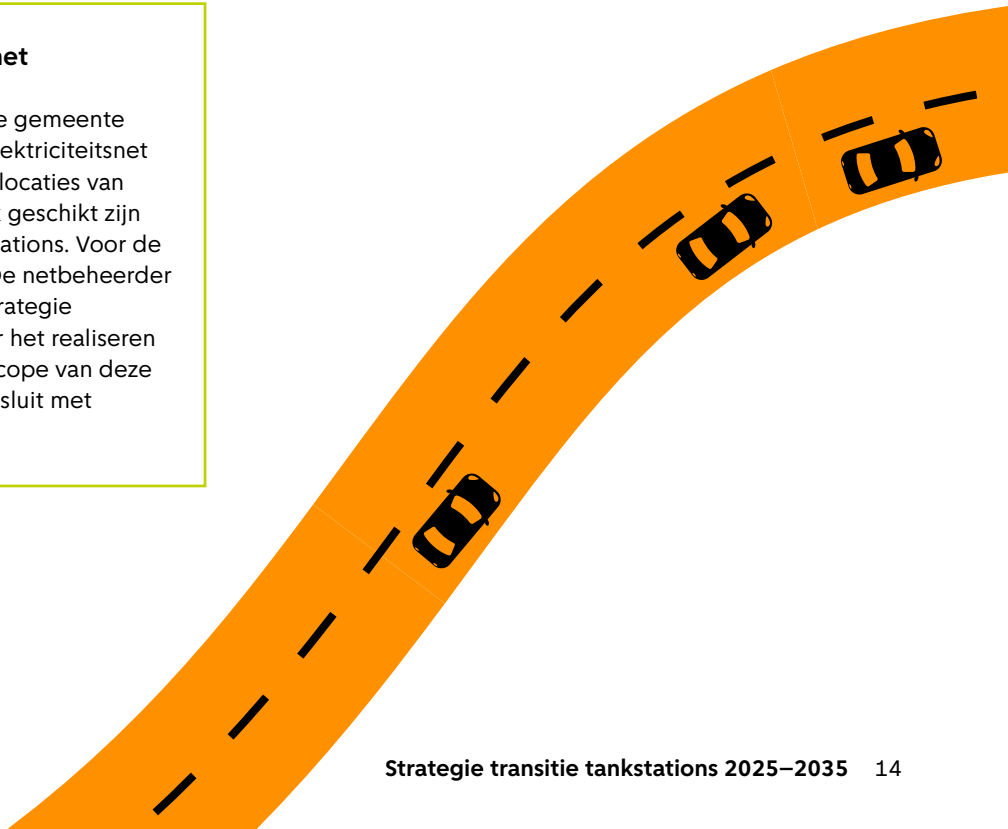
Niet alle tankstations in Amsterdam zullen zich lenen voor transformatie naar snellaadstations. Het kan zijn dat de locatie ruimtelijke eigenschappen heeft die de locatie ongeschikt of onwenselijk maken om te transformeren tot snellaadstation. Bijvoorbeeld gelegen in een woonstraat, herontwikkelingsgebied en/of het is een kleine kavel. Andersom kan het zijn dat de locatie wel ruimtelijke potentie heeft, maar dat er betere locaties beschikbaar zijn en er (naar verwachting) onvoldoende vraag is om deze locatie ook te transformeren.

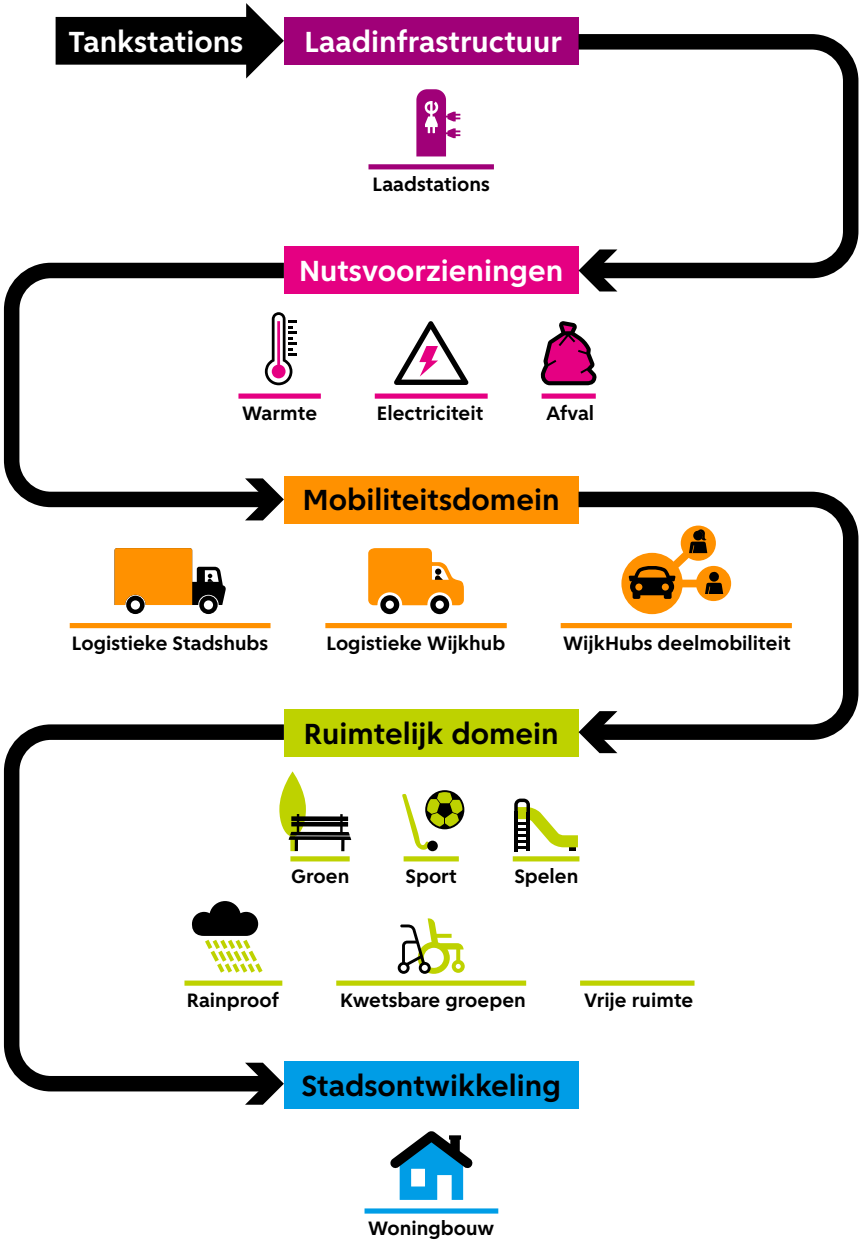
In zulke gevallen onderzoekt de gemeente tijdig of en welke alternatieve bestemming passend is, in samenspraak met stadsdelen, gebiedsontwikkelaars en andere gemeentelijke disciplines.

Uitbreiding van het elektriciteitsnet op tankstations
De netbeheerder werkt samen met de gemeente Amsterdam aan uitbreiding van het elektriciteitsnet in Amsterdam. Er is onderzocht of de locaties van tankstations in de gemeente mogelijk geschikt zijn voor het plaatsen van nieuwe onderstations. Voor de meeste locaties is dit niet het geval. De netbeheerder blijft ook in de uitvoering van deze strategie betrokken. Het eventuele besluit voor het realiseren van een onderstation valt buiten de scope van deze strategie, hiervoor geldt een apart besluit met bijbehorend participatieproces.

Watervalmethode
Voor het bepalen van de nieuwe invulling op een locatie, gebruikt de gemeente de watervalmethode om zo stapsgewijs gemeentelijke beleidsdoelen af te wegen. Dit is te zien in **Figuur 7**. Deze methode werkt met een hiërarchische volgorde van functies, waarbij telkens wordt bekeken of een locatie geschikt is voor een bepaald beleidsdoel. Is dat niet het geval, dan wordt verder gekeken naar het volgende doel. Daarbij wordt eerst gekeken naar beleidsthema's die voorwaardelijk zijn voor het functioneren voor de stad.

Het doel is om, in een groeiende en verdichtende stad, de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten door functies te combineren en een bredere businesscase te creëren.





Figuur 7 Watervalmethode voor een alternatieve invulling van bestaande tankstations.

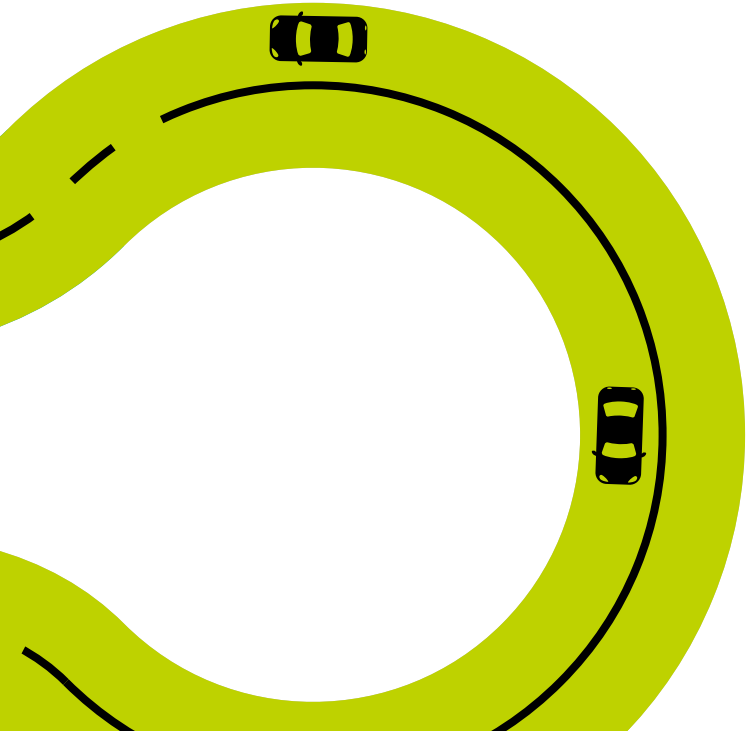
1. Nutsvoorzieningen
Nutsvoorzieningen en energievoorziening zijn essentieel voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van de stad, en er zijn weinig alternatieven in locatiekeuze. Denk aan transformatorstations, warmtenet-installaties, drinkwatervoorzieningen. Ze moeten vaak in de buurt van gebruikers en bestaande infrastructuur liggen, en zijn moeilijk inpasbaar in andere ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw.



Afbeelding 9 Een transformatorhuisje met street art in Zuid.

2. Mobiliteitsdomein
De realisatie van hubs voor deelmobiliteit en/of logistiek vormen een belangrijk onderdeel van de beoogde transitie van de stad van een groot, zwaar en fossiel naar een klein, lichter en duurzaam mobiliteitssysteem. Zonder deze transitie behaalt de stad niet haar duurzaamheidsambities en wordt ze op termijn onbereikbaar voor de regio en de rest van het land. Net als bij nutsfuncties is nabijheid tot bestaande verkeersstructuren essentieel.

3. Ruimtelijke domein en woningbouw
Het ruimtelijke domein en woningbouw zijn beide ook belangrijk, maar kennen vaak meer flexibiliteit qua locatie. Woningbouw benut daarnaast niet de unieke ruimtelijke kwaliteiten van tankstations, vergroot de druk op reeds (over)belaste systemen zoals het elektriciteitsnet, en maakt de realisatie van bepaalde ruimtelijk impactvolle (nuts-) voorzieningen juist lastiger.



5.3 Openbare selectieprocedure

De gemeente zet voor geschikte huurlocaties een nieuwe openbare tender uit. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het initiatiefvoorstel ‘Van benzinestations naar snellaadstations’ van raadslid J.S.A. Vroege dat in november 2020 door de gemeenteraad is aangenomen. Hierin werd gepleit voor openbare selectieprocedures (tenders), zodat ook nieuwe partijen toegang kunnen krijgen tot de markt. De gemeente kiest een nieuwe huurder op basis van objectieve, toetsbare en redelijke criteria. De huurperiode waaraan wordt gedacht is 15 jaar, zodat er voldoende investeringszekerheid is, maar ook flexibiliteit voor de toekomst.

Uitzonderingen op openbare selectieprocedure
De uitgifte van schaarse gemeentelijke gronden, zoals tankstations/snellaadstations, moet voldoen aan het gelijkheidsbeginsel uit het Didam-arrest (Hoge Raad, 2021). Dit betekent dat de gemeente bij nieuwe verhuur een openbare, transparante selectieprocedure moet hanteren. Alleen wanneer op grond van objectieve, toetsbare en redelijke criteria gemotiveerd kan worden dat er slechts één serieuze gegadigde is, mag hiervan worden afgeweken.

Indien een tankstationlocatie mogelijk in aanmerking zou kunnen komen als uitzondering op een openbare selectieprocedure, doet de gemeente hier onderzoek naar. Indien uitzondering terecht lijkt, zal de gemeente de voorgenomen verhuring publiceren en motiveren dat deze huurder naar het oordeel van de gemeente de enige serieuze gegadigde is, conform de eisen uit het Didam-arrest. Partijen die het hier niet eens mee zijn krijgen dan 20 dagen de gelegenheid om hiertegen een kort geding te starten.

5.4 Netcongestie

Om meerdere snelladers te gebruiken op een locatie is een grootverbruikaansluiting nodig. Netbeheerder TenneT geeft aan dat er in de gehele provincie Noord-Holland tot minimaal 2031 geen ruimte is voor nieuwe grootverbruikersaansluitingen of uitbreiding hiervan. In sommige gebieden zelfs met uitloop tot 2036. Dit komt doordat het elektriciteitsnet op veel plekken zijn maximale capaciteit heeft bereikt. Om de veiligheid en leveringszekerheid van het elektriciteitsnet te kunnen blijven waarborgen, zijn de netbeheerders verplicht om netcongestie af te kondigen.

De transitie is daarom sterk afhankelijk van de beschikbare netcapaciteit. Dit vormt een bijzonder grote uitdaging voor locaties waar de gemeente in de toekomst potentie ziet voor het realiseren van snellaadstations.

Mogelijke beheersmaatregelen
Ondanks de beperkingen zijn er enkele beheersmaatregelen om de impact van netcongestie op de transitie van tankstations te verminderen:

1. Aansluiting met variabele vermogens
Liander onderzoekt de mogelijkheid om aansluitingen te bieden met variabele vermogens, afhankelijk van de belasting van het net. Dit betekent bijvoorbeeld dat een aansluiting overdag en ‘s nachts 180 kW levert tijdens vooraf vastgelegde tijdsblokken, maar in de ochtend- en avondspits slechts 50 kW of helemaal geen vermogen. Voor exploitanten kan dit betekenen dat ze laadmomenten moeten optimaliseren, bijvoorbeeld door gebruik van dynamische laadtarieven of door klanten op piekmomenten minder vermogen per sessie te bieden. Belangrijk daarbij is op te merken dat alternatieve contractvormen nog niet als standaardproduct beschikbaar zijn en dat het erg afhankelijk is van de lokale netsituatie of er restcapaciteit beschikbaar komt.

Flexibele contracten op zichzelf lijken nog niet optimaal, omdat snelladen bedoeld is voor gebruikers die snel en kort het voertuig willen opladen. Dit vereist directe en voortdurende beschikbaarheid van vermogen, met name gedurende de dag.

2. Batterijen
Een batterijbuffer op locatie kan tijdens piekmomenten toch verhoogd vermogen leveren. Dat kan ofwel in de vorm van een container, of geïntegreerd in de snellader zelf. Dit kan eventueel in combinatie met eigen energie-opwek zoals zonnepanelen of een flexibele overeenkomst (zie punt 1). Het gebruik van extra batterijen vereist aanzienlijke investeringen en enige beschikbare ruimte, maar maakt het wel mogelijk om ondanks de congestiebeperkingen voor voldoende snellaadcapaciteit te zorgen.

3. Alternatieve energiedragers
Nieuwe brandstoffen zoals waterstof kunnen deels een oplossing bieden voor de beperkingen van netcongestie. Waterstof kan worden ingezet als directe brandstof voor voertuigen of als energiebron om een snellader van stroom te voorzien. Echter, voor waterstofvulpunten gelden extra veiligheidsvoorschriften. Daarnaast zijn op veel onderdelen van de groene waterstofketen uitdagingen en knelpunten gesignaleerd die ervoor zorgen dat de waterstofmarkt onvoldoende van de grond komt.[4]

Biogas en HVO100 zijn andere alternatieven, maar deze brandstoffen stoten lokaal nog luchtverontreinigende stoffen uit. Voertuigen die hierop rijden zijn daarom niet toegestaan in de uitstootvrije zones en dragen slechts beperkt bij aan een volledig duurzame transitie.

4. Energiehubs en gedeeld gebruik van netcapaciteit
Op verschillende locaties in Nederland worden energie-hubs ontwikkeld, waarbij bedrijven hun energievraag bundelen en beter afstemmen op de beschikbare netcapaciteit. Een energiehub kan ervoor zorgen dat snelladers niet direct afhankelijk zijn van een individuele zware aansluiting, maar stroom kunnen delen met andere gebruikers. Het opzetten van een energiehub vereist echter een hoge organisatiegraad, samenwerking tussen meerdere partijen, complementaire profielen en toestemming van de netbeheerder om flexibel gebruik van de netcapaciteit toe te staan. Intussen heeft TenneT al meermaals aangegeven dat door de problemen op het Noord-Hollandse hoogspanningsnet, de potentie voor energiehubs zeer beperkt is.

Conclusie
Hoewel oplossingen zoals flexibele contracten, batterijopslag en energiehubs perspectief bieden, zijn deze nog volop in ontwikkeling en zeer afhankelijk van netbeheerders en marktpartijen. Alternatieve brandstoffen zoals waterstof kunnen op termijn een rol spelen, maar zijn nog niet breed beschikbaar.

Het blijft daarom noodzakelijk om in de komende jaren de impact van netcongestie op de transitie van tankstations naar snellaadstations nauwgezet te monitoren, het tempo van de transitie hierop af te stemmen en waar mogelijk samen met netbeheerders, exploitanten en marktpartijen te werken aan oplossingen. Uiteindelijk is het van belang dat voor de meest kansrijke locaties in ieder geval zo snel mogelijk een verzwaring van het gecontracteerd vermogen wordt aangevraagd, het snelladen slim en zoveel mogelijk netbewust wordt ingericht, en ondertussen wordt verkend welke oplossingen kunnen worden ingezet ter overbrugging van de congestieperiode.

5.5 Twee typen tenders

Op veel tankstationslocaties is de komende jaren onvoldoende netcapaciteit voor een directe overgang naar een snellaadstation. Ook wil de gemeente zowel huidige als nieuwe partijen een kans bieden om aan de transitie mee te doen. De gemeente schrijft daarom 2 typen nieuwe tenders uit:

1. Volledig snellaadstation
Op ongeveer 5 locaties wordt gekeken of een volledig snellaadstation mogelijk is, al dan niet met oplossingen zoals de combinatie van blokstroom- of reststroom-contracten en een batterij. Dit instapmodel biedt ruimte aan marktpartijen om met flexibele oplossingen te komen en nieuwe toetreders toe te laten. Een voorloper hierop is de reeds gegunde pilotlocatie E-lympic op het Stadionplein.

Een kanttekening hierbij is dat de nieuwe contractvormen op dit moment nog niet op grote schaal door de netbeheerder worden aangeboden en dat de haalbaarheid afhankelijk is van de beschikbare restcapaciteit. Voorafgaand aan de tender wordt de haalbaarheid daarom getoetst bij de marktpartijen en netbeheerder.

2. Hybride snellaadstation
Op 5 andere locaties worden tenders uitgeschreven voor een hybride station met zowel de mogelijkheid voor tanken met fossiele brandstoffen als snelladen. Deze locaties blijven voorlopig deels functioneren als tankstations, maar met de verplichting om een minimumaantal snelladers op te nemen en deze geleidelijk uit te breiden. In de contract-voorwaarden wordt een groeipad opgenomen, met een duidelijke richting naar een toekomstig volledig snellaad-station, zodra dat technisch en ruimtelijk haalbaar is en nodig is.

4 PBL rapport - Groene waterstof: de praktische uitdagingen tussen droom en werkelijkheid (februari 2025)



Afbeelding 10 (Snel)laadstation E-lympic op het Stationplein.

E-lympic: tankstation van de toekomst
De gemeente werkt samen met Total Energies aan een toekomstbestendig snellaadstation. Dit is het project E-lympic op het Stadionplein waarbij een bestaand tankstation wordt getransformeerd naar een (snel) laadstation. De bouw van dit (snel)laadstation start in het voorjaar van 2026 en de opening staat gepland voor najaar 2026. De ervaringen met E-Lympic worden gebruikt om te leren wat werkt en niet werkt in de transformatie van tankstations.

5.6 Tussenevaluatie

In 2029 vindt een tussentijdse evaluatie plaats, waarbij de aanpak kan worden herijkt op basis van geleerde lessen, marktontwikkelingen, ontwikkeling van het laadnetwerk vlak buiten Amsterdam, netcapaciteit en laadvraag. Ook de geleerde lessen uit de eerste tenders, de ontwikkeling van het elektriciteitsnet en prognoses van het uitstootvrij wagenpark worden daarin meegenomen. Deze evaluatie vormt de basis voor eventuele aanpassingen richting 2035.

6 Transformatie-potentie

6.1 Transformatiepotentie in Amsterdam

Om de potentie van transformatie van de huidige Amsterdamse tankstations naar duurzame snellaadstations te bepalen, voerde de gemeente meerdere onderzoeken en analyses uit. Uit deze analyses blijkt dat een aanzienlijk deel van de huidige tankstationlocaties een belangrijke rol kan blijven spelen in de stad, om de volgende redenen:



Afbeelding 11 Een oplaadpunt voor een elektrische auto in de stad.

Strategische locaties zonder ruimteconflicten

Veel tankstations liggen op strategische plekken binnen een buurt, wijk of stadsdeel waarbij er niet direct conflicten zijn vanwege andere ruimteclaims. Er is daarnaast meestal voldoende afstand tot woningen, waardoor rekening wordt gehouden met externe veiligheid bij de verkoop van brandbare en/of explosieve brandstoffen.

Relatief eenvoudig uitbreiden

Veel tankstations kunnen relatief eenvoudig uitgebreid worden bij een groeiende of veranderende vraag. Hoewel dit niet in alle gevallen waar is, hebben meerdere tankstations ruimte voor uitbreiding of aanpassing. Een reden hiervoor is de gehanteerde veiligheidscontour (waarbinnen andere bebouwing niet is toegestaan) en de vaak aanwezige ruimtelijke overmaat die nodig is voor grotere voertuigen.

Groot genoeg

Veel tankstations zijn groot genoeg om energie te produceren en op te slaan. Bij grotere locaties is het naar verwachting makkelijker om energie te produceren en op te slaan, wat de impact op het elektriciteitsnetwerk beperkt en waardoor het vermogen over de dag kan reguleren.

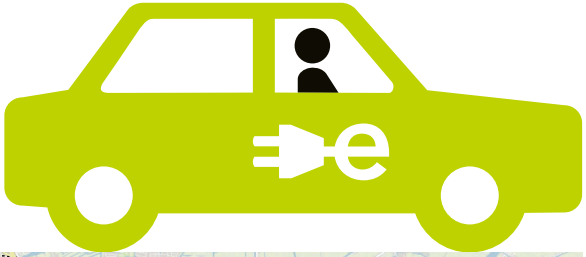
Ruimte voor dubbelgebruik

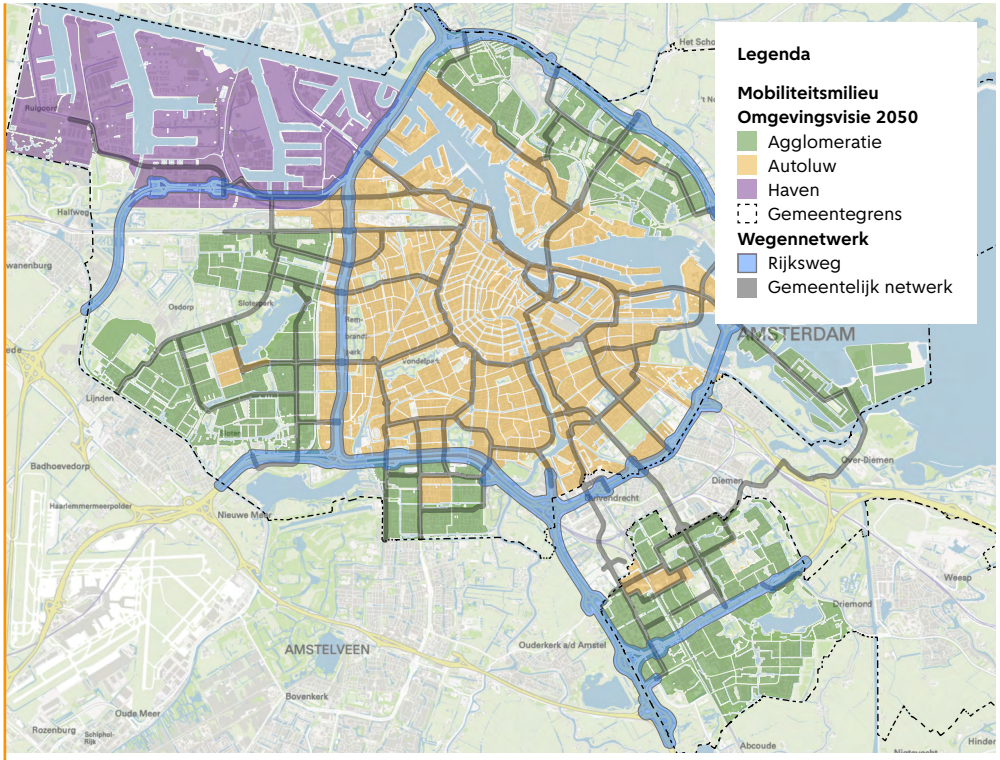
Tankstationlocaties bieden vaak ruimte voor dubbelgebruik en zijn hiervoor logische plekken. Met name de grotere locaties hebben de mogelijkheid tot het aanbieden van andere diensten, goederen en functies (bijvoorbeeld stadslogistiek of deelmobiliteit). Dit bevordert efficiënt ruimtegebruik in de stad en zorgt voor levendiger plekken op meerdere momenten van de dag. Daarnaast heeft de strategische ligging van veel tankstations het voordeel dat hier ook andere verkeer-aantrekkende functies mogelijk zijn.

6.2 Transformatiepotentie per locatie

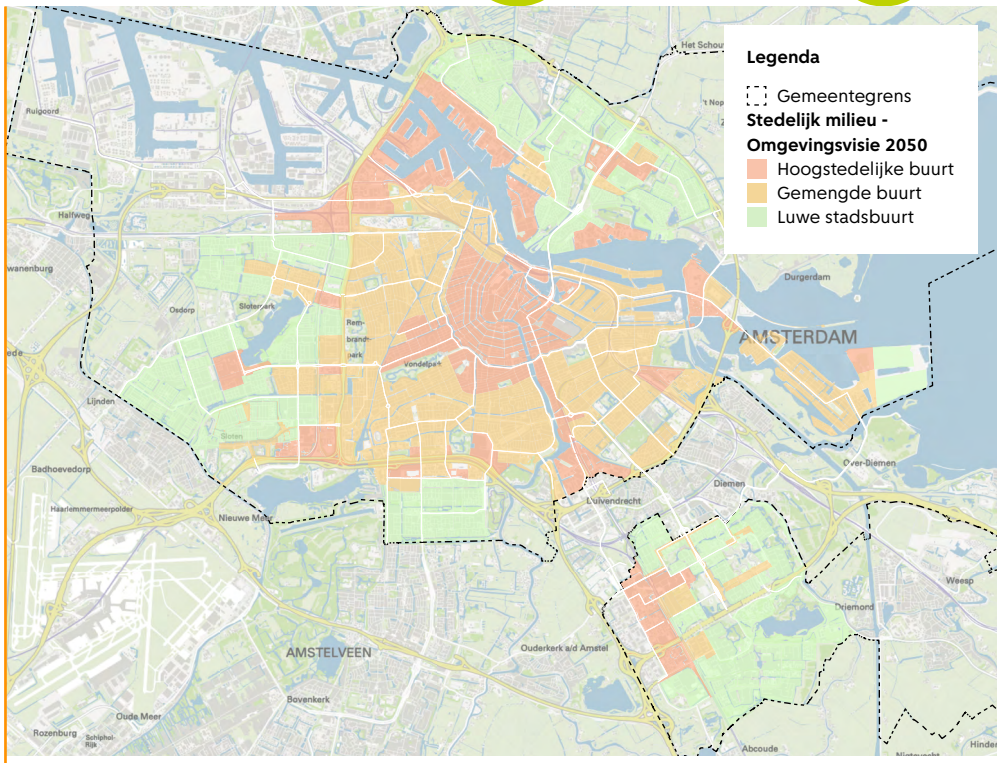
Figuur 8 en **Figuur 9** verbeelden de transformatiepotentie van Amsterdamse buurten. Op deze kaarten is te zien dat richting 2050 steeds meer buurten in de stad autoluw worden. In deze buurten zijn snellaadstations in principe minder vanzelfsprekend. Veel van deze buurten zijn al (of transformeren naar) gemengde stadsbuurten of hoogstedelijke buurten met minder ruimte voor auto-gebruik. De plekken waar het gemeentelijk wegennet en het rijkswegennet samenkomen, zijn de plekken die het meest geschikt zijn voor snellaadstations.

Onderstaande kaarten in combinatie met de geschiktheid van locaties voor snellaadstations zoals beschreven in **paragraaf 5.1**, leiden tot de transformatiepotentie van bestaande tanklocaties zoals te zien in **Figuur 10** en **Bijlage 1**. Hierop is te zien dat van de in totaal 61 bestaande tankstationlocaties in Amsterdam en stadsgebied Weesp er bijna 43 hoge of gemiddelde potentie hebben voor transformatie naar een snellaadstation.

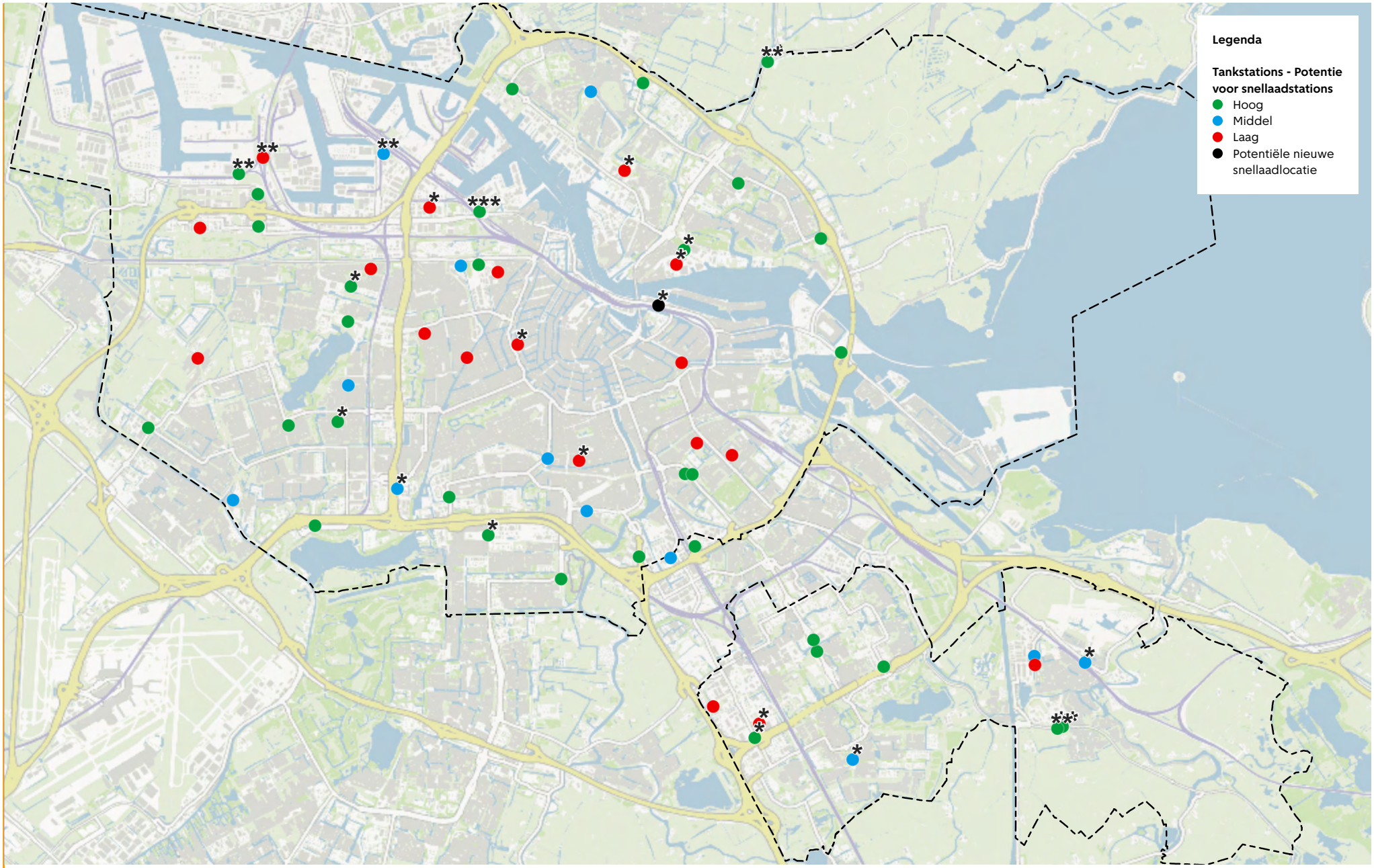




Figuur 8 Stedelijk wegennetwerk en beoogd mobiliteits-milieu in Omgevingsvisie 2050 (Weesp uitgezonderd).



Figuur 9 Potentie van Amsterdamse buurten op basis van beoogd stedelijk milieu in Omgevingsvisie 2050 (Weesp uitgezonderd).



Figuur 10 Potentiescore bestaande tankstations voor transformatie naar snellaadstation.
* = (mogelijke) gebiedsontwikkeling ** = privaat/eigendom van derden *** = zowel gebiedsontwikkeling als eigendom van derden

Hoge potentie

Van de 31 locaties met een hoge transformatiepotentie zijn er 10 huurlocaties die voor 2030 aflopen (of al zijn voortgezet voor onbepaalde tijd). Deze 10 locaties zijn interessant om op korte termijn mee te starten. Het betreft met name locaties gelegen aan een uitvalsweg nabij een rijksweg.

Gemiddelde potentie

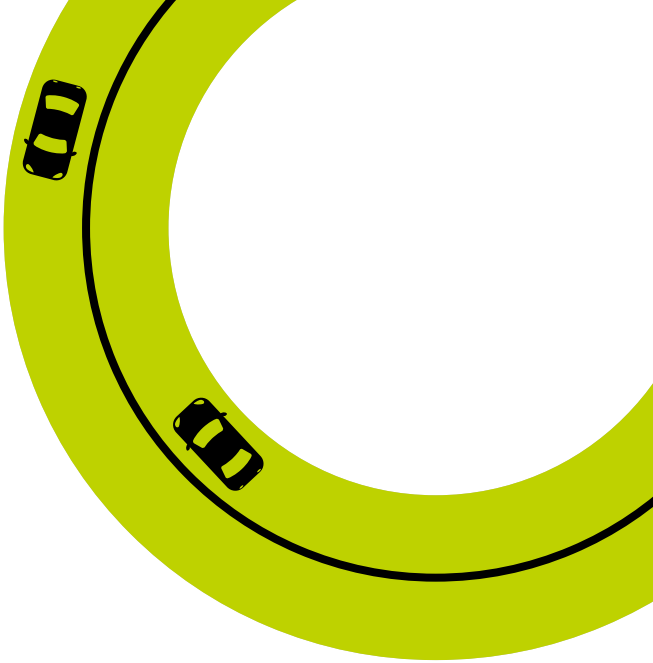
Een aantal locaties heeft een gemiddelde potentie (12) en vraagt in meer of mindere mate nader onderzoek. Deze locaties zijn over het algemeen minder toekomstbestendig of conflicteren met de stedelijke ontwikkel- en duurzaamheidsambities. En sluiten daardoor minder goed aan bij de gestelde ruimtelijke uitgangspunten. Speciale aandacht bij de monitoring naar de ontwikkeling van het stedelijke netwerk gaat uit naar stadsdeel West, Haven-Stad, IJburg en stadsgebied Weesp. Dit is vanwege de afhankelijkheid van derden, gebiedsontwikkeling en/of beperkte potentiële locaties.

Onderzoek naar snellaadplein op nieuwe locatie

De gemeente heeft een locatie geïdentificeerd waar momenteel geen tankstation staat en waar zij de mogelijkheid van een publiek snellaadplein onderzoekt. Deze locatie bevindt zich langs de Piet Heinkade bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Deze locatie heeft toegevoegde waarde voor een dekkend snellaadnetwerk in de stad en voldoet aan belangrijke voorwaarden: strategische ligging, fysieke ruimte en direct beschikbare netcapaciteit dankzij het overschot aan vermogen van de walstroominstallatie van het Havenbedrijf. Zodra een onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid is afgerond, zal hier een apart besluit over volgen. Andere nieuwe initiatieven die vanuit de markt worden aangedragen, kunnen in de toekomst volgens hetzelfde afwegingskader worden beoordeeld.

Definitieve keuzes

De beoordeling van de transformatiepotentie betreft vooral een indicatie, om na vaststelling van de strategie te komen tot een vervolgaanpak per locatie. Een zorgvuldige afweging van het aantal en de ligging (ook tot elkaar) van locaties binnen de verschillende stadsdelen is tijdens de transitie telkens nodig om tot definitieve keuzes te komen.

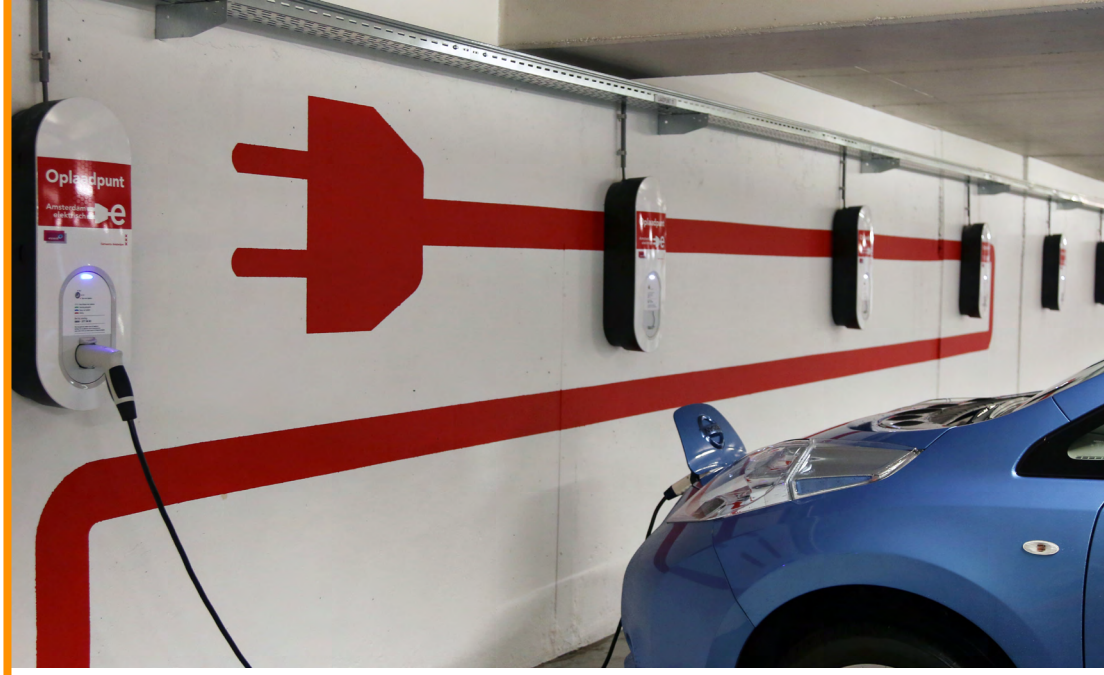


	Hoge potentie	Middel potentie	Lage potentie	Totaal
Gemeente - huur	23	3	4	**30**
Gemeente - erfpacht	4	6	11	**21**
Eigendom derden	4	3	3	**10**
Totaal	**31**	**12**	**18**	**61**

Figuur 11 Overzicht van de transformatiepotentie per eigendomssituatie.

7 Fasering en planning

Het doel is om stapsgewijs en flexibel te werken aan een toekomstbestendig en strategisch gespreid netwerk van snellaadstations dat aan blijft sluiten op de groei van elektrisch vervoer, de invoering en aanscherping van zero-emissiezones en de beperkte beschikbare ruimte in de stad. Door nog niet alles vast te leggen, kunnen we tevens rekening houden met onzekerheden rond netcapaciteit, contractvormen en markt- en technologieontwikkelingen.



Afbeelding 12 Oplaadpunten binnen.

De ambitie is om de transitie op korte termijn in gang te zetten. De komende 5 jaar (tot 2030) richt de gemeente zich op de transformatie van 10 gemeentelijke huurlocaties. De snelheid van de gehele transitie is aan de voorzijde nog moeilijk in te schatten.

7.1 Korte termijn (2026–2030)

Van de 30 huurlocaties selecteert de gemeente er 10 om de transformatie mee te starten. Daarbij richt zij zich op de locaties met **hoge potentie** voor de ontwikkeling van een snellaadstation. De doelstelling is dat de gemeente rond 2030 op deze 10 huurlocaties de transformatie naar snellaadstation is gestart na einde of beëindiging van de betreffende huurovereenkomsten.

Na vaststelling van de strategie kan vanaf 2026 een gemeentelijk projectteam aan de slag met de uitwerking en de voorbereiding van de tenders voor deze locaties.

Van de overige huurlocaties, zijn er 16 huurlocaties met een **hoge of gemiddelde potentie** maar met contracten die aflopen na 2030 of die vallen binnen (beoogde) gebiedsontwikkeling. Hoe de gemeente met deze locaties om wil gaan, wordt zorgvuldig afgewogen in de volgende fase, waarbij de transformatiepotentie uit deze strategie als uitgangspunt wordt genomen.

Daarnaast zijn er 4 huurlocaties met een **lage potentie** voor transformatie tot snellaadstation, onder andere vanwege een minder gunstige ligging, klein oppervlakte en/of met concrete (plannen voor) gebiedsontwikkeling. De gemeente informeert deze tankstationhouders en draagt zorg voor het onderzoek naar een alternatieve invulling.

Gemeente vraagt alvast netverzwaring aan op aantal locaties

Vooruitlopend op toekomstige transformaties, onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om op verschillende huurlocaties alvast verzwaarde aansluitcapaciteit aan te vragen bij de netbeheerder namens de huidige huurder en op die manier alvast op de wachtlijst te komen. Dit voorkomt vertraging die ontstaat als een aanvraag pas opgestart wordt zodra de huurovereenkomst is afgelopen. Waar de gemeente niet in de regie is om de verzwaring in gang te zetten, gaat de gemeente in gesprek met de erfpachters en/of eigenaren.

Voorstel 10 locaties

De volgende 10 huurlocaties met een hoge transformatiepotentie en met aflopende huurcontracten of contracten die voor onbepaalde tijd zijn voortgezet, zet de gemeente rond 2030 via tenders in de markt. De precieze onderverdeling daarbij tussen hybride snellaadlocatie (tanken en laden) en snellaadlocatie (alleen laden) bepalen we in 2026. Dit is onder andere afhankelijk van het vermogen van de netaansluiting op deze locaties.

Naam station	Adres	Stadsdeel
Esso Meer en Vaart	Meer en vaart 201	Nieuw-west
Tango Sierenborch	Sierenborch 14	Nieuw-west
Shell Westpoort	Galwin 6	Nieuw-west
BP Cornelis Douwesweg	Cornelis Douwesweg 15	Noord
BP Gooiseweg	Gooiseweg 10	Oost
Shell Gooiseweg	Gooiseweg 11	Oost
Circle K (Total) Marwijk Kooy	Verlengde Van Marwijk Kooystraat 40	Ouder-Amstel
Shell Europaboulevard	Europaboulevard 24	Zuid
Circle K (Total) Ganzenhoef	Gooiseweg 51	Zuidoost
Circle K (Total) Flierbos	Gooiseweg 50	Zuidoost

Figuur 12 De 10 huurlocaties met een hoge transformatiepotentie en waarvan de huurcontracten de komende jaren aflopen of inmiddels zijn voorgezet voor onbepaalde tijd.

7.2 Middellange termijn (2031–2035)

Deze periode staat in het teken van verdere opschaling. Tegen die tijd is naar verwachting op meerdere plekken extra netcapaciteit beschikbaar en zijn de lessen uit de eerste fase geëvalueerd en mogelijk herijkt. De gemeente zet in deze fase in op het gefaseerd selecteren van huurders van de overige huurlocaties door middel van een tender. Waarbij opnieuw een mix van tenderstrategieën kan worden gehanteerd: volwaardige snellaadstations waar dat mogelijk is, hybride en innovatieve modellen als dat nodig blijkt.

Locaties die op de korte termijn geen perspectief hebben, worden dan opnieuw beoordeeld. In deze fase kunnen de ruimtelijke randvoorwaarden binnen de stad namelijk veranderen of zijn veranderd, bijvoorbeeld door gebiedsontwikkeling. De gemeente neemt deze ontwikkelingen expliciet mee in haar beoordeling of de transitie wenselijk of uitvoerbaar is.

Voor erfpacht, private locaties en locaties in eigendom van derden blijft de gemeente inzetten op gezamenlijk overleg, monitoring en ondersteuning. De gemeente communiceert actief richting de eigenaren over de ambities van de stad, houdt vinger aan de pols bij ontwikkelingen of beëindiging van exploitatie door de eigenaar. Als een eigenaar besluit de exploitatie te beëindigen, wordt beoordeeld of de locatie een rol kan spelen in het snellaadnetwerk of dat een andere bestemming passender is.

7.3 Lange termijn (na 2035)

In deze fase vindt afronding van de transitie plaats en worden de laatste tenders in de markt gezet. Resterende huurlocaties zonder realistisch transitieperspectief worden geëvalueerd. Ook wordt bekeken of de stedelijke laadvraag nog verder toeneemt of juist stabiliseert door technologische ontwikkelingen zoals efficiëntere batterijen. Wanneer contracten van huurlocaties aflopen, en transformatie naar snelladen op deze locaties niet haalbaar of wenselijk is, zet de gemeente zo mogelijk in op een alternatieve invulling.

7.4 Kort samengevat

Van de 30 gemeentelijke huurlocaties hebben:
- 23 een hoge transformatiepotentie,
- 3 een gemiddelde transformatiepotentie,
- 4 een lage transformatiepotentie.

Er zijn 10 gemeentelijke huurlocaties met aflopende huurcontracten of contracten die zijn voortgezet voor onbepaalde tijd. Deze 10 huurlocaties zet de gemeente rond 2030 via een tender in de markt als (hybride) snellaadstations. De overige huurlocaties met een hoge en een gemiddelde transformatiepotentie kunnen later in de tijd volgen.

De gemeente heeft geen directe invloed op de transitie naar (hybride) snellaadstations van de locaties die in erfpacht zijn uitgegeven en de locaties in eigendom van derden. De uitkomst van periodieke monitoring de komende 15 à 20 jaar van wat de ontwikkelingen op de deze locaties zijn op het vlak van snelladen, is bepalend voor de (snelheid van) opschaling van andere gemeentelijke huurlocaties.

De gemeentelijke huurlocaties die rond 2030 niet worden getenderd en met een hoge transformatiepotente (13 stuks) en gemiddelde transformatiepotentie (3 stuks), komen voor langere tijd niet in aanmerking voor andere functies dan tanken (en laden). Ze vormen als het ware een ‘strategische buffer’ om uiteindelijk de doelstelling van ongeveer 30 snellaadstations te kunnen realiseren.

8 Communicatie en participatie

De transitie van tankstations raakt uiteenlopende belanghebbenden: exploitanten, marktpartijen, netbeheerders, bewoners en ondernemers. Transparante en proactieve communicatie is cruciaal om verwachtingen te managen en risico's te beperken.



Afbeelding 13 Een elektrische auto laadt op.

8.1 Exploitanten

Ten aanzien van exploitanten wordt ruim van tevoren gecommuniceerd over de gemeentelijke ambitie, het tijdpad en de procedurele stappen die volgen bij contractafloop. Daarbij wordt per locatie de situatie toegelicht, zoals ruimtelijke mogelijkheden, netcondities en verwachte tendertermijnen.

8.2 Marktpartijen

De gemeente organiseert overleg met marktpartijen, waarin knelpunten en innovatiekansen worden besproken. Deze overleggen kunnen ook benut worden om feedback op tenderopzetten te verzamelen.

8.3 Netbeheerders

Omdat netcapaciteit doorslaggevend is voor de uitvoerbaarheid van de transformatie, vindt afstemming plaats met netbeheerders Liander en TenneT over de planning van netuitbreidingen, de mogelijkheden voor flexibele contractvormen en de prioritering van transportverzoeken. In dit verband is ook het voornemen besproken om op strategische locaties tijdig transportcapaciteit aan te vragen – vooruitlopend op nieuwe tenders.

8.4 Bewoners en ondernemers

Richting bewoners en ondernemers in de omgeving van tankstations geldt dat communicatie vooral aan de orde is wanneer herontwikkeling concreet wordt. Conform de Omgevingswet organiseert de gemeente in die fase een nieuw participatietraject, waarin ontwerp, inpassing en zorgen van omwonenden besproken worden.

Openbare informatiepagina

De gemeente houdt een openbare informatiepagina bij over de voortgang van de transitie. Hierop worden geplande tenders, achtergrondinformatie en resultaten van participatie gepubliceerd, zodat belanghebbenden altijd inzicht hebben in de stand van zaken. Zie hiervoor amsterdam.nl/strategietankstations.

Participatie op deze strategie

In voorbereiding op de strategie zijn eigenaren en exploitanten van tank- en/of laadstations en branche-partijen betrokken. Het participatieniveau betrof Adviseren: deelnemers gaven advies aan de gemeente en deelden nuttige ideeën of suggesties. Het participatieplan is te vinden op de website open.amsterdam.

Tijdens een brede informatiebijeenkomst, via individuele gesprekken en een online vragenlijst is waardevolle input opgehaald. De belangrijkste punten:

- Er is brede erkenning voor de noodzaak van verduurzaming, waarbij veel partijen wensen in te zetten op een geleidelijke transitie met hybride modellen van tanken én laden. Enkele partijen bieden juist alleen snelladen aan en pleiten voor een eerlijke markttoegang voor snelladen.
- Tegelijkertijd leven er zorgen over knelpunten zoals beperkte netcapaciteit, contractuele onzekerheid, ruimtelijke beperkingen en de financiële haalbaarheid van investeringen. Exploitanten vragen om langetermijnzekerheid met huurcontracten van minimaal 15 jaar om nieuwe investeringen in dit verband te kunnen terugverdienen en vragen om duidelijkheid over de plannen van de gemeente. Ook is er een sterke interesse in multifunctionele energiehubs, mits er ruimte blijft voor een mix van energiedragers.
- Belanghebbenden delen de ambitie voor een toekomstbestendige transformatie, maar benadrukken dat een realistische, stapsgewijze aanpak en publiek-private samenwerking cruciaal is om dit te realiseren.

In **Bijlage 2** is een uitgebreide samenvatting van de resultaten uit de participatie te lezen.



9 Monitoring, sturing en financiële aspecten

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de gemeente deze aanpak monitort, stuurt en verantwoordt, met aandacht voor risico's en financiën.



Afbeelding 14 Een bord bij snellaadpunten in Amsterdam.

9.1 Voortgang op de aanpak

De voortgang op de aanpak wordt gevolgd via de volgende indicatoren:

- Doorlooptijd van procedures (tender, netaanvraag, vergunning).
- Het aantal getransformeerde locaties per jaar.
- Realisatiegraad van gecontracteerde laadpunten en vermogens.
- Samenhang met andere snellaadlocaties/tankstations in de regio.

De monitoring wordt jaarlijks gerapporteerd aan de ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers via de monitor Actieplan Schone Lucht. Bij afwijkingen van het beoogde tempo wordt gekeken of aanpassingen in prioritering, tenderstrategie of communicatie nodig zijn. De gemeenteraad wordt iedere 2 jaar geïnformeerd over de stand van zaken, met een uitgebreide herijking in 2029 (zoals beschreven in paragraaf 5.6).

9.2 Risico's en beheersmaatregelen

De transitie van tankstations naar snellaadstations kent aanzienlijke juridische, strategische, technische en maatschappelijke risico's. Hieronder staan de belangrijkste risico's, samen met de bijbehorende beheersmaatregelen.

Risico	Beschrijving	Beheersmaatregelen
Netcongestie of vertraging in netuitbreiding	Laadlocaties kunnen niet gerealiseerd worden doordat netaansluiting ontbreekt of vertraagd is.	■ Vroegtijdige afstemming met netbeheerder (Liander/Tennet) en exploitanten stations ■ Aanvragen van netcapaciteit op strategische locaties ■ Inzetten op hybride stations, flexibele aansluitmodellen en batterijopslag
Juridische vertraging of procedures	Juridische procedures i.v.m. contractbeëindiging of selectie.	■ Juridische toetsing overeenkomsten en tenders ■ Voldoen aan het Didam-arrest (openbare selectie) ■ Heldere communicatie met alle (potentiële) partijen
(Nog) onvoldoende marktinteresse	Locaties blijven ongebruikt door te lage aantrekkelijkheid of omdat auto's nog afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen of door hoge investeringsrisico's.	■ Marktconsultaties voorafgaand aan tenders ■ Differentiatie in tenderformats (snelladen, hybride, tijdsblokken) ■ Aansluiten bij reële investeringshorizon van marktpartijen
Ruimtelijke conflicten of ontwikkelingsdruk	Laadlocaties komen in conflict met woningbouw, OV-knooppunten of vergroening.	■ Integrale afstemming met gebiedsontwikkeling ■ Toepassen van ruimtelijk afwegingskader

9.3 Financiële aspecten

Inkomsten en omzetontwikkelingen

Naarmate de verkoop van fossiele brandstoffen afneemt, zullen de omzetgerelateerde huur- en canoninkomsten geleidelijk dalen. Zo genereerde de gemeente in 2024 ongeveer € 2,2 miljoen uit verhuur van de grond en € 0,5 miljoen aan variabele huurinkomsten.

Op korte termijn ontstaat hierbij door gefaseerd te werken geen groot financieel tekort; op langere termijn wordt verwacht dat een deel van het inkomstenverlies wordt gecompenseerd door variabele huurinkomsten uit laadsessies (omzet uit kWh), een gewijzigde canon of bij een alternatieve invulling van de grondverhuur. Het geringe aantal van huurlocaties dat wordt getransformeerd in de eerste fase van de transitie beperkt de financiële risico's.

Toekomstige prijsontwikkeling

Het is op dit moment lastig te voorspellen welke verhuurprijzen of canon-opbrengsten op de lange termijn mogelijk zijn. Onder ander doordat:

- De prijsontwikkeling van snelladen bij laadstations is dynamisch; een neerwaartse druk kan ontstaan wanneer het aanbod groter blijkt dan de vraag.
- Ontwikkelingen in de adoptie van elektrische voertuigen, nationale regelgeving (zoals subsidies en de motorrijtuigenbelasting) en lokaal beleid (invoering en/of omvang van uitstootvrije zones) kunnen het tempo van de transitie beïnvloeden en daarmee ook het verdienvermogen van de exploitanten.
- Een directe vergelijking met traditioneel tanken is nog niet mogelijk.

De gemeente dient daarom de financiële consequenties van de transitie nauwlettend te monitoren.



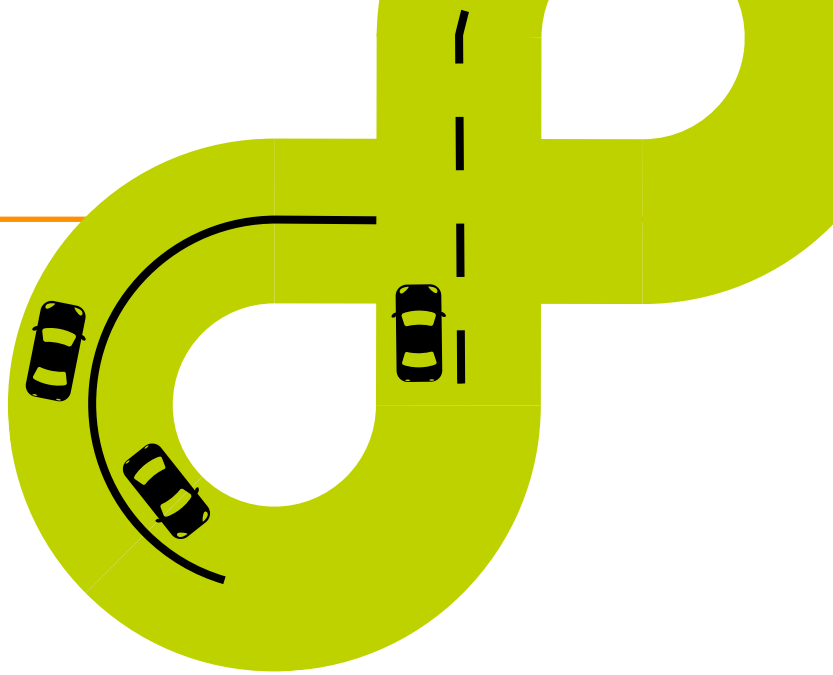
Afbeelding 15 Tankstation Plantage Middenlaan, Esso (1963).

Tenders

Bij de eerstvolgende tenders zal de financiële haalbaarheid en gevolgen een essentieel onderdeel zijn. Voor de selectieprocedures van nieuwe snellaadstations wordt gestreefd naar zoveel mogelijk uniformiteit over de contracten en de selectiebrochures, een financieel sluitende businesscase, waarin de markt investeert en de gemeente faciliteert.

Bijlage 1

Tabeloverzicht tankstations



Transformatiepotentie naar snellaadlocaties
De potentiescore betreft de theoretische beoordeling van de transformatiepotentie van de locatie. Dus een locatie kan ‘hoog’ scoren, terwijl er ook sprake is van toekomstige gebiedsontwikkeling of langdurige erfpacht. Een beoordeling ‘hoog’ hoeft niet te betekenen dat de gemeente actief met deze locatie aan de slag wil (of kan).

Nummer	Naam station	Adres	Stadsdeel	Eigendom	Potentie
1	Texaco Marnixstraat	Marnixstraat 250	Centrum	Erfpacht	Laag
2	Esso Sarphatistraat	Sarphatistraat 225	Centrum	Privaat	Laag
3	Esso Meer en Vaart	Meer en vaart 201	Nieuw-west	Huur	Hoog
4	Tango Sierenborch	Sierenborch 14	Nieuw-west	Huur	Hoog
5	Shell Westpoort	Galwin 6	Nieuw-west	Huur	Hoog
6	BP Oude Haagseweg	Oude Haagseweg 18	Nieuw-west	Erfpacht	Hoog
7	Circle K (Total)	Burgemeester de Vlugtlaan 121	Nieuw-west	Huur	Hoog
8	Esso Pieter Caland	Pieter Calandlaan 89	Nieuw-west	Huur	Hoog
9	BP Sloterplas	Burgemeester Rendorpstraat 2	Nieuw-west	Huur	Hoog
10	J.H. Zwart’s Auto-mobiel bedrijf b.v.	Ookmeerweg 501	Nieuw-west	Huur	Hoog
11	TinQ Portsmuiden	Portsmuiden 88	Nieuw-west	Erfpacht	Laag
12	Pin & Drive	Ferry Ploegerstraat 18	Nieuw-west	Huur	Laag
13	TinQ Osdorperweg	Osdorperweg 547	Nieuw-west	Privaat	Laag

Nummer	Naam station	Adres	Stadsdeel	Eigendom	Potentie
14	Tango Huizingalaan	Johan Huizingalaan 91	Nieuw-west	Erfpacht	Middel
15	Tango Langsom	Langsom 2	Nieuw-west	Erfpacht	Middel
16	BP Cornelis Douwesweg	Cornelis Douwesweg 15	Noord	Huur	Hoog
17	BP Schellingwoude	Zuiderzeeweg 1000	Noord	Erfpacht	Hoog
18	Shell Express Slochterweg	Slochterweg 31	Noord	Provincie	Hoog
19	Argos Buiksloter meerplein	Buikslotermeerplein 295	Noord	Huur	Hoog
20	Esso service Van Hasselt bv	Johan van Hasseltweg 73	Noord	Huur	Hoog
21	Circle K (Total) Kadoelen	Vorticellaweg 2	Noord	Huur	Hoog
22	Tango Hamerstraat	Hamerstraat 16	Noord	Erfpacht	Laag
23	BP Noord	Metaalbewerkerweg 3	Noord	Erfpacht	Laag
24	Bodo Haan Express	Appelweg 46	Noord	Privaat	Middel
25	Shell Gooiseweg	Gooiseweg 11	Oost	Huur	Hoog
26	BP Gooiseweg	Gooiseweg 10	Oost	Huur	Hoog
27	BP Kriterion	IJburglaan 11	Oost	Huur	Hoog
28	Esso Utrechtse brug	Nieuwe Utrechtseweg 10	Oost	Staat	Hoog
29	Lux garage	Kamerlingh Onneslaan 34	Oost	Erfpacht	Laag
30	TinQ Vervuurt	Van Marumstraat 18	Oost	Huur	Laag
31	Loogman Van Marwijk Kooystraat	Van Marwijk Kooystraat 10	Oost	Erfpacht	Middel
32	Circle K (total) Marwijk Kooy	Verlengde Van Marwijk Kooystraat 40	Ouder-Amstel	Huur	Hoog
33	BP Weesp De Haan	Gooilandseweg 2	Weesp	Provincie	Hoog
34	Esso Express Weesp Zuid	Gooilandseweg t/o 2	Weesp	Provincie	Hoog
35	TinQ Weesp	Hogeweyselaan 151	Weesp	Privaat	Laag
36	Circle K (Total) Leeuwenveld	Leeuwenveldseweg 21	Weesp	Huur	Middel
37	Tango Weesp	Hogeweyselaan 177	Weesp	Privaat	Middel
38	Shell Slingelandtstraat	Van Slingelandtstraat 45	West	Huur	Hoog
39	Avia express Isolatorweg	Isolatorweg 38	West	Erfpacht	Laag
40	Gulf Baarsjes	Chasséstraat 8	West	Erfpacht	Laag

Nummer	Naam station	Adres	Stadsdeel	Eigendom	Potentie
41	Tankstation Baarsjes West	Hoofdweg 360	West	Erfpacht	Laag
42	TinQ Van Hall	Van Hallstraat 59	West	Erfpacht	Laag
43	Autoradam, Amsterdam	Nieuwpoortkade 5	West	Privaat	Middel
44	BP Nieuwe Hemweg	Nieuwe Hemweg 11	Westpoort	Erfpacht (haven)	Hoog
45	OG Clean Fuels	Australiëhavenweg 112-116	Westpoort	Erfpacht (haven)	Hoog
46	Salland olie - as 24	Nieuw-Zeelandweg 19	Westpoort	Erfpacht (haven)	Laag
47	Shell LNG	Radarweg 8	Westpoort	Erfpacht (haven)	Middel
48	Shell Europaboulevard	Europaboulevard 24	Zuid	Huur	Hoog
49	E-lympic pilot	Stadionplein 36	Zuid	Huur	Hoog
50	BP Parnassusweg	Parnassusweg 850	Zuid	Huur	Hoog
51	Circle K (total) hotel Okura Amsterdam	Tweede Van der Helststraat 70	Zuid	Huur	Laag
52	Shell Hobbemakade	Hobbemakade 120	Zuid	Huur	Middel
53	TinQ President Kennedylaan	President Kennedylaan 783	Zuid	Erfpacht	Middel
54	Shell station Hansa	Anthony Fokkerweg 8	Zuid	Huur	Middel
55	Circle K (Total) Ganzenhoef	Gooiseweg 51	Zuidoost	Huur	Hoog
56	Circle K (Total) Flierbos	Gooiseweg 50	Zuidoost	Huur	Hoog
57	Shell Muntbergweg	Muntbergweg 20	Zuidoost	Huur	Hoog
58	Circle K (Total) Kromwijkdreef	Kromwijkdreef 30	Zuidoost	Huur	Hoog
59	Texaco Kollenberg	Kollenbergweg 11	Zuidoost	Erfpacht	Laag
60	Shell Laarderhoogtweg	Laarderhoogtweg 5	Zuidoost	Huur	Laag
61	BP Gaasperdam	Reewijkplein 1	Zuidoost	Erfpacht	Middel

Bijlage 2

Resultaten participatie

1. Informatiebijeenkomst
De gemeente organiseerde een informatiebijeenkomst voor de relevante partijen die te maken hebben met de transitie van tankstations. De genodigden waren alle exploitanten en/of eigenaren van tankstations binnen de gemeentegrenzen, de brancheorganisaties en andere belangstellenden.

De gemeente ging hier in gesprek met de eigenaren en/of exploitanten over hun ideeën, wensen, zorgen en aandachtspunten. Alle partijen die werden uitgenodigd voor de brede informatiebijeenkomst, ontvingen ook een link naar de online vragenlijst.

Uit de informatiebijeenkomst blijkt dat er onder tankstation-exploitanten en -eigenaren en branchepartijen een duidelijke behoefte is aan richting en zekerheid vanuit de gemeente over de toekomst van tankstations in de stad. Er werd breed gepleit voor een hybride transitie, waarbij op tankstations ruimte blijft voor zowel tanken als laden, met een geleidelijke verschuiving naar uitstootvrije mobiliteit.

Aanwezigen vroegen om meer transparantie over de visie van de gemeente per locatie en de potentie per locatie om te transformeren, zodat zij gericht kunnen investeren. Tegelijkertijd klonk de oproep om het midden- en kleinbedrijf eerlijke toegang te bieden, bijvoorbeeld via slimme tender- of veilingmodellen met lagere instapdrempels.

Ook werd aandacht gevraagd voor randvoorwaarden zoals netcapaciteit, ruimtelijke inpassing en het risico op ongecoördineerde ontwikkeling van laadpunten. Tot slot werd het belang van een technologie-neutrale strategie waarin niet alleen elektrisch laden, maar ook alternatieve schone brandstoffen zoals waterstof of biobrandstoffen een volwaardige plek krijgen onderstreept.

2. Individuele gesprekken
Met tankstation-eigenaren en/of -exploitanten waarvan het huurcontract binnen enkele jaren afloopt en die op termijn strategisch interessant kunnen zijn voor transformatie naar een snellaadstation of waterstofvulpunt voerden we individuele gesprekken. Dit ging om 16 tankstations. De potentie voor transformatie was gebaseerd op de uitgangspunten.

Knelpunten
In die individuele gesprekken werd met de exploitant gesproken over de toekomstplannen van hun locatie en gevraagd naar hun toekomstvisie. Uit de gesprekken met verschillende exploitanten blijkt een brede erkenning van de noodzaak tot verduurzaming van tankstations. Elektrificatie wordt vrijwel unaniem gezien als een onvermijdelijke ontwikkeling, maar tegelijkertijd heerst er frustratie over de huidige belemmeringen. De grootste knelpunten zijn het gebrek aan beschikbare netcapaciteit en de lange wachttijden voor stroomaansluitingen, die op veel locaties pas na 2031 beschikbaar komen. Daardoor is het voor veel partijen op dit moment niet aantrekkelijk of zelfs onmogelijk om al te investeren in laadinfrastructuur.

Investeringen vragen om langetermijnzekerheid
Veel exploitanten hebben al stappen gezet richting transformatie of zijn daartoe bereid, maar geven aan dat de financiële haalbaarheid volledig afhangt van zekerheid op de lange termijn. Investeringen in laadinfrastructuur en bijbehorende voorzieningen vergen contracten van minimaal 15 jaar. Het ontbreken van heldere afspraken over huur, erfpacht of andere contractvormen zorgt voor terughoudendheid. Het Didam-arrest speelt hierin een rol: sommige exploitanten zien het als belemmerend, anderen als een kans voor eerlijke markttoegang, mits duidelijk wordt hoe het juridisch toegepast wordt. In gesprekken werd aangevoerd dat er op bepaalde locaties geen andere serieuze gegadigde zou zijn.

Ruimtelijke en financiële uitdagingen
Naast netcongestie en contractuele onzekerheid zijn er ook praktische beperkingen die de transformatie bemoeilijken. Veel tankstations liggen op kleine of complexe percelen, hebben ondergrondse tanks, of kennen een gemengde eigendomssituatie – bijvoorbeeld een particuliere shop. Daarnaast speelt de financiële druk: snelladen is momenteel nog niet winstgevend zonder fossiele inkomsten, en in 2030 dreigt omzetverlies door het verdwijnen van tabaksverkoop. Exploitanten zetten daarom in op schaalvoordeel en functiemenging, zoals de combinatie van laden met retail, horeca of dienstverlening.

Wens voor hybride en alternatieve modellen

Verschillende exploitanten benadrukken dat een organische transitie wenselijk is, waarbij hybride modellen – waarin elektrisch laden wordt gecombineerd met fossiele brandstoffen – tijdelijk noodzakelijk zijn. Ook werd gepleit voor ruimte voor andere duurzame brandstoffen zoals bio-CNG, HVO100 en waterstof, vooral op plekken waar elektrificatie voorlopig niet realistisch is. Bedrijven ontwikkelen eigen shopconcepten of zoeken samenwerking met bestaande merken om nieuwe verdienmodellen te ontwikkelen, bijvoorbeeld in de sfeer van convenience-retail.

Meerjarig proces

De gesprekken maken duidelijk dat er bij zowel exploitanten als de gemeente een gedeelde ambitie bestaat om tankstations te transformeren naar toekomstbestendige energiehubs. Tegelijkertijd remmen de combinatie van netcongestie, onduidelijk beleid en gebrek aan contractuele zekerheid de snelheid waarmee die ambitie gerealiseerd kan worden. Om tot gezamenlijke oplossingen te komen, is samenwerking tussen publieke en private partijen essentieel voor het zetten van concrete stappen.

3. Online vragenlijst

De gemeente heeft ook een online vragenlijst verspreid onder exploitanten en eigenaren van tankstations binnen de gemeentegrenzen, brancheorganisaties en bedrijven in de laadinfrastructuur- en waterstofsector. Dit bood inzicht in de uitdagingen en interesse van marktpartijen voor toekomstige exploitatie van laad- en waterstofstations.

Uit de 21 reacties op de vragenlijst blijkt dat een meerderheid van de respondenten een toekomst ziet waarin tankstations transformeren naar multifunctionele snellaadstations. Deze respondenten ziet deze locaties als een combinatie van elektrisch laden, duurzame brandstoffen en aanvullende functies zoals winkels, horeca en deelmobiliteit. Een groot aantal respondenten voorziet dat de meeste tankstations in 2040 niet langer primair fossiele brandstoffen verkopen. Zij zien ook dat deze rol mogelijk wel nog lange tijd behouden blijft op locaties buiten de Ring-A10 of voor specifieke doelgroepen zoals logistiek vervoer. Respondenten benadrukken de strategische ligging van tankstations en zien een belangrijke rol voor deze locaties als hubs voor bijvoorbeeld energie en deelmobiliteit. Veel respondenten pleiten voor een geleidelijke transitie en hybride modellen waarin laden en tanken nog enige tijd naast elkaar bestaan.

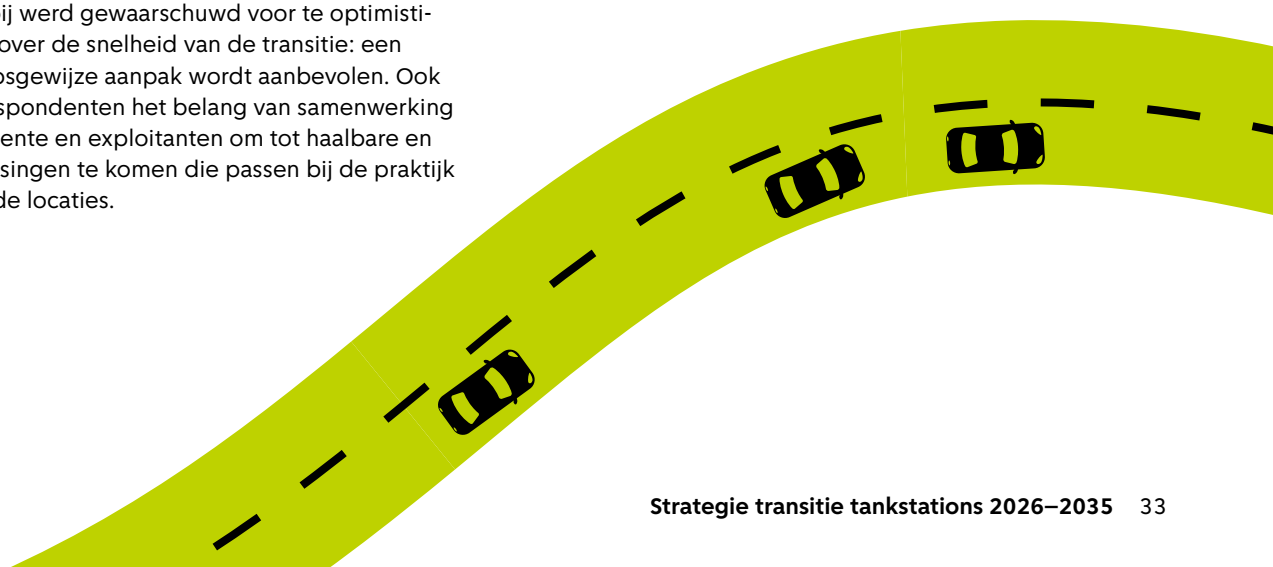
Ook signaleren veel respondenten praktische en technische belemmeringen. Het realiseren van laad- en waterstofinfrastructuur op bestaande locaties kan lastig zijn vanwege beperkte ruimte, ondergrondse tanks, gemengde eigendomsstructuren en veiligheidsregels. Daarnaast heerst er onzekerheid over netcapaciteit en de financiële haalbaarheid van investeringen zonder fossiele inkomsten. De wens voor nieuw uit te geven huurcontracten van minstens 15 jaar, wordt breed gedeeld.

Er werd door meerdere respondenten benadrukt dat het belangrijk is om ruimte te blijven bieden aan een mix van energiedragers, waaronder duurzame brandstoffen en synthetische alternatieven, zolang volledige elektrificatie nog niet voor alle doelgroepen haalbaar is. Hierbij is het ook van belang dat de gemeente heldere keuzes maakt over de uitfasering van fossiele brandstoffen, om zo investeringszekerheid te bieden aan exploitanten. Met name in relatie tot langetermijnbeleid en vergunningverlening. Hierbij werd gewaarschuwd voor te optimistische aannames over de snelheid van de transitie: een realistische, stapsgewijze aanpak wordt aanbevolen. Ook benadrukten respondenten het belang van samenwerking tussen de gemeente en exploitanten om tot haalbare en gedragen oplossingen te komen die passen bij de praktijk van de bestaande locaties.

Door andere respondenten werd juist geopperd om gemeentelijke huurlocaties met verlopen contracten actief te transformeren tot 100 procent snellaadstations via een tenderprocedure. Hierbij werd gepleit voor het volledig loslaten van de tankfunctie op deze locaties om fysieke ruimte te creëren en markttoegang voor nieuwe aanbieders te vergemakkelijken.

4. Stadsdelen

Tot slot zijn de stadsdelen geraadpleegd over de transitie van tankstations en hun visie daarop. Hieruit blijkt dat vooral aandacht nodig is voor tankstations waar er sprake is van herontwikkelingsplannen. Het verschilt in hoeverre de herontwikkelingsplannen concreet en vastgesteld zijn. Voor locaties waarbij op termijn geen potentie voor een snellaadstation wordt gezien, is het maken van een toekomstplan voor een alternatieve invulling nodig.



Colofon

Uitgave

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid,
Team Uitstootvrije Mobiliteit, 2025

Contact

oplaadpunten@amsterdam.nl

Ontwerp

Ontwerpwerk

ONT2025287