Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de vergadering van 14 september
MAP WETHOUDER De Vries

Portefeuille

Luchtkwaliteit

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Ter kennisgeving stand van zaken laadinfrastructuur en energiecongestie

Gevraagde beslispunten

Kennis te nemen van:

1. Stand van zaken realisatie en planning laadinfrastructuur
2. Afstemming en voortgang samenwerking Liander
3. Werkbezoek bij toekomstgerichte voorbeeldoplossingen

Onderbouwing beslispunten

Bestuurlijke context

In het Actieplan Schone Lucht[1] (2019) heeft de gemeente Amsterdam ambities gesteld om de luchtkwaliteit in de gemeente Amsterdam te verbeteren. In 2025 is het wegverkeer binnen de ring A10 uitstootvrij, behalve voor (particuliere) personenauto's en motoren. In 2030 is al het verkeer in de bebouwde kom uitstootvrij. Op 17 november 2020 stemde het college van B&W in met het laadplan "Laad Me - Strategisch Plan laadinfrastructuur 2020-2030". De ambitie om in 2030 uitstootvrij te zijn, zorgt voor een hogere laad- en energievraag. Om aan deze opgave te voldoen is een integrale strategie ontwikkeld: het plaatsen en opschalen van de gewenste mix aan laadfaciliteiten. Naast samenwerking met gerelateerde programma's en partijen is het belangrijk om intern taken en projecten goed te beleggen. Eind juni is er door Liander congestie afgekondigd voor twee gebieden; Verzorgingsgebied van onderstation Westhaven in Amsterdam-West en een gedeelte van Buiksloterham/Overhoeks in Noord. De bijbehorende raadsinformatiebrief bevat een gedetailleerde uitleg van oorzaak, proces en oplossingsrichtingen.

16 september a.s. gaat Liander 2 nieuwe congestiegebieden (voor)aankondigen; Onderstations Noord-Papaverweg en Westzaanstraat hebben namelijk ook beide de maximale capaciteit bereikt. Hierdoor is Liander genoodzaakt om ook hier een vooraankondiging van congestie (code oranje) te doen.

Concreet betekent het dat in deze gebieden alle nieuwe grootverbruik aansluitingen (>3x80A) en verzwaringen mogelijk een transportbeperking opgelegd krijgen van Liander. De woningbouw en andere kleinverbruik aansluitingen kunnen doorgang vinden omdat Liander hiervoor vermogen reserveert.

De komende maanden zal er congestiemanagement onderzoek uitgevoerd worden door Liander in samenwerking met o.a. Tennet, de Gemeente Amsterdam en de Port of

[1] https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/schone-lucht/

Overzicht van opmerkingen bij 20210909_1528. Bijlage, map_wethouder_deVries_2020_energiecongestie na bogb_[redacted].pdf

Pagina: 1

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 12:55:00 +02'00'
Taxi;s moeten wel uitstootvrij zijn in 2025 toch?

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:04:00 +02'00'
De congestieproblematieken in Buiksloterham/Overhoeks is bij 4 middenspanningskabels. Deze problematieken zijn lokaler, kleinschaliger van aard en eenvoudiger/sneller opgelost. In West heeft het onderstation de maximale capaciteit heeft bereikt. Dit is ingewikkelder omdat de bouw van een nieuw onderstation een langere doorlooptijd heeft.

Er zijn voor Westhaven nieuwe locaties in beeld voor de bouw van een nieuw onderstation.

Ik zou doorverwijzen naar de raadsinformatiebrief van toen, wellicht ook als bijlage bijvoegen.

Gemeente Amsterdam

Amsterdam. Hierin worden de mogelijkheden verkent om meer vermogen vrij te spelen. De oplossingsrichtingen zijn gericht op vraag- en aanbodsturing maar ook op het versneld uitbreiden van het netwerk.

De vraag naar elektriciteit is in specifieke gebieden sneller gegroeid dan Liander in planvorming had voorzien. Liander roept congestie af om zo de betrouwbaarheid van het netwerk te kunnen blijven garanderen.

Aanleiding

Op 5 juli 2021 is tijdens de stafvergadering het "Uitvoeringsplan Laadinfrastructuur 2021 en 2022" gepresenteerd. Tijdens deze stafvergadering zijn vragen geuit van uw kant betreffende de energiecongestie en de plannen en behoeftes van de verschillende groepen in Amsterdam die werken aan de transitie naar een uitstootvrij Amsterdam, en samen bijdragen aan een hogere laad- en energievraag. Om deze vraag en behoefte in kaart te brengen en u daarvan op de hoogte te stellen hebben wij deze map voordracht opgesteld. Middels deze voordracht wordt inzicht gegeven in de plannen op het gebied van laadinfrastructuur voor de verschillende modaliteiten.

Ad 1. Stand van zaken realisatie en planning laadinfrastructuur

Ad 1 a. Reguliere publieke laadinfrastructuur

Er zijn momenteel meer dan 4800 publieke laadpunten in Amsterdam voor elektrisch vervoer, dit zijn aansluitingen van <22 kW en snelladers van 50 tot 175 kW.

Publieke normale laadpunten vallen in de kleinverbruikcategorie en kunnen blijven worden aangesloten op het net. Voor snelladers is die situatie anders omdat deze bijna altijd een grootverbruik aansluiting nodig hebben (>56kW/3x80A). Indien de beoogde snellaadpunten in een congestiegebied gepland zijn, kan het voorkomen dat deze een transportbeperking opgelegd krijgen.

Op dit moment wordt er een grote slag geslagen in het plaatsen van reguliere publieke laadpunten. Na afronding van de aanbesteding welke Total heeft gewonnen wordt nu de achterstand weggewerkt, dit leidt in de komende maanden tot en met het einde van het jaar tot plaatsing van circa 300 nieuwe publieke laadpalen (600 laadpunten). Deze kunnen dus zonder transportbeperking worden aangesloten. Volgens de prognoses zijn er in 2025 circa 10.000 publieke laadpunten nodig om aan de energievraag te voldoen.

Ad 1 b. Laadinfrastructuur parkeergarages

De parkeergarages die in eigendom zijn van de gemeente worden tegelijkertijd ook voorbereid met Laadinfrastructuur. Dit loopt volgens planning (najaarsnota). De verwachting is dat einde 2021 in totaal 23 garages zijn voorzien van laadpunten. Dit betreft laadpunten in parkeergarages met de daarvoor nodige aanpassingen in de elektra infrastructuur. Het laadpunt is geschikt voor zowel 1 fase als voor 3 fasen-laden.

Er is een onderzoek gedaan (door IB) naar de uitbreiding van laadpunten in garages. Hiervan weten we dat er in de toekomst een netwerkverzwaring nodig is (via Liander).

Pagina: 2

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:43:00 +02'00'
Vrij specifiek wel.

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:50:00 +02'00'
Zie opmerking

Nummer: 3 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:39:00 +02'00'
[redacted] kan jij even kort wat over de oorzaak zeggen in NPW?

Nummer: 4 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:36:00 +02'00'
Sorry jongens maar dit kan echt niet. Aansluitingen van 22kWh? kW!

Nummer: 5 Auteur: [redacted] Datum: 24-8-2021 13:19:00 +02'00'
[redacted] levert nog extra informatie aan!

Nummer: 6 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:43:00 +02'00'
@[redacted]: Neem hier dan ook de beoogde richtlijn op waar [redacted] mee bezig is. Die gaat bepalen hoeveel, waar, wanneer er laadpunten in die garages moeten gaan komen. Zoals het IB nu voorschrijft moet elke garage ongeveer gaan verzwaren omdat er nog niet echt rekening gehouden wordt met Smart charging en dergelijken.

Het verzwaren van de garages heeft ook weer impact op de beschikbare netcapaciteiten. Dit vraagt wellicht afstemming in sommige gebieden.

Daarnaast waren we erover dat de inschatting die toen gemaakt werd door IB nog een aanscherpingslag nodig heeft.

Nummer: 7 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:43:00 +02'00'
Graag de voordracht naar [redacted] en zijn collega. [redacted] voorleggen voor aanvullingen

Nummer: 8 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:49:00 +02'00'
Maar gaan we eind 2021 de garages voorzien van het aantal laadpunten voor 2030? Of gewoon een paar. Het tijdstip van verzwaren hangt af van het aantal laadpunten en hoe sterk je stuurt op smart charging. Dat moment kan dus pas zijn in 2028 bijvvoorbeeld. Dus

Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

Ad 1 c. Laadinfrastructuur OV-bussen

De uitrol van emissievrije ov-bussen gaat gestaag voort.

- De aanleg van zes snellaadpalen op Centraal Station Amsterdam gaat volgens plan, deze snellaadpalen zullen operationeel zijn in de zomer van 2022.
- Er wordt tevens gewerkt aan vaststelling van de business case voor een 4e batch bussen, met hierbij behorend drie snellaadlocaties en in de garages West en Noord voor nachtladen. Station Noord is een van die snellaadlocaties. Hierbij worden de bussen aangesloten op de aansluiting van Metro en Tram. Momenteel wordt onderzocht of dit binnen de reservering van die aansluiting valt. Is dit het geval, dan zal hier geen hinder worden ondervonden van congestie.
- Voor de 5e batch bussen is naar vermoeden één snellaadlocatie en één nachtlaadlocatie benodigd, welke in Noord zijn voorzien. Olof Palmeplein is een van de snellaadlocaties die op dit moment beoogd is. Deze valt buiten de aangegeven congestiegebieden.
- Voor de 6e batch is nog niet duidelijk waar de laadinfrastructuur benodigd is, deze moet uiterlijk in 2025 operationeel zijn. Vermoedelijk zijn hier locaties voor IJburg en Station Zuid op het oog. Dit valt buiten de bekende afgegeven congestiegebieden.

Ad 1 d. Laadinfrastructuur veren

Het Programma Veren werkt al geruime tijd aan het elektrificeren van de IJ-veren middels plug-ins. De komende jaren moeten en zullen er nieuwe schepen komen, en hierbij behorende laadinfra. In beginsel zal dit één verbinding zijn die verder wordt uitgerold. Op dit moment liggen er, na ruim een jaar werken, concept PvE's. De verwachting is dat eind 2021 de financiën op orde is, waarna wordt gestart met de aanbesteding. Op basis van de onderzoeken zijn Buiksloterweg, IJplein en Noordkant CS als voorkeurslocaties naar voren gekomen voor laadinfrastructuur.

De bekende laadlocaties voor veren zijn als volgt:

- 2MW west centraal station AC5, 2025/2026 (grote kans op transportbeperking door congestie
- 2MW IJplein 2023 (Q4) aansluiting in gebruik
- 2MW Q2 2024 Buiksloterweg (grote kans op transportbeperking door congestie)
- 2MW 2025 (Q1) Distelweg (grote kans op transportbeperking door congestie)
- 2MW 2025 Oostveer Azartplein samarangstraat
- 2MW NDSM medio 2026 (grote kans op transportbeperking door congestie_
- Zeeburgereiland (2028/2029) tijdelijk verbinding. Indien definitief moet deze ook geëlektrificeerd

Ad 1 e. Realisatie laadinfrastructuur passagiersvaart

In de laadstrategie passagiersvaart, welke momenteel wordt geschreven, wordt een gefaseerde realisatie van laadinfrastructuur beschreven. De eerste fase moet in 2022 gerealiseerd worden. In 2024/2025 moeten alle ligplaatsen in het openbaar water voorzien zijn van laadinfrastructuur.

Op de korte termijn (naar verwachting november 2021) wordt er laadinfrastructuur gerealiseerd aan de Stadhouderskade 550 (3x250 Ampère), als onderdeel van de Pilot BlueBoat. Verder wordt er in de tweede helft van 2022 op

Pagina: 3

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:10:00 +02'00'
WAT? Lijkt me niet toch

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:47:00 +02'00'
Tekst aan [redacted] voorleggen

Nummer: 3 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 13:55:00 +02'00'
Er is een probleem met het inkooptrace. Hierdoor mogelijk vertraging doordat er een nieuwe plek voor het inkoopstation gevonden moet worden indien het inderdaad niet kan.

Nummer: 4 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:02:00 +02'00'
Ik moet dit ff checken!

Nummer: 5 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:46:00 +02'00'
Check of hier de congestieproblemen een rol spelen

Nummer: 6 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:47:00 +02'00'
Tekst aan [redacted] voorleggen

Nummer: 7 Auteur: [redacted] Datum: 9-9-2021 15:22:00 +02'00'
Bij bussen en veren, die vragen om een hoog vermogen, zou dat (energiecongestie) echt een probleem kunnen worden. Dat zou scherper in het stuk kunnen.

Nummer: 8 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:05:00 +02'00'
Ik heb dat (grotendeels) verwerkt

Nummer: 9 Auteur: [redacted] Datum: 24-8-2021 16:12:00 +02'00'
Pleziervaart dan? – antwoord van [redacted] volgt nog.

Nummer: 10 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:48:00 +02'00'
[redacted] vragen om nadere informatie.

(naar verwachting) 10 locaties verschillende type aansluitingen gerealiseerd. Voor de uitvoering van de opgave (zoals beschreven in de Laadstrategie Passagiersvaart) is nog niet bekend op welke locaties wanneer laadinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor geldt wel dat er mogelijk meerdere locaties zijn waar een hogere aansluiting dan 3x80 Ampère noodzakelijk is. Deze locaties bevinden zich vooral in het centrum rondom het stationsgebied (Open havenfront Oostkom) en langs Singelgracht. De opgave wordt nog geverifieerd aan de hand van een onderzoek dat is uitgevoerd door Onderzoek, Informatie en Statistiek en bij de reders.

Ad 2. Afstemming en voortgang samenwerking Liander

Ad 2 a. Reguliere publiek laden

Openbare laadpunten worden aangesloten op het laagspanningsnet (tot 3*80 Ampere / 55 kiloWatt) en ondervinden in principe geen hinder van de ontstane congestie (maximaal zijn 6 laadpalen; dus 12 laadpunten mogelijk op deze 3x80Ampere-aansluiting). Dat geldt niet in alle gevallen voor snelladers. In Noord zijn op dit moment 2 locaties in beeld waar snelladers zijn gepland die mogelijk een transportbeperking krijgen. Namelijk;

. Daarnaast zal Amsterdam voor de publieke laadpunten het vermogen flexibel aansturen om zo het elektriciteitsnet te ondersteunen. Hiervoor wordt u binnenkort uitgenodigd voor de kickoff van Flexpower3

Ad 2 b. Garage parkeren

Vooralsnog betreft de benodigde aansluiting uitsluitend laagspanning. Uit onderzoek door het Ingenieurs Bureau (IB) blijkt dat in de toekomst netverzwaring nodig is voor de uitbreiding van laadpunten in parkeergarages. Om het net te verzwaren is Liander aan zet. Het rapport moet nog verder uitgewerkt worden, naar verwachting is dit eind 2021 gereed. Vervolgstappen moeten nog worden bepaald.

Ad 2 c. OV-bussen

Voor de laadinfrastructuur van de OV-bussen worden 2 MVA aansluitingen aangevraagd, enkele aanvragen lopen nu. Liander wordt voor de verschillende locaties vroegtijdig op de hoogte gesteld van de plannen. Liander denkt dan vroegtijdig mee in de mogelijkheden. Zo is Liander akkoord om de bussen op de aansluiting van Metro & Tram aan te sluiten bij Station Noord.

Enkele lokale problemen kunnen wel ontstaan in de samenwerking. Zo is er voor Centraal Station discussie over de haalbaarheid van het kabeltrace naar het inkoopstation. Dit was reeds goedgekeurd door Liander maar nu blijkt toch dat Liander het tracé niet kan realiseren.

P

Ad 2 d. Veren

Voor het laden van de elektrische schepen op het IJ staat de plaatsing van ondergrondse laadinfra bij de aanlandingen gepland. Deze ondergrondse laadinfra, ook wel: “betonnen doos”, heeft gelijkrichters en trafo’s van circa 14x 4m. Voor de laadinfra is een aansluiting benodigd op het middenspanningsnet. Programma Veren is in discussie met Liander. Een belangrijk punt wat beslecht

Pagina: 4

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:45:00 +02'00'
[redacted] kan hier wel verder op aanvullen idd

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 13:43:00 +02'00'
Dit moet eigenlijk wel concreter

Nummer: 3 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:50:00 +02'00'
Verzoek aan [redacted]

Nummer: 4 Auteur: [redacted] Datum: 24-8-2021 16:13:00 +02'00'
Zijn de aanvragen al gedaan voor hogere aansluiting?? EN is dat mogelijk?

Nummer: 5 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:47:00 +02'00'
Iets specifieker: Liander moet altijd (24/7) bij het inkoopgedeelte van de aansluiting kunnen. Daar zijn strenge voorwaarden voor hoe die ruimte eruit moet zien en hoe die bereikbaar moet zijn. Ondergronds is altijd een special voor Liander en beginnen ze liever niet aan. Echter zjin er voorbeelden (van metro dacht ik) waar dit ook gedaan is. Dus helemaal onmogelijk is het ook weer niet.

Nummer: 6 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 15:01:00 +02'00'
Check bij [redacted] of dit dan ook problemen oplevert op deze locaties. Is dat al besproken met Liander?

Nummer: 7 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:14:00 +02'00'
Singelgracht zit wel in de het congestiegebied van westzaanstraat. Hangt een beetje af van welke hoogte van de gracht. Want meer zuidelijk wordt deze door onderstation Marnixstraat gevoed.

Nummer: 8 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:13:00 +02'00'
Die voor het CS kunnen doorgang vinden, maar moet wel gecheckt worden inderdaad.

Nummer: 9 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:26:00 +02'00'
Volgens mij is het allerbelangrijkste hier de wijklocatieplannen. Daarin wordt samen met Liander gekeken naar de inpassing van de behoefte aan laadinfra. Door Liander hier vroegtijdig in te betrekken kan worden bepaald wat mogelijk is op bepaalde momenten en kan Liander vroegtijdig haar net voorbereiden op deze laadbehoefte

Nummer: 10 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:16:00 +02'00'
Ja of tenzij met een batterij. Zie namelijk de pilot op Zeeburg. Daar zijn mometneel 16 laadpunten aangesloten op een 3x80A aansluiting. De batterij vangt alle pieken daarboven op.

Nummer: 11 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:17:00 +02'00'
[redacted] kan je aanvullen?

Nummer: 12 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:28:00 +02'00'
Nogmaals, de netbeheerder bepaalt wel netvlak je wordt aangesloten. Dus blijf weg voor nu van uitspraken of LS of MS. Hou het op vermogen. Dus de garages hebben een bepaald vermogen nodig, dat in de toekomst mogelijk >55kW zal zijn. Da

Nummer: 13 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:30:00 +02'00'
:Lijkt me sterk dat het IB iets heeft gezegd over netverzwaringen. IB geeft aan dat de aansluiting van een garage verzwaard moet worden, niet het net. ``

Nummer: 14 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 17:24:00 +02'00'
Ook [redacted] vragen: mag hierover wel al worden gecommuniceerd?

Nummer: 15 Auteur: [redacted] Datum: 24-8-2021 13:19:00 +02'00'
Check bij [redacted]

Nummer: 16 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:39:00 +02'00'
Weglaten. Niet relevant voor hier.

moet worden is of de oplaadinfrastructuur onder- of bovengronds mag en zal worden geplaatst. Liander staat negatief tegenover het realiseren van ondergrondse stations, om deze discussie uit te spreken wordt het dossier momenteel opgeschaald. Qua ruimtelijke inpasbaarheid hebben ondergrondse stations de voorkeur voor de gemeente, dit is namelijk makkelijker te realiseren. Na overeenstemming over de locaties worden vergunningen aangevraagd en wordt de aanvraag bij Liander ingediend, dit zal naar verwachting rond het einde van 2021 gebeuren.

Ad 2 e. Varen

In de huidige uitvoering van de plannen van Programma Varen (aansluiting Stadshouderskade) worden geen problemen ervaren, over de voortgang is nauw contact met Liander. De opgave zoals beschreven in de Laadstrategie Passagiersvaart is nog niet gedeeld/getoetst bij Liander. Het is daarom op dit moment nog niet te beoordelen of dit mogelijk problemen gaat opleveren. Er zijn wel afspraken gemaakt tussen het Programma Varen en Liander, zo mogen er op één locatie meerdere aansluitingen van de gemeente aanwezig zijn. Dat betekent voor de Laadstrategie Passagiersvaart dat er geen trafostations meer nodig zijn, maar volstaan kan worden met (meerdere) kleinere aansluitingen. Dit geldt overigens niet voor de laadinfrastructuur die gerealiseerd moet worden bij de Dijksgracht-oost en Project de Entree. Alleen op locaties met een groot cluster passagiersvaartuigen (zoals Entree en Dijksgracht) blijft het noodzakelijk om een trafostation te realiseren.

Ad 3. Werkbezoek bij toekomstgerichte voorbeeldoplossingen

Tijdens de stafvergadering van 5 juli 2021 werd tevens duidelijk dat er behoefte is vanuit wethouder de Vries in een werkbezoek, in elk geval om eens een kijkje te nemen bij de batterijhub in Zeeburg.
In de themastudie Elektriciteit Amsterdam 2.0 [2] is nogmaals duidelijk geworden dat de energiebehoefte voor mobiliteit aanzienlijk is. Tevens komt in dit onderzoek naar voren dat de flexpotentie voor mobiliteit de grootste reductie oplevert. De potentie van flex is 10-20% belastingreductie op onderstation niveau, en 20-30% reductie bij middenspanningsruimtes. Door flex slim toe te passen, kan ruimte worden bespaard voor infrastructuur en creëren we een zo efficiënt mogelijk energiesysteem. Door te werken aan innovatieve oplossingen zoals flex, opslag van energie en slimme mobiliteitsoplossingen om zo vervoersbewegingen te beperken kan de piekbelasting omlaag worden gebracht. Ook waterstof biedt een uitkomst en kan zorgen voor circa 30% belastingreductie voor mobiliteit.

Ons voorstel zou zijn om daarom tijdens het werkbezoek niet alleen de batterijhub op zeeburg te bezoeken, maar tevens langs de beelengroep te gaan die op privaat terrein tientallen laadpunten van verschillend vermogen wil aanbieden.

Volgende processtappen

DATUM: Plan werkbezoek

Advies / afstemming / Participatie

[2] https://openresearch.amsterdam/nl/page/46981/themastudie-elektriciteitsinfrastructuur

Pagina: 5

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 15:36:00 +02'00'
Dit moet samen met [redacted] uitgewerkt worden of anders niet zo concreet in de map.

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 15:23:00 +02'00'
Maar kunnen we daar dan ook langs? Dit moet misschien wel even worden afgestemd?

Nummer: 3 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:49:00 +02'00'
Ook Flexpower 3 meenemen

Nummer: 4 Auteur: [redacted] Datum: 13-9-2021 14:49:00 +02'00'
Misschien LIFE-Arenapoort waar ook veel mobiliteit wordt meegenomen.

Nummer: 5 Auteur: [redacted] Datum: 8-9-2021 17:52:00 +02'00'
Check bij [redacted]. Mi zou dit een erg mooi punt zijn. Als we met een auto gaan, dan hoeft dit geen probleem te zijn. (zuidas)

Nummer: 6 Auteur: [redacted] Datum: 24-8-2021 16:14:00 +02'00'
Check wat kan Liander al wel/niet?

Nummer: 7 Auteur: [redacted] Datum: 25-8-2021 15:19:00 +02'00'
[redacted] bes reageert nog voor pleziervaart (aanvullend op passagiersvaart wat er nu in staat opgenomen).

Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

Inhoudelijke afstemming met Programma Varen, Programma Veren, GVB en Programma Garageparkeren
Screening Ruimte & Duurzaamheid

Documenten

Registratienr.	Naam
<*automatisch*>	<Vrije tekst>

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid (Team Uitstootvrije Mobiliteit)

[redacted] ([redacted] laadinfrastructuur, [redacted]@amsterdam.nl, [redacted].

Beslissing

Deze pagina bevat geen opmerkingen.