Gemeente Amsterdam

Datum van vaststelling: 7 mei 2026
Opdrachtgever: Team Luchtkwaliteit
Directie: Ruimte en Duurzaamheid

Participatie-eindverslag

Laadpunten pleziervaartuigen

Introductie

Er komen steeds meer elektrische pleziervaartuigen in de stad, waardoor ook de vraag naar openbare oplaadpunten groeit. Dat komt ook doordat sinds 1 april 2025 in het centrum van Amsterdam een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen geldt. We plaatsen daarom op 29 plekken verdeeld over de stad ruim 300 extra openbare laadpunten voor pleziervaartuigen. Dit zijn boten van particulieren. Er zijn nu al 18 oplaadpunten voor pleziervaartuigen in Amsterdam, verdeeld over 9 plekken. Een deel van deze laadpunten vervangen we 1-op-1 voor nieuwe of herplaatsen we in de directe omgeving.

We vinden het belangrijk om Amsterdammers goed te informeren over de plannen. Maar we wilden ook weten wat u belangrijk vindt bij het plaatsen van de extra laadpunten. En wat uw suggesties, zorgen en aandachtspunten daarbij zijn. We organiseerden daarom een participatietraject. Dit participatie-eindverslag beschrijft de opzet van dit traject, de belangrijkste opbrengsten en hoe we de input gebruiken bij de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen.

Meer informatie over het project is te vinden via: amsterdam.nl/laadpuntenpleziervaart.
Het bijbehorende participatieplan is te vinden via: Participatieplan.

Wat wilden we bereiken?

Doel participatieproces: het ophalen van de suggesties, zorgen en aandachtspunten van de doelgroep voor het opstellen van een plan voor het plaatsen van laadpunten voor elektrische pleziervaartuigen.

Mate van invloed: het participatieniveau was Reageren. Deelnemers konden reageren door hun mening te delen en aandachtspunten mee te geven. De reacties zijn niet bindend, maar worden gewaardeerd en serieus overwogen.

Doelgroep:

- Mensen die nu of later hun elektrische pleziervaartuig willen opladen.
- Mensen die in de directe omgeving wonen van een plek waar straks laadpunten komen.
- Mensen die hun pleziervaartuig nu regelmatig aanleggen op plekken waar straks laadpunten komen.

Wat hebben we georganiseerd?

- Online vragenlijst: een online vragenlijst die alle betrokkenen konden invullen om hun suggesties, zorgen en aandachtspunten te delen. Deze stond open voor een periode van 4 weken. Om

Amsterdammers hierover te informeren en uit te nodigen om te reageren, hebben we de volgende communicatie ingezet:
    - Nieuwsbericht amsterdam.nl
    - Social media van de gemeente Amsterdam
    - Nieuwsbrief van de gemeente Amsterdam
    - Brieven (5.500 stuks) naar mensen die in de directe omgeving wonen van een plek waar laadpunten komen
    - Advertenties in huis aan huis kranten in Amsterdam
    - Nieuwsbrief 'Uitstootvrije zone pleziervaart'
    - Via de kanalen en netwerken van de gebiedsmakelaars van de gemeente
- Gesprekken met de jachthavens en brancheorganisaties, zoals HISWA-RECRON, het Nederlands Watersportverbond, Coalitie Duurzaam Varen en vertegenwoordiging van jachthavens in Amsterdam.
- Ook in de mailbox 'laadinfra pleziervaart' hebben 11 mensen een reactie achtergelaten. Deze reacties zijn ook meegenomen in de participatie.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?

Het participatieproces is verlopen zoals beschreven in het participatieplan. De online vragenlijst is gedurende de aangekondigde periode beschikbaar geweest. In totaal zijn er 188 reacties ontvangen.

Bij de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld, was de betrokkenheid hoog. De ontvangen reacties waren meestal uitgebreid en inhoudelijk. Veel respondenten hadden een uitgesproken positieve dan wel negatieve mening.

De gekozen vorm van een online vragenlijst sloot goed aan bij het doel van de participatie. Het ging om het informeren en het ophalen van algemene suggesties, zorgen en aandachtspunten bij het realiseren van laadpunten voor de elektrische pleziervaart, en niet om besluitvorming over concrete locaties. Dat maakte deze laagdrempelige, stedelijk brede vorm van participatie passend.

Daarnaast zijn de plannen gepresenteerd aan en gesprekken gevoerd met jachthavens en brancheorganisaties, zoals HISWA-RECRON, het Nederlands Watersportverbond, de Coalitie Duurzaam Varen en vertegenwoordigers van de jachthavenbranche. Hiermee is ook het perspectief van georganiseerde gebruikers en marktpartijen betrokken.

Het is gelukt om de verschillende doelgroepen te bereiken. Zowel eigenaren van elektrische als niet-elektrische pleziervaartuigen en ook omwonenden zonder boot en andere geïnteresseerden hebben hun mening gedeeld. Een kanttekening zou kunnen zijn dat deze vorm voor mensen die niet digitaal vaardig zijn minder geschikt is.

Deelnemers hadden de mogelijkheid om uitgebreid hun ervaringen en standpunten toe te lichten. Veel respondenten maakten gebruik van de open vragen om concrete situaties, zorgen en suggesties te beschrijven. Ook de combinatie van de vragenlijst met gesprekken met branche- en belangenorganisaties dragen bij aan een goed beeld van de praktijk.

Hoewel in de toelichting en in de vragenlijst duidelijk gemaakt is dat er geen directe invloed op de keuze van de plekken mogelijk is, ging een aantal respondenten hierop toch nader in. In veel gevallen uit angst voor overlast of omdat een locatie ten koste gaat van een plek waar een respondent vaak afmeert met de eigen boot. Overigens zijn er ook positieve reacties op locaties en suggesties voor extra locaties.

Wat we geleerd hebben is dat het plaatsen van laadpunten voor elektrische pleziervaartuigen niet alleen een technische opgave is, maar ook sterk raakt aan het gebruik van de openbare ruimte, leefbaarheid en handhaving. Het participatieproces heeft ons waardevolle inzichten opgeleverd die helpen om deze aspecten in samenhang te bekijken en in het verdere verloop van het project expliciet mee te nemen.

Zoals hieronder beschreven, kunnen we sommige reacties meenemen in het ontwerp en de uitrol van de publieke laadpunten voor de pleziervaart. Daarbij zijn er een aantal nieuwe inzichten die we hebben opgenomen in de plannen en ook in veel gevallen inzichten die eerder gemaakte keuzes en beslissingen bevestigd hebben.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	Opvolging
Behoefte aan handhaving op gebruik en maximale laadduur (vaker dan 20 keer genoemd) Een terugkerend thema is de sterke behoefte aan handhaving op de laadlocaties. Booteigenaren uiten hun zorgen dat mensen te lang blijven liggen op de laadlocaties wat ervoor zorgt dat deze niet beschikbaar zijn. Buurtbewoners spreken over 'het voorkomen van illegaal aftappen van stroom' wat verwijst naar het incorrect gebruiken van de laadpunten. Zij geven ook aan dat als de laadpunten voor andere doeleinden gebruikt mogen worden, dat dit duidelijk (met bebording) aangegeven dient te worden. Verschillende inbrengers ervaren op dit moment geen of te weinig handhaving en	Wij begrijpen de behoefte aan gedegen handhaving om te voorkomen dat laadlocaties onvoldoende beschikbaar zijn. Inmiddels is het concept handhavingsplan gereed en hebben we extra budget vrijgemaakt om in het vaarseizoen te handhaven op de afmeerverboden bij de laadlocaties. **Controle op gebruik** Gedurende het vaarseizoen (1 april tot 1 oktober) bezoeken toezichthouders bij voorkeur dagelijks de laadplekken. Zij kunnen zien of een boot actief aan het opladen is zowel door een indicatielampje op de laadzuil als in het administratie gedeelte van de software. Als een boot niet aan het laden is, krijgt de eigenaar een boete. **Controle op laadduur** Gebruikers kunnen een melding ontvangen in de laad app die hen waarschuwt na 12 en na 18 uur opladen. Als een vaartuig toch langer dan 24 uur blijft laden, gaan we de mogelijkheid inbouwen om na 24 uur een zogenaamd 'kleeftarief' in rekening te brengen aan de gebruiker. Dat is een tarief per uur voor elk uur dat de boot na de eerste 24 uur aan het laden is.

Opbrengst	Opvolging
verzoeken de gemeente dit goed te regelen. (Bij de laadplekken geldt in het vaarseizoen (1 april tot 1 oktober) een afmeerverbod. Dat betekent dat er geen boten mogen afmeren tenzij het gaat om een elektrisch pleziervaartuig dat daadwerkelijk aan het opladen is en dan maximaal gedurende 24 uur).	**Controle op soort vaartuig** Huurboten, rondvaartboten en boten voor transport mogen de laadpunten niet gebruiken. Als deze vaartuigen wel aan het laden zijn op een laadlocatie voor pleziervaart, krijgt de eigenaar (onderneming) een boete. **Misbruik** Om te voorkomen dat misbruik gemaakt wordt van de laadpunten, kunnen deze alleen geactiveerd worden met een app. De app controleert of de gebruiker een geldig vignet heeft voordat de laadsessie gestart kan worden. Ook kan alleen gebruik worden gemaakt van het stroompunt als er een akkoord is op de betaling van de gebruiker. Als er geen (betaalde) laadsessie loopt, staat er geen stroom op de stopcontacten. De toezichthouders controleren bovendien op misbruik.
Zorgen over spreiding en beschikbaarheid van laadpunten (vaker dan 20 keer genoemd) Een dekkende spreiding van laadpunten over de stad wordt aangegeven als randvoorwaarde voor elektrisch varen. Ook wordt genoemd dat er voldoende laadpunten buiten het centrumgebied moeten komen. Booteigenaren melden dat de laadpunten op dit moment vaak onnodig lang bezet worden gehouden. Ofwel door boten die niet aan het laden zijn, ofwel waarvan de accu vol is maar de boot niet wordt weggehaald. Men geeft daarbij de suggestie dat er een maximale laadtijd zou moeten zijn waarop de gemeente goed moeten handhaven Ook is er de ergernis dat laadpunten soms lange tijd in storing zijn. Het verzoek om	**Spreiding laadpunten** Het is inderdaad belangrijk dat de laadpunten verspreid over de stad komen en niet alleen in de uitstootvrije zone zelf. Het plan is dan ook om de ruim 300 openbare laadpunten op ca. 29 plekken verspreid over de stad te plaatsen. Het streven is dat er steeds op 10 minuten varen laadpunten zijn, waardoor je altijd ergens terecht kunt. In de passantenhaven van Weesp zijn laadpunten geplaatst door de havenbeheerder (stadsgebied Weesp). In een aantal stadsdelen zijn geen of een beperkt aantal laadpunten gepland. Dat kan komen doordat er geen doorgaand of bevaarbaar vaarwater is (zoals in Zuidoost) of omdat er weinig openbare kaderuimte is maar juist veel (jacht)havens of privé aanlegplekken (bijvoorbeeld in Noord, IJburg of bij woonboten). In die gevallen is er gelegenheid voor de eigenaar om in de haven of via de eigen stroomaansluiting bij de woning te laden.

Opbrengst	Opvolging
eerder onderhoud te doen wanneer nodig en om in de app aan te geven welke punten in storing zijn zodat de gebruiker er niet voor niets naar toe vaart.	**Maximaal 24 uur opladen** Bij de openbare laadpunten mag maximaal gedurende 24 uur worden opgeladen en alleen ten behoeve van elektrische pleziervaartuigen. Hierop zal worden gehandhaafd gedurende het vaarseizoen van 1 april tot 1 oktober. **Te lang laden ontmoedigen** Gebruikers kunnen een melding ontvangen in de laad app die hen waarschuwt na 12 en na 18 uur opladen. Als een vaartuig toch langer dan 24 uur blijft laden, gaan we de mogelijkheid inbouwen om na 24 uur een zogenaamd 'kleeftarief' in rekening te brengen aan de gebruiker. Dat is een tarief per uur voor elk uur dat de boot na de eerste 24 uur aan het laden is. Dat uurtarief dient bepaald te worden maar zal een bedrag per uur zijn dat de gebruiker zal ontmoedigen de boot langer op te laden dan de 24 uur die is toegestaan. **Controle op soort vaartuig** Huurboten, rondvaartboten en boten voor transport zijn geen pleziervaartuigen en mogen de laadpunten niet gebruiken. Als deze vaartuigen wel aan het laden zijn op een laadplek voor de pleziervaart, krijgt de eigenaar (ondernemer) een boete opgelegd. **Extra laadpunten plaatsen als nodig** De intensiteit van het gebruik van de openbare laadpunten gaan we nauwkeurig monitoren. Als de laadbehoefte in een bepaald gebied groter wordt dan het beschikbare aanbod, kunnen dan extra laadpunten worden geplaatst. Het aantal laadpunten zal wel altijd minder zijn dan het aantal elektrische boten in de stad omdat niet iedereen tegelijk zal varen en opladen. **Storingen snel oplossen** Door een zorgvuldig doordacht ontwerp van de laadzuilen en goede afspraken met de leverancier is een storingsprotocol van toepassing waarbij het streven is om een urgente storing binnen 4 uur op te lossen en een

Opbrengst	Opvolging
	normale storing binnen 3 werkdagen. Zo blijft de beschikbaarheid van de laadpunten hoog.
Zorgen over overlast (drukte, geluid, afval) (vaker dan 20 keer genoemd) Voor meerdere locaties – met name in het centrumgebied – worden door omwonenden zorgen geuit over de overlast die de laadlocaties mogelijk kunnen veroorzaken. Drie vormen van overlast worden daarin specifiek genoemd: drukte, geluid en overlast. Sommige bewoners ervaren nu al geluidsoverlast in hun buurt en zijn bang dat dit erger wordt door het plaatsen van de laadpunten. Er worden verzoeken gedaan om op die locaties geen laadpunten te plaatsen. Anderen vinden de locaties goed maar zijn bang dat booteigenaren hun afval op de kade achterlaten als ze gaan laden. De suggestie die gedaan wordt is om prullenbakken te plaatsen bij de laadlocatie.	Overlast in de stad is een probleem, de gemeente neemt deze zorgen dan ook erg serieus. Zoals aangegeven hebben we extra budget vrijgemaakt voor toezicht. **Overlast van mensen aan boord** De laadpunten komen op locaties waar pleziervaartuigen nu ook mogen afmeren of een ligplaats mogen innemen. Er komen dus geen nieuwe locaties (en daarmee mogelijke extra overlast) bij. Pleziervaartuigen gebruiken de laadpunten typisch alleen om na een vaartocht de accu's weer op te laden. Dit vergt gewoonlijk tussen de 6 en 8 uur. Anders dan bij auto's heeft kort 'bijladen' - doordat boten een ander laadprofiel hebben - weinig effect en is snelladen niet mogelijk. De verwachting is dat er tijdens het laadproces geen mensen aan boord blijven en dat overlast - in tegenstelling tot boten die hier nu voor korte tijd afmeren - eerder zal afnemen dan toenemen. We zullen bij het selecteren van de locaties deze zoveel mogelijk aan de middagschaduwkant plaatsen, zodat mensen niet op de boot blijven om van de zon te genieten. **Geluid** Elektrische vaartuigen maken nauwelijks geluid, waardoor het motorgeluid op de locaties minder zal zijn dan nu. Bovendien zullen er over het algemeen op de nieuwe laadplekken minder vaartuigen afmeren dan nu het geval is. In Amsterdam geldt een strikt verbod op het afspelen van muziek op boten om geluidsoverlast voor bewoners te voorkomen. Bij overtreding riskeert men een boete van € 140,- tot € 220,- en kan apparatuur in beslag worden genomen.

Opbrengst	Opvolging
	Afval Pleziervaartuigen gebruiken de laadpunten naar verwachting alleen om na een dag varen de accu weer op te laden. Nu worden de locaties gebruikt om na een dag varen de boot neer te leggen, maar óók om gedurende de dag de boot voor korte tijd af te meren. Wat betreft overlast van afval verwachten we daarom geen toename op de laadlocaties. **Extra monitoring** We gaan meldingen van overlast (drukte, geluid, afval/anders) op de specifieke laadlocaties wel extra monitoren en afzetten tegen de gemiddelde overlast in dat gebied. Als de overlast bij de oplaadlocaties groter is dan zullen er maatregelen worden voorgesteld om de overlast terug te dringen.
Zorgen over toegankelijkheid en veiligheid van de laadzuil (vaker dan 15 keer genoemd) Een wens van booteigenaren is dat de laadpunten goed zichtbaar en bereikbaar moet zijn vanaf het water. Omdat er 4 laadpunten in 1 laadzuil worden geplaatst, zijn een aantal respondenten bezorgd dat dit tot een wirwar aan kabels op de kade leidt en dat dit een gevaarlijke situatie kan veroorzaken. Meerdere booteigenaren doen het verzoek om voorzieningen aan te brengen waarmee ze hun boot met een slot kunnen vastmaken aan de kade.	Er worden een aantal acties uitgevoerd om de toegankelijkheid en veiligheid te waarborgen. **Toegankelijkheid** We plaatsen alle laadzuilen zo dicht mogelijk bij het water op de kade en waar mogelijk in lijn met straatverlichting of ander meubilair in de openbare ruimte. Hierdoor blijven stoepen en looproutes goed toegankelijk. Ook lopen laadkabels dan langs de kade en niet over de stoep of de weg. **Zichtbaarheid laadplekken** De suggesties over de zichtbaarheid van de laadplekken vanaf het water hebben we meegenomen in het plan voor de bebording. We gaan naast borden aan het begin en eind van een laadlocatie, ook tussenliggend bij elke laadzuil (een laadplek kan meerdere laadzuilen hebben) een (klein) bord plaatsen. **Veiligheid – lijnen** De laadpunten komen alleen op plekken waar ook nu al afgemeerd mag worden met een BHG-vignet. Hiervoor zijn haalkommen, bolders of ringen geplaatst. De laadzuilen hebben we voorzien van 2 extra bolders aan

Opbrengst	Opvolging
	de voorzijde. Ook om te voorkomen dat gebruikers hun lijnen om de laadzuil zelf bevestigen. **Veiligheid – slot** De suggestie voor het maken van een aanvullende voorziening om de boot op slot te kunnen zetten, nemen we niet over. Ook nu al kunnen eigenaren hun boot vastleggen aan de aanwezige haalkommen, bolders of ringen. Anti-diefstal voorzieningen aan boord zijn bovendien veel effectiever dan een slot en kabel naar de kant. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een roerslot, startonderbreker of afgesloten stuurstand. Ook accu's kunnen het beste in een deugdelijke af te sluiten ruimte geplaatst worden aan boord van het vaartuig. **Veiligheid – aanleggen en wegvaren** Per laadzuil (dus per 4 laadpunten) is zowel links als rechts ongeveer 15 meter kade beschikbaar om af te meren voor het opladen. Dat zal voldoende manoeuvreerruimte bieden om aan te leggen en weer weg te varen aangezien de gemiddelde lengte van boten in Amsterdam zo'n 6 meter is. De laadzuilen staan dicht op de kade waardoor er geen kabels lopen in voetgangersgebied. **Veiligheid – spanning (stroom)** Op de stopcontacten in de laadzuilen staat geen spanning (stroom) als ze niet gebruikt worden. Pas als een gebruiker via de app een laadsessie heeft gestart (daarvoor moet de stekker in het contact zitten) en de betaling heeft geregeld, wordt een stroompunt vrijgegeven en kan de laadsessie starten. Zodra de laadsessie beëindigd wordt (in de app of als de stekker er uitgetrokken wordt) gaat de stroom direct van het stopcontact af en wordt de gebruikte stroom met de gebruiker afgerekend. Toegang tot het binnenwerk van de laadzuilen is door het ontwerp nauwelijks mogelijk. De meeste apparatuur zoals aardlekschakelaars, meters en ook de

Opbrengst	Opvolging
	hoofdaansluiting bevinden zich per locatie in een centrale (vaak ondergrondse) stroomkast die alleen te openen is door de leverancier die het onderhoud uitvoert. **Veiligheid – eisen** De laadzuilen voldoen aan de strengste eisen rondom veiligheid en worden - zoals bijvoorbeeld ook de laadvoorzieningen voor auto - geplaatst volgens de veiligheidsnorm NEN-1010. **Veiligheid – controles en onderhoud** Periodiek worden preventieve controles uitgevoerd op juiste werking van de laadvoorzieningen en op de toegepaste veiligheidsmaatregelen zoals de aardlekbeveiliging. Ook zijn er strikte procedures voor zowel regulier als correctief onderhoud, zoals een aanrijding of schade bij graafwerkzaamheden.
Suggesties en verbetervoorstellen voor onder andere ontwerp, locaties en handhaving (meer dan 80 suggesties ontvangen) Alle doelgroepen hebben goed meegedacht hoe deze opgave zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden. Veel suggesties gaan over locaties waar de gemeente wel of juist geen laadpunten zou moeten plaatsen. Daar worden verschillende argumenten voor genoemd. Argumenten om op een nieuwe locatie laadpunten te plaatsen hebben bijvoorbeeld betrekking op een betere spreiding of omdat het op die plek nog rustig is. Argumenten om op een bepaalde locatie niet te plaatsen (zoals bij de Singel en de	We zijn verheugd met de vele goede suggesties die gedaan zijn. Zowel in de uitvoering als in de digitale ondersteuning nemen we meerdere suggesties op. **Ontwerp** We gaan ervoor zorgen dat de laadpunten passend zijn in het straatbeeld, niet te groot, dicht aan de kade, vandalismebestendig en met universele stekkers. Het idee van een lampje boven in de laadzuil dat zonder lichtvervuiling te creëren wel de stopcontacten en nummers zichtbaar maakt, is in het ontwerp opgenomen. Sommige ontwerpsuggesties kunnen we niet overnemen omdat die strijdig zijn met de regels van de gemeente Amsterdam over de inrichting van de openbare ruimte (zoals haaks afmeren, aanbrengen van steigers) of met de veiligheid (zoals oplaadpunt voor mobiele telefoons, dubbelgebruik voor elektrische voertuigen). **Ander vermogen** Suggesties voor hogere vermogens of snel laders hebben we niet overgenomen in deze fase. De laders

Opbrengst	Opvolging
Hollandse Tuin) hebben betrekking op de angst voor overlast, afval en ontbrekende handhaving. Of omdat de omwonende de eigen boot juist op de plek heeft liggen waar de laadlocatie zal komen en de boot elders een plek moet krijgen. Over het ontwerp van de laadvoorzieningen en de plaatsing zijn ook de nodige tips binnengekomen. Zo vinden respondenten dat de laadpunten goed zichtbaar moeten zijn in het donker zodat de stopcontacten gevonden kunnen worden en er geen struikelgevaar is. Specifiek worden er ledverlichting of reflecterende strips voorgesteld. Daarnaast geeft men aan dat de stoep toegankelijk moet blijven voor wandelaars, minder validen, fietsers en auto's om te parkeren. Suggesties waren er ook voor de digitale ondersteuning. Zo zouden booteigenaren in de app willen terugzien: 1) Waar de laadpunten zijn; 2) Of het laadpunt beschikbaar is; 3) Of het laadpunt in storing is; 4) Wat het actuele laadvermogen is. Tot slot maken booteigenaren zich zorgen over de verhoogde parkeerdruk op het water nu er 300 plekken gaan verdwijnen ten behoeve van de laadpunten. Booteigenaren vinden het vervelend dat ze hun boot moeten verplaatsen en maken zich zorgen of ze in de buurt wel iets	die zich typisch aan boord van elektrische pleziervaartuigen (ook in het Amsterdamse binnenwater) bevinden, vragen een laag vermogen. Snelladen is - anders dan bij auto's - nog niet of nauwelijks in gebruik in de pleziervaart. Op het terrein van E-lympic onderzoekt de gemeente samen met Total Energies de mogelijkheid om - als pilot - een snellader voor pleziervaart te plaatsen. Het gebruik en de behoefte kan hier goed worden gemonitord. De huidige opzet van de laadlocaties maakt het mogelijk om in de toekomst laadpunten toe te rusten met hogere vermogens en eventueel te vervangen door snelladers. **Digitale ondersteuning** Veel suggesties voor de digitale ondersteuning gaan overgenomen worden in het digitale ontwerp: een kaart met alle vrije laadpunten, laadpunten in storing, het kunnen melden van storingen in de app en pushberichten over status en maximale laadtijd. **Locaties** Een aantal suggesties voor nieuwe locaties lijken kansrijk. Ons team gaat deze locaties daarom nader onderzoeken. Mocht de locatie inderdaad geschikt zijn, dan wordt deze toegevoegd aan de lijst met uitbreidingslocaties. Ook waren er suggesties met betrekking tot een aantal geselecteerde locaties. Enerzijds bewoners die zich zorgen maken over overlast (zie hierboven) en daarom de laadlocaties liever niet in hun buurt willen. Maar ook bewoners met een boot die hun boot nu vaak afmeren bij een geplande locatie. Hoewel niemand in Amsterdam recht heeft op een eigen ligplaats, kan dat soms wel zo zijn gaan voelen en dan kan het vervelend zijn als je een andere plek moet zoeken.

Opbrengst	Opvolging
kunnen vinden. Ook het feit dat er veel sterk verwaarloosde boten liggen wordt een aantal keer genoemd.	We hebben de geselecteerde locaties nogmaals beoordeeld in het licht van de argumenten die zijn aangedragen door de respondenten. Naar aanleiding hiervan zien we geen concrete aanleiding om locaties te annuleren. We begrijpen dat bewoners zich zorgen maken over de nieuwe situatie. Deze geuite zorgen zijn generiek en niet locatie-gebonden of vanuit persoonlijk belang als de eigenaar zijn boot op een locatie heeft liggen. Zoals benoemd monitoren we nauwgezet. Daarnaast zijn er ook bewoners die een locatie nog dichter bij hun woonadres zouden willen hebben. Deze locaties voldoen niet altijd aan de huidige eisen die de gemeente daaraan stelt. Bijvoorbeeld op plekken waar al een afmeerverbod of doorvaartbeperking geldt of waar geen publieke kade is (aan het IJ of aan de Amstel). Ook worden locaties voorgesteld waar onvoldoende kaderuimte (minimaal 100 meter) beschikbaar is voor het realiseren van een nieuwe laadvoorziening. Of een locatie waar geen stroomvoorziening mogelijk is, zoals bij een park. **Minder ligplaatsen beschikbaar** De ‘parkeerdruk’ op het water is hoog. Het kan helpen om wrakken en sterk verwaarloosde vaartuigen op te ruimen. De hoeveelheid wrakken hoorden we in deze participatie ook een aantal keren als ergernis. Eerder onderzoek (april 2025) van Trajan in opdracht van de gemeente Amsterdam telde 450 wrakken en sterk verwaarloosde vaartuigen. We hebben besloten opnieuw onderzoek te laten doen naar specifiek deze groep vaartuigen. Daarnaast gaan we onderzoeken wat de mogelijkheden van de gemeente zijn om deze vaartuigen te verwijderen.

Vooruitblik

Bezwaar maken besluit afmeerverbod

Voordat we de laadzuilen plaatsen, worden besluiten genomen over het instellen van afmeerverboden op de locaties. Het besluit en hoe u hierop bezwaar kunt maken, staat dan op de website officielebekendmakingen.nl. U kunt bekendmakingen over uw buurt in uw e-mail ontvangen via Berichten over uw Buurt - Rondom een zelfgekozen adres (opent in nieuw venster).

Plaatsen laadzuilen

We plaatsen de nieuwe openbare laadzuilen in 2026. Het verschilt per plek wanneer precies. Ook vervangen of herplaatsen we de bestaande laadzuilen. Soms hebben de werkzaamheden tijdelijke gevolgen voor de bereikbaarheid van uw straat. Dan informeren wij u hierover voordat de werkzaamheden beginnen.

Monitoren

- We monitoren meldingen van overlast (drukte, geluid, afval/anders) op de laadlocaties en zetten deze af tegen de gemiddelde overlast in dat gebied. Mocht blijken dat de overlast bij de oplaadlocaties groter is, worden alternatieve maatregelen voorgesteld om de overlast terug te dringen.
- We meten hoe en hoeveel de laadpunten gebruikt worden. Als de vraag naar openbare laadpunten verder groeit, kunnen op sommige plekken nog laadzuilen bij komen. Het maximumaantal laadzuilen per locatie is 4. Ook kunnen er in de toekomst laadpunten op nieuwe locaties bij komen. Hiervoor komt dan geen nieuw participatietraject. Bij het plaatsen gebruiken we de resultaten van dit participatietraject. Per locatie wordt dan ook een afmeerverbod ingesteld.