

Beleidsregel plaatsing laadpunten in de openbare ruimte gemeente Rotterdam 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van de directeur Stadsontwikkeling van 1 juli 2025, met kenmerk M2504-3423,

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet Bestuursrecht;

overwegende, dat het wenselijk is om beleidsregels vast te stellen omtrent de plaatsing van laadpunten in de openbare ruimte;

Besluit:

Artikel 1 Beleidsregel

Het college van burgemeester en wethouders stelt de beleidsregel 'plaatsing laadpunten in de openbare ruimte' zoals opgenomen in de bijlage vast.

Artikel 2 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 3 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel plaatsing laadpunten in de openbare ruimte.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 8 juli 2025.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

*De secretaris,
G.J.D. Wigmans*

*De burgemeester,
C.J. Schouten*

Beleidsregel plaatsing laadpunten in de openbare ruimte gemeente Rotterdam 2025

Dit plaatsingsbeleid is een uitwerking van de keuzes uit de Laadstrategie 2025-2035 tot concrete beleidsregels. Deze gebruiken we voor plaatsing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte, die plaatsvindt op gemeentelijke parkeervakken. Hier zijn verschillende soorten laadpunten mogelijk, met een belangrijk verschil tussen regulier- en snelladen.

Dit plaatsingsbeleid vervangt het eerdere Laadkader 2020. We voeren de werkwijze stap voor stap door binnen lopende en nieuwe concessies. Per 1 juli 2026, als de nieuwe plaatsingsconcessie voor reguliere openbare laadpunten start, is dit plaatsingsbeleid volledig in gebruik.

Het plaatsen op andere openbaar toegankelijke plekken valt hierbuiten. Denk hierbij aan parkeergarages, wijkstallingen, P+R-locaties of andere gemeentelijke parkeerterreinen, maar ook nieuwe laadstations voor zware voertuigen. We maken per opdracht of initiatief op gemeentegrond afspraken over het ontwerp en vormgeving.

1. Laden in de openbare ruimte

We plaatsen openbare laadpunten bij parkeervakken. Dit doen we vanuit het idee dat elektrische voertuigen laden waar ze parkeren. We maken geen nieuwe parkeervakken voor het laden. Zijn er bij nieuwe snellaadlocaties nog geen geschikte parkeervakken aanwezig, dan is het wel een optie om deze te realiseren.

Gebruik van laadvakken

Als laadlocaties kiezen we parkeervakken die het meest geschikt zijn voor degenen die ze gaan gebruiken. Op bedrijventerreinen houden we rekening met bestelbussen. We kiezen hier voor grotere parkeervakken. Als die er niet zijn, maken we op bestaande (langs)parkeerstroken goede laadvakken. Bijvoorbeeld door van drie of vier parkeervakken naar twee laadvakken te gaan. Dit maakt ze beter toegankelijk voor bestelbussen.

Alle gebruikers van elektrische voertuigen kunnen openbare laadpunten en -vakken gebruiken om op te laden. Mits ze hier ook mogen parkeren volgens de APV.¹ Het is wel vereist dat het voertuig met stekker is aangesloten op het laadpunt, en dus actief aan het laden is. In het kader van slim laden, waaronder netbewust en bidirectioneel (V2G) laden, is het mogelijk dat een voertuig wél een actieve laadsessie heeft, maar op dat moment niet aan het (ont)laden is.

Volgens de Rotterdamse parkeerregelgeving is geen enkele doelgroep vrijgesteld van parkeerbelasting. Ook verstrekken we geen parkeervergunningen aan bewoners met eigen parkeergelegenheid op grond van het niet kunnen plaatsen van een eigen laadpunt.

Laadpaalkleven

In de cijfers zien we dat laadpaalkleven (langer dan 24 uur verbonden zijn aan de laadpaal) geen groot probleem vormt voor laadzekerheid. Rotterdam wil laadpaalkleven liever niet tegengaan met een connectietarief, om de overstap naar elektrisch rijden niet te belemmeren. Dit is een aanvullend uurtarief dat iemand betaalt na een bepaalde limiet, bijvoorbeeld na 24 uur laden.

In plaats daarvan maken we meer laadpunten. Zo kan elke elektrische rijder altijd ergens laden. Ook helpt het als mensen langer aan de laadpaal blijven voor netbewust- en, in de toekomst, bidirectioneel laden. Als er toch maatregelen nodig zijn om de bezetting te verbeteren, doen we dat liever met positieve prikkels.

Explainer : Openbare laadpunten op parkeervakniveau in Rotterdam

1) Onder bepaalde voorwaarden kunnen openbare reguliere (AC) laadpunten worden gebruikt voor het opladen van elektrische mobiele werktuigen en het van stroom voorzien van bouw materieel. Dit is toegestaan na het bij de gemeente melden van de werkzaamheden en het toetsing op o.a. impact laadzekerheid mobiliteit, veiligheid en haalbaarheid vermogensprofiel. Zie <https://www.rotterdam.nl/elektrisch-rijden> voor de voorwaarden.

Reguliere laadpunten	Snellaadpunten
 - Laadpaal met 2 laadpunten - Max. 22 kW laadvermogen - Aangesloten op 3x25A kleinverbruikaansluiting	 - Snellader* met 1 of 2 laadpunten 1 of meer snelladers per locatie - Grootverbruikaansluiting
Plaatsingsvarianten - Enkele laadpaal - Geclusterde laadpalen a. Bijplaatsing naast bestaande paal b. Primair-secundair – voeding via 1 primaire laadpaal - Laadplein - Op grotere parkeervelden 6-20 laadpunten op 1 centrale kleinverbruikaansluiting (max 3x80A) - In 1x of gefaseerd geplaatst We onderzoeken combinatie van laadpunten met andere objecten zoals lichtmasten.	Plaatsingsvarianten - Kortparkeerder 50-150 kW gericht op bijladen tijdens kort verblijf bij bezoek/werklocaties - Snellader onderweg - tot 400 kW gericht op bijladen en doorrijden * Snelladers voor zwaar vervoer met laadvermogen van 1 MW of hoger, plaatsen we niet bij openbare parkeervakken.

Verkeersbesluit

Voor elke laadplek nemen we een verkeersbesluit. Zo maken we het parkeervak officieel tot laadvak. We publiceren dit besluit zoals altijd in de Staatscourant op www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant. Daarna kunnen mensen 6 weken lang bezwaar maken tegen het besluit. Met dit verkeersbesluit kunnen we handhaven: laadvakken zijn alleen bedoeld voor elektrische voertuigen die aan het laden zijn.

We nemen meerdere verkeersbesluiten tegelijk of in een verzamelverkeersbesluit. Dat werkt sneller en efficiënter. Dit doen we in logische bundels: voor laadpalen in dezelfde buurt, en sluiten hiermee aan bij bestaande gebiedsindelingen en -overleggen. Ook onderzoeken we of een zogeheten Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure met ontwerp-verkeersbesluit het proces efficiënter maakt voor de gemeente en inwoners, binnen het proces om locatieplannen op te stellen.

Inrichting laadvakken

We richten alle parkeervakken bij een laadpaal standaard in als laadvak. Zo zijn ze volledig beschikbaar voor elektrische auto's om te laden. Soms maken we maar één laadvak per laadpaal. Dit doen we als de parkeerdruk hoog is of maar een kleine groep mensen de laadpaal gebruikt. We maken deze afweging zelf. Ook bij laadpleinen, primair-secundaire laadpunten of laadpalen die we proactief plaatsen voor later, kunnen we de laadvakken stap voor stap inrichten.

Soms richten we nog helemaal geen laadvakken in. Bijvoorbeeld als we bij het opknappen van een straat alvast laadpalen neerzetten, bedoeld voor gebruik in de toekomst. We kijken dan hoe andere laadpalen in de buurt gebruikt worden of krijgen tips van bewoners en gebruikers. Op basis daarvan kunnen we later alsnog een of meerdere laadvakken inrichten en het verkeersbesluit nemen.

Vormgeving en herkenbaarheid

Laadpalen bij openbare parkeervakken moeten passen bij de Rotterdamse Stijl voor de openbare ruimte. We maken ze altijd in antracietgrijs (RAL 7016) en houden de laadpalen zo klein mogelijk. Dit doen we volgens de standaarden of eisen van de markt², netbeheerders³ en toegankelijkheid. Laadvakken op straat richten we op een standaard manier in, zoals beschreven in de Standaard Wegenbouw Details (SWD).

Op basis van het verkeersbesluit plaatsen we een verkeersbord E08c bij de laadplek. Dit bord heeft pijlen die de laadvakken aanwijzen. Als er geen pijl naar een vak wijst, mogen ook niet-elektrische voertuigen er parkeren. We verbinden het verkeersbord en de bijbehorende paal aan de laadpaal. Zo zijn er minder losse objecten op straat en gaat het bord niet scheef staan. Ook werken we de achterkant van het bord netjes af en krijgen laadvakken een speciale tegel (zie afbeelding) en lijnen op de grond.

Voor een elektrische deelauto met vaste standplaats plaatsen we, nadat het verzoek getoetst is, een laadpaal. We reserveren één parkeervak (met P-bord E09 en onderbord 'deelauto') voor de deelauto. Het tweede parkeervak richten we in voor openbaar laden. Extra herkenning creëren is mogelijk, bijvoorbeeld door halfverharding toe te passen. Dit zijn halfopen tegels die begroeiing toelaten. Zie paragraaf 4 voor een schets van de verschillende inrichtingsvarianten.

Figuur 1: Verkeersbord E08c als marking van laadvakken, waarbij de pijltjes aangeven welke vakken gereserveerd zijn als laadvak. De laadtiegel markeert iedere laadvak.



Eigendom, vergunningen en handhaving

Een concessiehouder plaatst openbare laadobjecten in de openbare ruimte.⁴ We vestigen geen opstalrecht op deze laadobjecten. De gemeente wordt juridisch eigenaar van de laadpunten en de concessiehouder economisch eigenaar voor de duur van de overeenkomst. Volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is er geen vergunning nodig om laadpunten te plaatsen en exploiteren. Plaatsing in de openbare ruimte gebeurt altijd in onze opdracht of met onze goedkeuring.

Handhaving op laden in de openbare ruimte

Stadsbeheer houdt de laadvakken en VPA in de gaten. Ze controleren het volgende:

- Auto's op laadvakken moeten aan het laden zijn met een kabel. Stadsbeheer handhaaft op niet-elektrische auto's die er geparkeerd staan of elektrische auto's die er staan zonder te laden.
- In gebieden met betaald parkeren kijkt stadsbeheer of mensen wel betaald hebben.
- Stadsbeheer houdt in de gaten of kabels vanuit woningen naar openbare parkeervakken lopen. Maakt niet uit of ze ondergronds liggen, afgedekt zijn of door de lucht gaan.

De verkeerspolitie kan ook handhaven op fout gebruik van laadvakken op straat. Voor Stadsbeheer is dit hun reguliere werk, ze doen dit dus tijdens hun dagelijkse rondes.

2) Gebundeld in Basisset AC-laden en DC-laden van NKL Nederland.

3) Zoals omschreven in de meest recente aansluitspecificaties voor laadobjecten door ELaadNL, te vinden via <https://elaad.nl/onderwerpen/laadpaalkettingen/>.

4) We onderzoeken of Laadobjecten in de openbare ruimte voor specifieke doelgroepen zoals station-based deelauto's ook door andere partijen geplaatst kunnen worden. Hierbij gelden dezelfde locatiecriteriën en randvoorwaarden als voor openbare laadobjecten binnen de concessie.

2. Realisatie reguliere openbare laadpunten

Reguliere openbare laadpunten zijn gericht op het laden in de buurt van woningen, werk of bezoeklocaties. Ze leveren per laadpunt maximaal 22 kW wisselstroom (AC). Hierdoor is het elektrische voertuig van bewoners, werkenden en bezoekers na een nacht of werkdag weer (bijna) volledig opgeladen.

Locatieplan voor efficiënte uitrol

We willen snel en flexibel meegroeien met de laadbehoefte. Daarom kiezen we van tevoren geschikte locaties voor laadpalen. Deze leggen we vast in locatieplannen en denken daarbij vijf jaar vooruit. De door ons gekozen locaties laten we via een online kaart zien aan alle Rotterdammers. Mensen kunnen hierop reageren en betere locaties voorstellen. Nieuwe gebieden die nog geen inrichtingsplan hebben, laten we hierbuiten. Onderstaand figuur 2 laat zien hoe het proces verloopt om locatieplannen op te stellen.

Figuur 2: Proces voor opstellen, toetsen, participatie en vaststellen van locatieplannen voor openbare laadpunten



Zoekcriteria laadlocaties

Voor locatieplannen houden we de volgende uitgangspunten aan:

We zoeken plek voor de verwachte hoeveelheid openbare laadpunten in CBS-buurtten voor vijf jaar vooruit.

- Hierbij gebruiken we de meest recente ELaadNL-prognose en tellen de behoefte aan personenauto's en bestelbussen bij elkaar op.
- Al aanwezige openbare laadpunten trekken we hiervan af.

Geografische spreiding van laadlocaties:

- Woningen en werklocaties zonder eigen parkeergelegenheid krijgen idealiter binnen 200 meter loopafstand een laadlocatie. In hoogstedelijk gebied kan deze afstand groter zijn, uitgaande van gebruikelijke loopafstanden tot parkeergelegenheid.
- In gebieden voor betaald parkeren nemen we de grenzen van de parkeersectoren mee. Zo zorgen we voor voldoende dekking binnen elke parkeervergunningssector.

Verdichting van het netwerk:

Als we een dekkend netwerk hebben bereikt, gaan we voor verdichting door:

- Ruimtelijke clustering van laadpunten:
 - o Uitbreiding van bestaande laadlocaties met extra palen.
 - o Clustering via primair-secundaire opstelling (zie de Explainer).
 - o Laadpleinen op centrale parkeervelden in de buurt van woningen of bedrijven.
- Grotere laadpleinen bij:
 - o voorzieningen, zoals sportverenigingen, winkellocaties en P+R;
 - o beschikbare gemeentelijke netaansluitingen, mits voldoende dicht bij woningen of werklocaties.

Inpassingscriteria laadlocaties

Of de beoogde laadlocatie geschikt is, toetsen we aan de hand van de volgende punten:

- Laagspanningskabel binnen 25 meter (bij grotere afstand wordt het erg duur).
 - o Afstemming met netbeheerder over voorkeurskabel met oog op netcongestie en investeringsplannen.
- Minimale trottoirdoorloop van 2 meter, plaatselijk een minimale doorgang van 120 cm na plaatsing laadpunt.

- o In uitzonderlijke gevallen minimaal 90 cm doorgang.
- Bij onvoldoende ruimte op het trottoir is ook plaatsing op een uitstulping van het trottoir mogelijk.
 - o Mogelijk zijn er dan 3 parkeervakken nodig om 2 laadvakken in te richten.
- Laadvakken behouden doorgaans de bestaande afmetingen van parkeervakken.
 - o We volgen de maatvoering van de locatie.
 - o Op bedrijventerreinen is aanpassing voor grotere voertuigen mogelijk.
- Geen grote bomen nabij laadpunten.
 - o Dit in verband met wortelschade en moeilijke vindbaarheid van kabels.
- Laadpaal plaatsen we op de scheidingslijn tussen parkeervakken, 50 cm uit de band.
- We plaatsen niet op de smalle uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad.
 - o Dit in verband met verkeersveiligheid.
- We plaatsen niet in zones met parkeerduurbepaling.
- Extra afstemming bij locaties met geplande herinrichting binnen 2 jaar.

Tot slot plaatsen we laadpalen liever niet voor ramen of deuren van woningen en kiezen bij voorkeur straathoeken. Zo zijn de laadpunten beter vindbaar. In de locatieplannen houden we hier goed rekening mee, maar met de snelle groei van het laadnetwerk is dit niet altijd mogelijk.

Uitbreiding van het laadnetwerk

We breiden het laadnetwerk proactief en efficiënt uit. Het streven is een stabiele uitbreiding met 50 tot 60 plaatsingen per maand via drie opdrachtstromen:

1. Datagestuurde uitbreiding

Het grootste deel van de uitbreiding baseren we op actueel gebruik en verwachte groei. Zo spelen we in op de vraag en voorkomen we overbezetting. Dit is een optie omdat vrijwel heel Rotterdam een dekkend netwerk van openbare laadpunten heeft.

Om in kaart te brengen waar uitbreiding nodig is, bekijken we openbare parkeerplekken in heel Rotterdam. We analyseren voor alle parkeervlakken binnen loopafstand:

- de beschikbaarheid van laadpunten;
- het aantal voertuigen dat dezelfde laadpunten wil gebruiken.

Hiervoor bouwen we voort op het RVO Laaddrukmodel⁵, maar dan met meer detail. We kijken naar de bezetting van laadpunten in een straal van 200 meter rond elke parkeerlocatie. Ook houden we rekening met het aantal openbare parkeervakken in het gebied om te berekenen hoeveel ruimte voor groei er op de bestaande laadpunten nog is.

Locaties met de minste ruimte voor groei geven we 6 tot 12 maanden vooruit in opdracht. Zo plaatsen we nieuwe laadpunten nog voordat er te weinig beschikbaarheid is.

2. Strategische uitbreiding

We plaatsen openbare laadpalen ook op basis van stadsontwikkelingen. Denk hierbij aan niet uitputtende ontwikkelingen als:

- Laadpalen bij openbare parkeerplaatsen in nieuwe of herontwikkelde woonwijken.
- Herinrichting van straten inclusief parkeervakken.
- Invulling van witte vlekken in het netwerk volgens landelijke afspraken.
- Beschikbaar komen van gemeentelijke elektriciteitsaansluiting op interessante parkeerlocatie.
- Openbare parkeerlocaties met zonnedak.

3. Vraaggestuurde uitbreiding voor specifieke doelgroepen

Gehandicaptenparkeerkaart

Bewoners met gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders en parkeerplaats op kenteken kunnen een laadpunt aanvragen. We toetsen deze aanvraag aan het bezit van de vergunning voor het parkeervak op kenteken en gehandicaptenparkeerkaart met letter B. De actuele aanvraagprocedure staat op www.rotterdam.nl/elektrisch-rijden.

5) Te raadplegen via <https://laadinfrastuur.databank.nl/mosaic/nl-nl/laadinfrastuur/laaddruk>

Deelauto's

Commerciële deelautoaanbieders kunnen een laadpunt aanvragen voor station-based deelauto's, volgens het Uitvoeringsbesluit Parkeren Rotterdam⁶. Op www.rotterdam.nl/elektrisch-rijden staat de actuele aanvraagprocedure.

Voor aanvragers met een parkeerplaats op kenteken plaatsen we een laadpaal aan het betreffende parkeervak. Alleen als dit technisch mogelijk is. De technische haalbaarheid wordt getoetst aan de eerdergenoemde inpassingscriteria. Stedin bekijkt de aansluitmogelijkheden op het laagspanningsnet. Is de plaatsing technisch niet haalbaar, dan bespreken we de mogelijkheden met de aanvrager. Het tweede laadpunt richten we in als openbaar laadpunt. Deze locaties wijzen we niet vooraf aan in locatieplannen.

We kunnen maatwerk toepassen voor de laadpuntpositie. Bij nieuwe aanvragen zoeken we een plek uit het locatieplan in de buurt van de aanvrager. Lukt dat niet? Dan vervolgen we de zoektocht volgens algemene locatiecriteria.

Inspraak

Inwoners en ondernemers kunnen suggesties doen via:

- 14010
- www.rotterdam.nl/elektrisch-rijden

Voor efficiënte plaatsing is voorspelbaarheid cruciaal. Een stabiel aantal laadpalen per maand zorgt voor constante werkvoorraad bij alle ketenpartners. We maken regelmatig inschattingen en gebruiken kortetermijnprognoses voor het benodigde aantal laadpalen. De uitkomsten hiervan rekenen we terug naar het aantal te plaatsen laadpalen per maand. Deze indicatie delen we met concessiehouders. Locatieselectie voor deze laadpalen vindt plaats op basis van strategische en data- en vraaggestuurde uitbreiding.

Locatieselectie

Voor datagestuurde en strategische uitbreiding kiezen we locaties binnen 200 meter loopafstand van het parkeercluster waar uitbreiding gewenst is. Onze aanpak:

- Eerst gespreide laadlocaties tot een dekkend netwerk per wijk is bereikt.
 - o Dat houdt in dat er bij alle openbare parkeerplaatsen een openbaar laadpunt op loopafstand is.
- Daarna netwerkverdichting door laadlocaties (bij voorkeur) te clusteren.
 - o In locatieplannen geven we geclusterde laadpalen aan.
- Het type geclusterde laadlocatie (primaire-secundaire, laadplein of laad-lichtmast combinatie) en aantal laadpunten stemmen we af op gebiedskenmerken en -mogelijkheden.

Locatiecriteria bij nieuwe of gewijzigde situatie

Voor strategische plaatsing in nieuwe of te herontwikkelen gebieden is het bestaande locatieplan niet geschikt. Er is bijvoorbeeld nog geen wijk of de inrichting klopt niet meer met de toekomstige situatie. Voor compleet nieuwe gebieden hebben we ook geen prognoses van laadbehoefte. Hier plaatsen we laadpalen op basis van strategische uitbreiding, met als uitgangspunt 1 laadpunt op 10 openbare parkeervakken.

Uitgangspunten:

- Geografische spreiding: binnen 200 meter van woningbouw een laadlocatie.
- Verdichting door aanbod in:
 - o laad-lichtmastcombinaties in straten of op centrale parkeervelden, het liefst systeemkasten binnen gebouwen;
 - o clusters in laadpleinen op parkeervelden.

Dit geldt voor gebieden met openbaar straatparkeren. Gaat het om wijkvervoershubs? Dan plaatsen we laadpunten ook in de hubs.

Openbare laadpunten verwijderen of verplaatsen

6) Conform Uitvoeringsbesluit Parkeren van de gemeente Rotterdam, de actueel geldende versie is te vinden onder het kopje 'Algemene voorwaarden' op <https://www.rotterdam.nl/betaald-parkeren>.

Als we straten of gebieden herinrichten, moeten we de laadpunten soms verwijderen en verplaatsen. Kosten hiervoor komen bij het desbetreffende project terecht. Verwijderde laadpunten zetten we waar mogelijk opnieuw in. In de locatieplannen en -selectie houden we rekening met bekende herinrichtingsplannen, zodat laadpunten niet onnodig verwijderd of verplaatst hoeven te worden.

3. Realisatie openbare snelladers

Bij snelladen laadt de batterij in korte tijd vol genoeg om de bestemming te bereiken of om de reis te vervolgen. Snelladers leveren gelijkstroom (DC), wat doorgaans duurder is dan regulier laden met wisselstroom (AC). Daarom verwachten we dat e-rijders vooral bijladen om thuis of op bestemming weer regulier te laden. Onderweg betekent laadtijd ook wachttijd; e-rijders willen de reis het liefst snel vervolgen. Ook technisch loont het om niet helemaal vol te laden. Boven de 80% vertraagt de laadsnelheid, om zo batterijslijtage te voorkomen.

Locaties kiezen en inrichten voor snelladen

Snellaadlocaties hebben meer ruimte nodig dan reguliere laders. Dit heeft twee redenen:

1. Functioneel

- Een snellaadlocatie heeft meerdere snellaadpunten om laadzekerheid te garanderen.
 - o Extra belangrijk omdat snelladen de reis of het werk onderbreekt.
- Parkeervakken moeten doorstroom bevorderen en groot genoeg zijn.
 - o Rekening houdend met aanrijden en draaicirkels voor grote voertuigen.

2. Technisch

Voor hoge vermogens is meer energie-infrastructuur nodig:

- Laadpunt
- Gelijkrichter
- Clientkast
- Transformator
- Soms: (tijdelijke) stationaire batterij

We richten locaties bij openbare parkeervakken als volgt in:

- Kruismarkering
- Laadtegel
- P-Bord E08c
- Soms onderbord met maximale tijd
 - o Altijd afgestemd op locatie
- Verkeersbord en paal aan elkaar vast
 - o Zo zijn er minder objecten in de openbare ruimte
- Nette afwerking achterkant verkeersbord

Locaties waar zware vrachtvoertuigen bijladen, vragen om maatwerk. We gebruiken hiervoor recente richtlijnen.⁷ Deze locaties komen in principe niet in de stad, maar langs rijkswegen en op truckparkings.

Snellaadlocaties inpassen

Goede snellaadlocaties liggen idealiter bij een bestemming van de doelgroep of naast belangrijke verkeersaders. Of ze zijn daarvandaan goed en snel te bereiken. Bij de locatieselectie streven we naar gebruik door, en bruikbaarheid voor, verschillende doelgroepen. Denk aan personenvoertuigen en bestelbussen. Locaties voor snelladers kiezen we op basis van ruimtelijke inpassing, technische eisen en beschikbaar vermogen.

Openbare ruimte

Sociale veiligheid

- Goede verlichting.
- Bij voorkeur dicht bij voorzieningen.

Parkeren

7) Zoals de "LoLa-Locatievisie en minimale vereisten voor logistieke laadlocaties": [Locatievisie-LoLa-nov-2023.pdf](#)

- Parkeervakken geschikt voor de beoogde doelgroep.
 - Bijvoorbeeld: grote bestelbussen.

Transformator

- Veilige plaatsing.
- Minimale impact op omgeving.
- Bij voorkeur in lijn met parkeervakken.
- Passend in lokale zichtlijnen.

Esthetisch en ecologisch

- Minimale visuele impact snellader.
- Geen extra commerciële objecten.
- Geen overkappingen (in principe).
- Objecten passen in Rotterdamse Stijl.
- Geen ecologische nadelen.
- Waar mogelijk extra groen.
 - Bijvoorbeeld met halfverharding

Grijs op grijs

- Bij voorkeur realiseren we alle objecten op parkeervakken.
 - Of anders op ruimte die al voor verkeer is ingericht

Een landschapsdeskundige toetst elke locatie en bekijkt of de verschillende ruimtelijke objecten goed zijn in te passen.

Verkeer

Bereikbaarheid

- Makkelijk bereikbaar voor de doelgroep.
- Geen extra overlast voor woonwijken.

Verkeersveiligheid

- Veilig voor voetgangers, fietsers en verkeer.

Draaicirkels

- Voldoende ruimte voor in- en uitrijden.
- Geen gevaarlijke situaties door manoeuvres.

Parkeervak

- Verkeersbesluit bij snellader op openbare parkeerplaats.
- Parkeervak afgekruist.

Een verkeerskundige toetst elke locatie en kijkt naar de inrichting, verkeersaantrekkende werking en parkeerdruk.

Elektriciteitsnet

Netbeheerder

We betrekken de netbeheerder bij locatiekeuze. Toetsing vindt plaats op:

- beschikbaarheid benodigde netaansluiting;
- inpassing transformatorhuisje en kabels.

Lukt de gewenste netaansluiting niet? Dan bekijken we andere oplossingen:

- (tijdelijke) stationaire batterij;
- alternatieve contractvorm;
- beschikbaar vermogen uit naburige aansluiting (laden volgt vermogen).

Waar mogelijk integreren we oplossingen in andere objecten, zoals bestaande gebouwen.

Ondergrond

Via standaardprocessen, onder andere KLIC-melding, toetsen we:

- obstakels in de ondergrond;

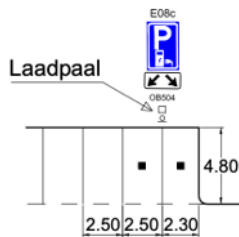
- ruimte voor kabels;
- andere obstakels die problemen kunnen geven.

4. Inrichtingsvarianten openbare laadvakken

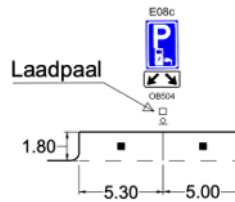
We hebben schetsen gemaakt die laten zien hoe we verschillende soorten laadvakken inrichten. Deze worden uitgewerkt tot standaard wegebouwdetails (SWD). Hierdoor kunnen we efficiënt en uniform werken bij de aanleg. Voor openbare snellaadpalen bepalen we per locatie hoe we deze het beste kunnen inrichten.

Reguliere laadvakken in stedelijk gebied (haaks- en langsparkeren)

Haaksparkeren oplaadplaatsen
SWD 1 6.50
Links en rechts regulier laden

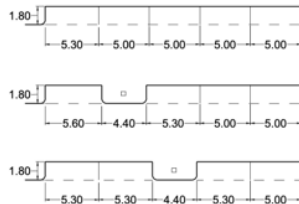


Langsparkeren (1.80m)
oplaadplaatsen SWD 1 6.52
Links en rechts regulier laden

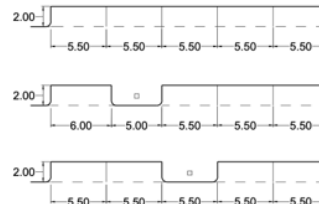


Wanneer we een parkeervak opheffen om ruimte te maken voor een laadobject, zonder dat het trottoir daardoor te smal wordt, werken we als volgt:

Langsparkeren breedte 1.80m
oplaadplaatsen SWD 1 6.52



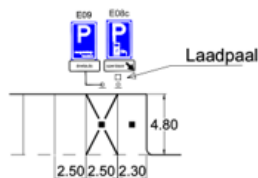
Langsparkeren breedte 2.00m
oplaadplaatsen SWD 1 6.52



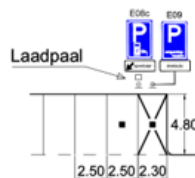
Combinatie deelauto- en openbaar laadvak & gehandicaptenparkeerplaats en openbaar laadvak NB: deze kunnen in verschillende combinaties worden toegepast.

Combinatie elektrische auto's en deelauto's (haaksparkeren)

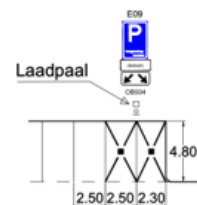
Haaksparkeren oplaadplaatsen
SWD 1 6.50a
Links deelauto laden - rechts regulier laden



Haaksparkeren oplaadplaatsen
SWD 1 6.50b
Links regulier laden - rechts deelauto laden

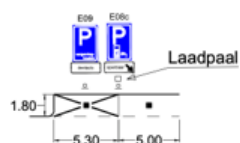


Haaksparkeren oplaadplaatsen
SWD 1 6.50c
Links en rechts laden met deelauto

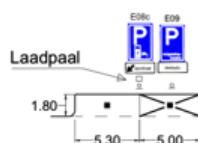


Combinatie elektrische auto's en deelauto's (langsparkeren)

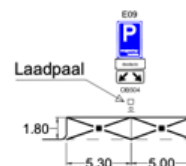
Langsparkeren breedte 1.80m
oplaadplaatsen SWD 1 6.52a
Links deelauto laden - rechts regulier laden



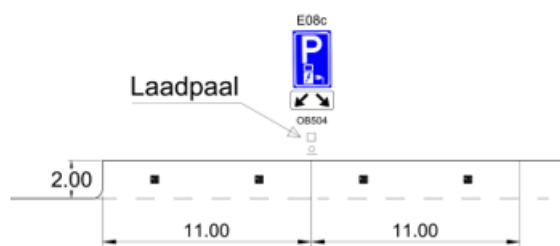
Langsparkeren breedte 1.80m
oplaadplaatsen SWD 1 6.52b
Links regulier laden - rechts deelauto laden



Langsparkeren breedte 1.80m
oplaadplaatsen SWD 1 6.52c
Links en rechts laden met deelauto



Reguliere laadvakken voor toepassing op bedrijventerreinen (bestelbusvriendelijke variant) Langsparkeren 2.0 m breed



Dit gemeentebld ligt ook ter inzage bij het Concern Informatiecentrum Rotterdam (CIC): 010-267 2514
of bir@rotterdam.nl