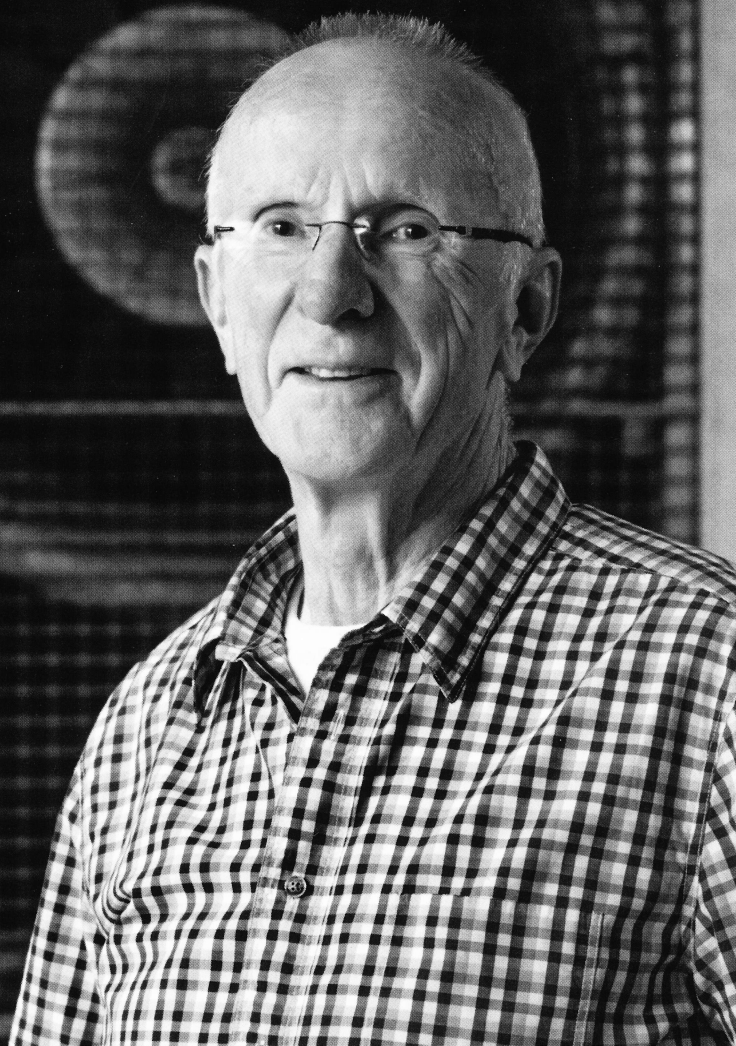


“Na de invoering van de notificatieplicht - waarschijnlijk binnen twee jaar - zullen er ongetwijfeld eigenaars zijn die van de gelegenheid gebruik maken om een laadpunt te laten installeren op hun parkeerplaats. Daardoor kan een onomkeerbare situatie ontstaan. Er is immers nog steeds een gekwalificeerde meerderheid nodig voor de aanleg van een centraal systeem. Niet alleen de tegenstanders maar ook de oorspronkelijke voorstanders zullen dan wellicht tegen dat voorstel stemmen: zij hebben geen belang meer bij zo'n systeem. Om de regie in eigen hand te houden, is het slim om op tijd met een voorstel te komen voor een centrale aanpak.”

FRANS LOOIJESTEIJN



## Laadoplossingen elektrische auto's in VvE-parkeergarages

### 'Centraal systeem verdient de voorkeur'

Dat is de mening van Frans Looijesteijn, die in de voorgaande twee magazines al uiteenzette wat het VvE-bestuur het beste kan doen om een ongewenste situatie m.b.t. de laadinfrastructuur te voorkómen.

“Ook nu al kan de ALV een eigenaar toestemming verlenen om geheel voor eigen rekening een laadpunt op de privé-parkeerplaats te laten plaatsen, dat wordt aangesloten op het elektriciteitsnet van de parkeergarage. Er kan gebruik worden gemaakt van de - meestal aanwezige - restcapaciteit. Maar daarmee kan niet iedereen worden geholpen en het is geen echte oplossing. Als het hele vermogen is toebedeeld, krijg je discussie over de vraag wie er opdraait voor de kosten van de verzwaaring van het elektriciteitsnet. Vanwege dat probleem zou je er als VvE eigenlijk niet aan moeten beginnen. Gaat het om een enkele elektrische rijder? Geef dan toestemming voor een tijdelijke aansluiting om te voorkomen dat je hier in de toekomst hinder van ondervindt bij de aanleg van een centraal systeem.”

#### Laden vanuit de eigen meterkast

In oudere appartementencomplexen lukt het soms om zonder veel breekwerk een leiding te trekken vanuit de eigen meterkast in de woning naar de eigen parkeerplaats. Looijesteijn: “Kies uit veiligheidsoverwegingen niet voor een stopcontact, maar voor een laadpunt. Daarvoor heb je wel toestemming nodig van de benedenburen - en voorlopig ook nog van de VvE.

Bij deze optie zijn vrijwel alle kosten voor rekening van de aanvrager. De rol van de VvE blijft beperkt tot het aanleggen van kabelgoten in de parkeergarage om een wirwar van kabels te voorkomen. Een noodknop die bij brand 'vreemde spanning' in de parkeergarage uitschakelt, is raadzaam. Verwacht hiervan echter niet te veel: een noodknop wordt dikwijls pas ingedrukt als de brandweer arriveert en dat is niet de snelle opvolging van een alarmsignaal zoals we graag zouden zien.”

Er is nog een nadeel, vertelt hij: "Bij laden vanuit de eigen meterkast is elk goedgekeurd type en/of merk laadpunt toegestaan. Er kan dus een grote verscheidenheid aan laadpunten ontstaan, die door de eigenaars zelf moeten worden onderhouden. Daarmee verliest de VvE de controle over de garage."

### Centraal systeem

De aanleg van een centrale basisinfrastructuur heeft veel voordelen, stelt Looijesteijn. "Het onderhoud en de controle zijn makkelijk te regelen en het is veiliger. Het systeem kan namelijk op de brandmeldinstallatie worden aangesloten. Bij brand wordt dan direct alle spanning van de laadpunten en de leidingen gehaald."

De aanleg en het onderhoud van de infrastructuur zijn voor rekening van de VvE. Alle kosten die voortvloeien uit de aanleg, het gebruik en het onderhoud van een laadpunt worden doorberekend aan de eigenaar. Je kunt gebruik maken van een verdeelstation met aftakmogelijkheden of van een spanningsrail langs alle parkeerplaatsen waarop een laadpunt kan worden bevestigd."

#### 1. Met een verdeelkast

"Centraal in de parkeergarage wordt voor rekening van de VvE een verdeelkast geplaatst. Van daaruit kunnen elektrische rijders voor eigen rekening een aftakking laten maken naar hun parkeerplaats voor de plaatsing van een laadpunt."

De kosten zijn moeilijk exact aan te geven. Kabels zijn duur en de benodigde lengtes worden bepaald door de vorm en de afmetingen van de parkeergarage. Uit kostenoverwegingen wordt gestart met een verdeelkast waarop een beperkt aantal laadpunten kan worden aangesloten.

Als de belangstelling toeneemt, kan - uiteraard ook weer op kosten van de VvE - ruimte in de kast worden gecreëerd voor de aansluiting van extra laadpunten. Voor een middelgrote garage kom je dan uiteindelijk uit op een totaalbedrag van € 350 à € 500 per parkeerplaats. De aansluiting van een laadpunt op de verdeelkast kost een eigenaar € 1.500 à € 2.000.

#### 2. Met een spanningsrail

Het alternatief is een spanningsrail langs alle parkeerplaatsen vanuit de centrale meterkast. Dat kan met een vlakbandkabel of met een railkoker. De laatste is minder kwetsbaar en kan zwaarder worden belast, maar een railkoker is daardoor ook duurder.

Met vlakband moet je voor de infrastructuur rekenen op ongeveer € 400 per parkeerplaats. Als de VvE kiest voor de duurere railkoker, blijft het bedrag mogelijk hetzelfde: in dat geval kan op andere kosten kan worden bespaard.

Met een spanningsrail is de laadinfrastructuur in één keer klaar en betaalt iedereen hetzelfde voor een laadpunt. Een nadeel is dat een fors bedrag op tafel moet worden gelegd en dat maakt het lastiger om goedkeuring van de ledenvergadering te krijgen.

### Laadkosten voor de e-rijder

Welke optie wordt gekozen, hangt onder meer af van de totale installatiekosten (infrastructuur plus oplaadpunt). Daarnaast spelen ook tactische overwegingen en persoonlijke voorkeur een rol.

Maar uiteindelijk gaat het om de kosten voor het opladen. Door afschrijvingen treden verschillen op tussen de diverse opties. Elektrische auto's en de oplaadtechnologie zijn nog volop in ontwikkeling en om die reden wordt voor de laadpunten een afschrijvingstermijn geadviseerd van 10 jaar. De afschrijving van een relatief duur oplaadpunt werkt dan sterk door in de kosten, zeker als men weinig rijdt." •

“

**Het onderhoud en de controle van een centraal systeem zijn makkelijk te regelen en het is veiliger**

### AANDACHTSPUNTEN

Frans Looijesteijn noemt een aantal aandachtspunten die de VvE naar zijn mening moet betrekken bij de besluitvorming:

De belangstelling, de mobiliteit en het type auto. Een plug in-hybride wil je elke dag aan de lader hangen. Een volledig elektrische auto die je weinig gebruikt, hoeft niet dagelijks te worden opgeladen. In dat geval telt mee of er in de onmiddellijke nabijheid publieke oplaadpunten zijn.

De verwachting is dat de infrastructuur in de komende jaren in prijs zal stijgen en dat laadpunten weleens in prijs zouden kunnen dalen.

De regelgeving. Begin dit jaar verscheen een nieuwe NEN 1010:2020, waarin onder meer de laatste inzichten rond het opladen van elektrische auto's zijn meegenomen. Daarnaast zijn er eisen en aanbevelingen van gemeente, brandweer en verzekeraar.