

Elektrisch laden in de parkeergarage

Inleiding

Een paar jaar geleden is tijdens een ALV al eens gepolst hoeveel belangstelling er was voor de mogelijkheid van het laden van elektrische auto's in onze parkeergarage. De belangstelling hiervoor was toen gering, zodat een onderzoek voor de realisatie hiervan niet is doorgezet. Inmiddels zijn we een aantal jaar verder en is het percentage elektrische auto's verder toegenomen. Naast de toename van elektrische auto's streeft de overheid ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te voldoen, worden maatregelen getroffen om aanleg van laadinfrastructuur te stimuleren. Ook voor VvE's is beleid van de overheid om de aanleg van voorzieningen voor elektrisch laden te stimuleren, onder meer met het wetsvoorstel 'notificatieregeling oplaadpunten VvE's'. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen dan kan een eigenaar binnen de VvE zelf een laadpunt laten aanbrengen op zijn parkeerplaats. De toename van het elektrisch rijden en de komst van de notificatieregeling is voor het bestuur reden om dit punt op de agenda te zetten en een oplaadpuntenadvies door een deskundig adviseur aan de ALV voor te stellen.

Aandachtspunten oplaadpuntenadvies voor onze parkeergarage:

- Draagkracht/behoefte binnen de VvE voor elektrisch laden
- Aantal parkeerplaatsen
- Behoeft notaris
- Verhuurde parkeerplaatsen
- Brandgevaar
- Kosten realisatie
- Risico's verschillende individuele oplossingen
- Beheer voor VvE (tijd en geld)
- Aanwezig elektrisch vermogen
- Kostenverdeling gebruikers
- Toekomstbestendigheid

Toekomstverwachting elektrisch rijden in Nederland¹

Eind 2020 reden er in totaal 261.000 elektrische auto's in Nederland, waarvan ongeveer 153.000 volledig elektrisch en 108.000 plug-in hybride. Dit is ongeveer 3% van alle personenauto's op de Nederlandse wegen. Het aandeel stijgt snel. In 2020 was al één op de vijf nieuw verkochte auto's een 'stekkerauto'. Naar verwachting zal dit percentage stijgen naar 10% van het totale wagenpark in 2025 en is in 2030 bijna één op de vier personenauto's elektrisch. Dit betekent dat er in 2030 1,9 miljoen elektrische personenauto's in Nederland zijn. Door de komst van goedkopere modellen, aankoopsubsidies en de komst van tweedehands elektrische auto's, is de kans aanwezig dat meer VvE-leden voor een elektrische auto kiezen. Daarnaast streeft het kabinet ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Meer info op <https://vveladen.nl>

Toelichting en gevolgen Notificatieregeling oplaadpunten VvE's

Huidige situatie:

De eigenaar van een appartement die een laadpaal in de gezamenlijke parkeergarage of op de gezamenlijke parkeerplaats wil (laten) plaatsen ten behoeve van zijn elektrische auto, moet daarvoor toestemming vragen aan de VvE.

Bij intreden wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten VvE's:

Kunnen eigenaars zonder toestemming van de VvE een laadpunt voor elektrische auto's aanbrengen. De VvE mag beperkt eisen stellen aan de laadpaal waar dan aan voldaan moet worden.

Verschillende opties voor realisatie oplaadpunten met voor- en nadelen:

Drie opties:

a) individuele laadoplossing: VvE bepaalt kaders, eigenaars regelen zelf de laadpunten en bekabeling naar de aansluiting.

b) collectieve basisoplossing: VvE voorziet in basisvoorziening (aansluitmogelijkheid), eigenaar regelt laadpunt.

c) collectieve compleetoplossing: VvE voorziet in basisvoorziening (aansluitmogelijkheid) en de laadinfrastructuur (geleverd en beheerd door derden).

Tabel laadoplossingen:

	individuele laadoplossing	collectieve basisoplossing	collectieve compleetoplossing
Omschrijving	VvE bepaalt kaders, eigenaren regelen zelf de laadpunten en bekabeling naar de aansluiting	VvE voorziet in basisvoorziening (aansluitmogelijkheid), eigenaar regelt laadpunt	VvE voorziet in basisvoorziening (aansluitmogelijkheid) en de laadinfrastructuur
Geschikt voor situatie	• Kleine parkeergarages/-terreinen • Voldoende elektrisch vermogen beschikbaar (ook voor toekomstige laadbehoefte)	• Parkeergarages/-terreinen met individuele parkeerplaatsen • Veel elektrisch vermogen beschikbaar (ook voor toekomstige laadbehoefte)	• Parkeergarages/-terreinen met individuele parkeerplaatsen • Parkeergarages/-terreinen met gemeenschappelijke parkeerplaatsen • Beperkt elektrisch vermogen beschikbaar
Voordelen	• Keuzevrijheid type laadpunt • Minder werk voorbereiding VvE	• Keuzevrijheid type laadpunt • Alle e-rijders kunnen laden • Gelijke kostenverdeling e-rijders	• Alle e-rijders kunnen laden • Gelijke kostenverdeling • Lagere kosten, door optimalisatie verbruik • Meest toekomstbestendig • Grip op veiligheidseisen installatie • Minder werk beheer VvE
Nadelen	• (Zeer) ongelijke kostenverdeling bewoners bij uitbreiding	• Beperkte optimalisatie verbruik	• Geen individuele keuzevrijheid aanbieder laadpunt

	• Beperkte optimalisatie verbruik • Beperkt toekomstbestendig, mogelijk onvoldoende capaciteit voor alle bewoners • Minder controle veiligheid • Meer werk voor eigenaar & beheer VvE	• Beperkt toekomstbestendig • Kans op rommelige situatie • Gedeeltelijk grip op kwaliteit installatie • Meer werk voor eigenaar & beheer VvE	• Meer werk voorbereiding VvE
--	--	---	---

Voorstel: (gesubsidieerd) oplaadpuntenadvies en besluit over bestaande aansluiting

Na bestudering van de theoretische opties, stelt de werkgroep aan de ALV voor een oplaadpuntenadvies specifiek voor onze situatie te laten maken door een deskundig adviseur. In dit advies staat hoe wij als VvE op een toekomstbestendige manier één of meer oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid kunnen realiseren. Als VvE beschikken we dan over de informatie, nodig om toekomstige besluiten te kunnen nemen over wel of geen eigen laadpalen en zo ja in welke vorm. Het verrichten van een oplaadpuntenadvies kan met subsidie via SVVE (Subsidie Verduurzamen voor Verenigingen van Eigenaars). Met deze subsidieregeling komen we in aanmerking voor subsidie van 75% van de kosten van het oplaadpuntenadvies. Aan de subsidie zit een maximum aan van € 1.500. Indiening van de aanvraag kan tot en met 30 september 2023. De eigen kosten van zo'n advies bedragen naar verwachting 1000 tot 1500 euro, die ten laste komt van de reserve garage.

Het advies betreft o.a.:

- a) over mogelijkheden van elektrisch laden in onze parkeergarage
- b) advies wat is de beste keuze voor onze VvE gezien de eerder genoemde aandachtspunten
- c) voorwaarden die aan individuele laadpalen moeten worden gesteld i.v.m. notificatieregeling

Bij de inventarisatie van de werkgroep bleek bovendien in de garage al één stopcontact aanwezig. In 2007 heeft de ALV toestemming gegeven dit stopcontact met tussenmeter in de garage te laten aanbrengen voor het opladen van een scooter voor de bewoner van 36G. Deze laadvoorziening wordt al ruim tien jaar niet meer gebruikt en is als simpele aftakking van de garageverlichting ongeschikt en potentieel onveilig voor oplaaddoeleinden. De ALV wordt daarom nu gevraagd deze toestemming in te trekken en de laadvoorziening van deze parkeerplek in hetzelfde plan op te nemen als alle andere parkeerplekken.

Met vriendelijke groet,

Werkgroep elektrisch laden (Mario Burger en Henk-Jan Hangelbroek)