

Laadpalen in appartementencomplexen

CONCEPT 23-11-2016

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Termen en definities	2
3. Groei van het aantal elektrische auto's.....	3
4. Laden van elektrische auto's in de gemeente 's-Hertogenbosch	4
5. De praktijk, de eerste laadpaal.....	4
6. De beschikbare capaciteit	5
7. Losse laadpalen of een systeem van laadpalen	7
8. De locatie van de laadpalen	8
9. Investerings, kosten en financiering	8
10. Stroomkosten	9
11. Eigendom laadpaal	10
12. Aanleg en installatie	11
13. Anticiperen en voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen	11
14. Voorbeeld van een aanpak.....	12
15. Meer informatie	13
Bijlage 1: Reactie belastingdienst.....	14

1. Inleiding

VVE besturen krijgen steeds vaker de vraag of er een laadpaal voor het opladen van een elektrische auto in de gezamenlijke parkeervoorziening geplaatst kan worden. Niet zo gek, want het aantal elektrische auto's is de afgelopen jaren fors gestegen en zal ook de komende jaren verder stijgen. Is de vraag nog niet gesteld, dan is de kans groot dat besturen er binnen afzienbare tijd alsnog mee worden geconfronteerd

Hoewel het plaatsen van een enkel laadpaal over het algemeen goed te doen is, brengt het vaak ook de nodige vragen met zich mee. Wanneer er (op termijn) meerdere laadpalen verwacht worden in het appartementencomplex, doet de VVE er goed aan om vooraf na te denken welke consequenties dit kan hebben en hoe zij hier (op termijn) mee om wenst te gaan.

Aan de hand van enkele casussen in het Paleiskwartier in de gemeente 's-Hertogenbosch is in beeld gebracht welke stappen de VVE kan maken, welke keuzes er gemaakt kunnen worden en waar de VVE rekening mee moet houden op het moment dat zij laadpalen wil realiseren in de gezamenlijke parkeervoorzieningen.

Deze korte brochure geeft VVE's met gezamenlijke parkeerfaciliteiten in het appartementencomplex de nodige achtergrondinformatie, beschrijft stappen die doorlopen worden en geeft tips en adviezen om gemotiveerde keuzes te kunnen maken.



2. Termen en definities

In deze brochures hanteren we de volgende termen en definities:

- Elektrische auto:** Een motorvoertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
- Laadpaal:** Voorziening waar een elektrische auto kan worden opgeladen. Een laadpaal kan een of meerdere oplaadpunten bevatten.
- Laadpunt:** Contactpunt op de laadpaal waarin de stekker van de laadkabel geplaatst kan worden t.b.v. het opladen.
- Appartementencomplex:** Gebouw bestaande uit meerdere woningen.
- VVE:** Vereniging van appartementseigenaren. Een appartementseigenaar is automatisch lid van de vereniging van eigenaren.
- Capaciteit:** Het beschikbare elektrische vermogen.
- Slim laadpunt:** Een laadpaal of laadpunt dat geschikt is voor Smart Charging.
- Smart Charging:** Het opladen van elektrische auto's via laadpalen op het meest optimale moment (bijvoorbeeld in de zin van tijd, geld, beschikbaarheid van duurzame energie en beschikbaar vermogen/beschikbare capaciteit) door gebruik van slimme technieken waarmee de laadtransactie op afstand of door de laadpaal kan worden aangestuurd.

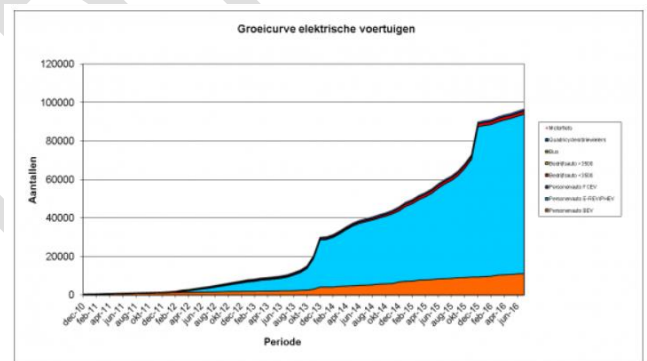
Laadinfrastructuur:	Verzamelnaam voor het gehele systeem van laadpalen, laadpunten, kabels en andere voorzieningen t.b.v. het opladen van elektrische auto's.
Vrij parkeren:	Situatie waarbij de appartementseigenaar niet over een eigen parkeervak of parkeervoorziening in het appartementencomplex beschikt en vrij is om zijn auto op een willekeurige plek in de parkeervoorziening van het complex te parkeren.
Aangewezen parkeervakken:	Situatie waarbij de appartementseigenaar beschikt over een eigen parkeervak of parkeervoorziening in de parkeervoorziening van het appartementencomplex.

3. Groei van het aantal elektrische auto's

Op dit moment rijden er in Nederland bijna 100.000 elektrische voertuigen rond. De verwachting is dat dit er in 2020 200.000 zijn. Dat is zo'n 2,5% van het totale aantal personenvoertuigen in Nederland. Naar verwachting zal dit aantal ook na 2020 blijven stijgen. Er zijn studies en rapportages waarin wordt gesteld dat het aantal elektrische auto's zelfs exponentieel zullen toenemen.

De Rijksoverheid stimuleert elektrische auto's in ieder geval tot 2020 door gunstige fiscale maatregelen, waardoor het met name voor zakelijke rijders aantrekkelijk is een elektrische auto te rijden. De komende jaren wordt het fiscale voordeel voor hybride-auto's (deels elektrisch, deels op fossiele brandstof) afgebouwd. Volledig elektrische auto's blijven fiscaal gestimuleerd worden en zullen dus in aantal toenemen.

Deze auto's hebben geen mogelijkheden om op fossiele brandstof te rijden. Daarmee wordt de vraag naar en het belang van voldoende betrouwbare oplaadmogelijkheden nog groter.



Langzaam ontwikkelt ook de markt voor tweedehands elektrische auto's zich, wat ook tot een groei in het particuliere segment zal leiden.

Elektrische auto's zelf ontwikkelen zich ook steeds verder. De capaciteit van de accu neemt toe en de prijs van elektrische voertuigen daalt. Dit maakt dat steeds meer belemmeringen voor elektrisch rijden weggenomen worden, elektrische auto's voor een grotere doelgroep beschikbaar komen en de vraag naar adequate laadvoorzieningen ook zal toenemen.

Om te kunnen anticiperen en om gemotiveerde keuzes te kunnen maken t.a.v. de aanpak van laadpalen in appartementencomplexen kan het zinvol zijn een aanname te doen t.a.v. het aantal elektrische auto's. In deze notitie hanteren we hierbij de volgende drie scenario's:

Scenario 1: De groei van het aantal elektrische auto's stopt bij het bereiken van de Rijksdoelstelling van 2,5% in 2020

Scenario 2: Het aantal elektrische auto's blijft na 2020 gestaag doorgroeien, naar 5 – 10% in 2025

Scenario 3: Het aantal elektrische auto's zal de komende jaren exponentieel toenemen tot > 50% in 2030

Scenario 2 lijkt, maar ook scenario 3 lijken op dit moment realistische scenario's. Bij de keuze voor een scenario en met de achtergrondinformatie in deze brochure kan de VVE ook haar ambitie en rol t.a.v. laadpalen bepalen.

4. Laden van elektrische auto's in de gemeente 's-Hertogenbosch

Voor het opladen van elektrische auto's zijn laadpalen nodig, bijvoorbeeld op de oprit van de eigenaar van een elektrische auto. Veel mensen beschikken echter niet over een eigen oprit en zijn daardoor hoofdzakelijk aangewezen op laadpalen in de openbare ruimte. De gemeente 's-Hertogenbosch plaatst zelf geen laadpalen, maar maakt het voor aanbieders van laadpalen mogelijk om laadpalen in de gemeente te plaatsen. Daarvoor gelden duidelijke afspraken over bijvoorbeeld de plaatsing en spreiding van de laadpalen. Op die manier wordt voorkomen dat er een oerwoud aan laadpalen in de gemeente ontstaat. Daarnaast zijn laadpalen in de openbare ruimte ook kostbaar en is ook dat reden zorgvuldig om te gaan met de plaatsing ervan.

Omdat het vaak eenvoudiger en goedkoper is om een laadpaal op eigen terrein te plaatsen (bijvoorbeeld een oprit) en hiermee een extra object in de openbare ruimte wordt voorkomen, werkt de gemeente dan ook niet mee aan een laadpaal in de openbare ruimte als de eigenaar van een elektrische auto de mogelijkheid heeft om op eigen terrein een laadpaal te plaatsen.

Appartementencomplexen beschikken vaak over eigen (collectieve) parkeervoorzieningen voor auto's van de bewoners. Bewoners delen parkeervoorzieningen of hebben een eigen parkeerplek in het complex. In deze gevallen zal de gemeente, conform haar beleid, dan ook niet meewerken aan een laadpaal in de openbare ruimte. Dit betekent dat de individuele bewoners en de VVE samen afspraken zullen moeten maken over het plaatsen van laadpalen in de gezamenlijke parkeervoorziening.

Om VVE's wegwijs te maken in het realiseren van laadpalen en de juiste handvatten te geven is deze brochure opgesteld.

5. De praktijk, de eerste laadpaal....

In de meeste gevallen komt het onderwerp "Laadpalen in de parkeergarage van het appartementencomplex" aan de orde als één van de leden de aanschaf van een elektrische auto overweegt of bijvoorbeeld wanneer een potentiële koper met een elektrische auto wil weten wat de mogelijkheden zijn.

Welwillende VVE-besturen weten het dan vaak op praktische wijze mogelijk te maken dat er een laadpaal in de parkeergarage gerealiseerd kan worden en met het betreffende lid worden afspraken gemaakt over financiering en eigendom. Voor aanbieders van laadpalen is het geen enkel probleem om een losse laadpaal te leveren, plaatsen en aan te sluiten in een appartementencomplex.

Rekening houdend met de groei van het aantal elektrische auto's is het echter aannemelijk dat de behoefte aan laadpalen in het appartementencomplex zal toenemen. Dat vraagt om vooraf goed na te denken hoe de VVE hier mee kan en wil omgaan. Zo is het bijvoorbeeld vaak niet mogelijk om eindeloos laadpalen bij te plaatsen, zonder verzwarende van de elektrische installatie. En deze verzwarende brengt natuurlijk kosten met zich mee. Daarnaast kunnen met een doordacht plan en/of goede aanpak ongewenste situaties en mogelijk zelfs gevaarlijke situaties voorkomen worden.

Naar verwachting is het in de meeste gevallen geen bevoegdheid van het VVE-bestuur om een laadpaal toe te staan of te plaatsen, maar dient de Algemene Ledenvergadering hierover een besluit te nemen. Doorgaans met 2/3 meerderheid. Een andere mogelijkheid is het opnemen van laadinfrastructuur in de vast te stellen meerjarenonderhoudsplanningen.

Wij adviseren om na te denken over de groei (scenario's) van het aantal elektrische auto's en de gevolgen hiervan voor de parkeervoorzieningen in het appartementencomplex en hiervoor een meerjaraanpak laadpalen op te stellen, om te voorkomen dat de VVE op termijn voor verrassingen komt te staan en moeilijk terug te draaien keuzes worden gemaakt.

Daarnaast is het mogelijk om de kosten voor laadinfrastructuur mee te nemen in de algemene meerjarenonderhoudsplanningen.

In de volgende paragrafen komen onderwerpen aan bod waar de VVE rekening mee kan houden. Hierbij richten we ons op VVE-complexen met een gezamenlijke parkeerkelder of gezamenlijke parkeerfaciliteit.

Hierbij is er een wezenlijk verschil of het een parkeerkelder is met vrije plaatsen of een parkeerkelder waar bewoners een eigen parkeerplek- of vak in de parkeerkelder hebben.

*Aansluiting op de technische installatie van een appartementseigenaar
Aansluiting van de laadpaal op de technische installatie van een individuele appartementseigenaar kan technisch goed mogelijk zijn. In de meeste VVE's is het echter verboden om zelf aanpassingen aan de (eigen) technische installatie uit te voeren en kabels te leggen in of door de algemene ruimte of ruimten van andere eigenaren. Wanneer uit wordt gegaan van scenario 2 of 3 kan bovendien de vraag gesteld worden of dit een wenselijke ontwikkeling is.*

Gelet op te verwachte toename van het aantal elektrische voertuigen wordt geadviseerd om bij de bouw of ontwikkeling van nieuwe appartementencomplexen rekening te houden met de toenemende vraag naar laadpalen bij de parkeervoorzieningen. Dit kan bijvoorbeeld door rekening te houden met de indeling van parkeervakken, een doordacht bekabelingsplan of voldoende loze leidingen of kabelgoten en voldoende of eenvoudig uit te breiden capaciteit van de elektrische installatie.

6. De beschikbare capaciteit

Gemiddeld gebruikt een elektrische auto ongeveer net zo veel stroom als één huishouden (3.000 – 3.600 kWh). Die stroom wordt geladen op het moment dat de auto aan het laadpaal gekoppeld is. De snelheid van laden (de gevraagde capaciteit) is afhankelijk van het laadvermogen van de auto, de laadpaal en de beschikbare capaciteit van de elektrische installatie van het complex. Hoe meer auto's er tegelijk aan het laden zijn, hoe groter uiteraard de gevraagde capaciteit op dat moment.

De elektrische installatie van een appartementencomplex heeft een bepaalde maximale capaciteit en is verdeeld in groepen. De capaciteit is ooit berekend op het reguliere gebruik van het totale complex en een bepaalde marge. In de regel is daarbij geen rekening gehouden met het laden van meerdere elektrische auto's.

Het is daarom verstandig om de beschikbare capaciteit en de beschikbare groepen van de elektrische installatie in kaart te brengen en na te gaan welke capaciteit en groepen er nog beschikbaar zijn voor het laden van elektrische auto's. In de meeste gevallen zal er voldoende capaciteit beschikbaar zijn voor enkele laadpalen.

Wordt de maximale capaciteit bereikt en wil men toch extra laadpalen plaatsen, dan is uitbreiding van de technische installatie en/of een verzwaring van de aansluiting noodzakelijk. (Deze verzwaring is mogelijk nog uit te stellen door het toepassen van slimme ICT technieken die voorkomen dat auto's tegelijk maximaal opladen. Zie hierna). Ook zou een separate nieuwe aansluiting van buiten, specifiek voor het laden van elektrische auto's, onderzocht kunnen worden.

Deze aanpassingen brengen eenmalige investeringskosten met zich mee, maar in het geval van verzwaring van de aansluiting ook structurele kosten. Voor aansluitingen met een grootte van 3x80 ampere of meer wordt een capaciteitstarief in rekening gebracht, wat afhankelijk is van de zwaarte van de aansluiting.

Een verkenning van VVE Prinsenhof in het Paleiskwartier laat zien dat er drie aansluitingen van 3 x 63 Ampere zijn en dat er gemiddeld genomen 2 a 3 auto's per groep gelijktijdig zouden kunnen laden binnen de huidige beschikbare capaciteit.

Wij adviseren u om samen met de huisinstallateur (indien aanwezig) in kaart te brengen:

- **Wat de mogelijkheden van de huidige installatie zijn, wat de beschikbare groepen zijn, wat de beschikbare capaciteit is etc.**
- **Hoeveel laadpalen op de bestaande installatie aangesloten kunnen worden en wat de kosten zijn voor installatie van de laadpalen op de technische installatie;**
- **In kaart te brengen welke maatregelen nodig zijn om de installatie geschikt te maken voor meer/extra laadpalen. Wat hiervan de kosten zijn voor aanpassingen in de technische installatie, de aansluiting en de structurele netwerkkosten.**

Het is goed te beseffen dat het slim realiseren van laadpalen vaak ook voor de installateur nieuwe materie is. Het is mogelijk te kiezen voor 'slimme laadpalen'. Dit zijn laadpalen die niet gaan laden op het moment dat de stekker wordt ingeplugd, maar juist op het moment dat er capaciteit of stroom beschikbaar is. Dit maakt het mogelijk om binnen de beschikbare capaciteit meer laadpalen te plaatsen en mogelijk kosten te voorkomen of uit te stellen. In een van de volgende paragrafen wordt dit verder uitgewerkt.

CONCEPT

7. Losse laadpalen of een systeem van laadpalen

In de meest eenvoudige situatie worden solitaire, niet slimme laadpalen geplaatst. Dit is een laadpaal die niet communiceert met eventueel andere aanwezige laadpalen, de auto of een centraal aansturingssysteem, direct start met (maximaal) laden op het moment dat de stekker wordt ingeplugd en de stroomkosten niet automatisch verrekend.

Solitaire laadpalen zijn in beginsel relatief goedkoop en eenvoudig te plaatsen, maar maakt het in de meeste gevallen niet mogelijk om uitbreiding efficiënt en effectief te organiseren. Wanneer wordt uitgegaan van scenario 1 kan het plaatsen van solitaire laadpalen mogelijk net voldoende ruimte bieden.

Bij de toepassing van solitaire, niet slimme laadpalen wordt de maximale beschikbare capaciteit van de installatie eerder bereikt. Bijvoorbeeld wanneer tussen 17.00 en 18.00 meerdere bewoners thuis komen en allen tegelijk de stekker van de elektrische auto inpluggen.

Slimme laadpalen maken het mogelijk om de beschikbare capaciteit (beter) te verdelen. Het zorgt er ten eerste voor dat de stroomvoorziening voor b.v. de collectieve voorzieningen zoals verlichting, liften en ventilatiesystemen etc. te allen tijden voldoende is. Wat 'over' is kan worden verdeeld over de aangesloten elektrische auto's. Bij het gebruik van slimme laadpalen kunnen er dus meer laadpalen geplaatst worden op dezelfde beschikbare capaciteit, waardoor uitbreiding minder snel nodig is en mogelijk kosten worden vermeden.

Het is meestal helemaal niet nodig dat alle auto's gelijktijdig beginnen te laden. Vaak is er een behoorlijke tijdsperiode beschikbaar waarin de auto's geladen kunnen worden (bijvoorbeeld gedurende de gehele nacht). Het systeem van laadpalen kan de beschikbare tijd en het beschikbare vermogen zo slim en efficiënt mogelijk verdelen, waardoor ook de kosten voor het capaciteitsstarief niet onnodig hoog worden. Door middel van app's kunnen gebruikers overigens het systeem overrulen, bijvoorbeeld als de auto eerder vol geladen moet zijn. Deze manier van laden is een vorm van "smart-charging". Voor het toepassen van smart charging is een back office nodig, een systeem dat de laadpalen aanstuurt en zorgt voor het slimme laden. Deze back office kan intern of extern gerealiseerd worden.

Bij het toepassen van slimme laadpalen en automatische verrekening is het zinvol om ook rekening te houden met een data/internetverbinding bij de laadpaal. Wanneer wordt uitgegaan van scenario 2 of 3, is het raadzaam te kiezen voor slimme laadpalen in plaats van solitaire laadpalen.

De VVE kan de keuze voor een laadpaal over laten aan de gebruiker, waarbij de VVE wel aangeeft aan welke specificaties de laadpaal dient te voldoen.

De VVE kan er ook voor kiezen om zelf een leverancier te selecteren. Hierdoor ontstaat meer uniformiteit en de VVE kan op systeemniveau afspraken maken met deze leverancier.

Wat is Slim Laden?

Bij slim laden of smart charging wordt niet noodzakelijkerwijs gestart met laden op het moment dat de stekker van de auto in de laadpaal wordt gestoken. Bij Slim Laden wordt er geladen op het moment dat dat het beste uitkomt. Bijvoorbeeld wanneer de stroom het goedkoopste is, er voldoende aanbod is van duurzame energie of er voldoende capaciteit op de technische installatie aanwezig is. In appartementencomplexen is met name dit laatste van belang. Over het algemeen staat een auto langere tijd stil en met slim laden wordt de tijd dat de auto stilstaat en aangesloten is aan de laadpaal optimaal benut om op het juiste moment te laden. In veel gevallen kan gedurende de gehele nacht geladen worden en dat is juist het moment dat er vaak minder energie voor andere toepassingen nodig is.

Door de beschikbare tijd en de beschikbare capaciteit optimaal te benutten kunnen er met slim laden dus meer laadpalen geplaatst worden en kan dit in bepaalde gevallen goedkoper en duurzamer.

De gebruiker heeft hierbij overigens altijd de mogelijkheid om dit bijvoorbeeld met een app aan te passen als de auto een keer wel direct moet gaan laden.

Op termijn wordt het zelfs mogelijk om elektriciteit terug te leveren op de momenten dat er een tekort is. De verwachting is dat elektrische auto's op deze manier een bufferfunctie kunnen vervullen om bijvoorbeeld grote hoeveelheden windenergie op te slaan als het hard waait.

Wij adviseren zo veel mogelijk gebruik te maken van slimme laadpalen, zeker wanneer uit wordt gegaan van scenario 2 of 3 en de mogelijkheden hiervan met uw (huis)installateur en leverancier van laadpalen goed te onderzoeken.

Houd er hierbij rekening mee dat dit vaak ook voor de installateur nieuwe materie is. Het is daarom raadzaam om de juiste specialisten hierbij te betrekken.

8. De locatie van de laadpalen

Om de installatiekosten (m.n. de bekabeling van de technische ruimte naar de laadpaal) zo beperkt mogelijk te houden worden laadpalen idealiter zo dicht mogelijk bij de technische ruimte gerealiseerd.

Hierbij is het echter van belang of er sprake is van “vrij parkeren” of van “aangewezen parkeervakken”. Indien er sprake is van “vrij parkeren” kan de laadpaal relatief eenvoudig zo dicht mogelijk bij de technische ruimte gerealiseerd worden en is het mogelijk en zinvol om laadpalen te bundelen. Het verdient wel aanbeveling om deze parkeervakken dan op één of andere manier te reserveren voor het opladen van elektrische auto's, wordt voorkomen dat hier niet elektrische auto's geparkeerd worden en de eigenaren van elektrische auto's er geen gebruik van kunnen maken. Een interessante vraag bij vrij parkeren is hoeveel laadpalen er precies nodig zijn. Is het nodig om voor elke elektrische auto een laadpaal te plaatsen of kunnen eigenaren van bijvoorbeeld twee elektrische auto's samen een laadpaal delen? Dit laatste kan bijvoorbeeld wanneer de capaciteit van de accu voldoende groot is en de accu niet dagelijks leeg is of als men bereid is om bijvoorbeeld de auto te verplaatsen op het moment dat deze vol is.

Bij vrije parkeerplaatsen is het mogelijk om te kiezen voor laadpalen met twee laadpunten. De laadpaal kan dan op de scheiding van twee parkeervakken geplaatst worden, waardoor één laadpaal nodig is voor twee auto's.

Is er sprake van “aangewezen parkeervakken” of zijn de parkeervakken in eigendom van de leden, dan kan dit een behoorlijke impact hebben op de installatie. Er zal meer en zwaardere bekabeling nodig zijn omdat de parkeervakken verder van de technische ruimte liggen en de laadpalen zullen verspreid liggen door de parkeergarage.

Het spreekt voor zich om zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande kabelgoten of loze leidingen, maar bij aangewezen parkeervakken zal dit niet overal toereikend zijn. Bij aanleg van nieuwe kabels kan al rekening gehouden worden met toekomstige uitbreiding. In een aantal gevallen kan het 'ruilen' van parkeerplaatsen mogelijk een oplossing bieden om laadpalen te bundelen. In de praktijk is dit vaak echter niet realistisch ivm eigendomsaktes en notariële overschrijvingen.

Wij adviseren u samen met de huisinstallateur in kaart te brengen, rekening houdend met vrije of aangewezen parkeervakken, hoe de bekabeling zo effectief en efficiënt aangelegd kan worden, zodat wordt voorkomen dat er op termijn tientallen extra kabels door de parkeergarage komen te liggen.

9. Investeringskosten, kosten en financiering

De kosten voor (de aanleg van) laadpalen kunnen verdeeld worden in onderzoekskosten, eenmalige kosten of investeringskosten en periodieke kosten. De financiering en de hoogte van de kosten zijn afhankelijk van te maken keuzen, bijvoorbeeld ten aanzien van eigendom en exploitatie.

De onderstaande componenten maken onderdeel uit van het kostenplaatje, maar kunnen dus op verschillende manieren verrekend worden.

Enmalige kosten:

- Kosten voor nader/specifiek onderzoek
- Kosten voor het laadpalen
- Kosten voor aansluiting van de laadpalen op de technische installatie

- Eventuele kosten voor aanpassing van de technische installatie
- Eventuele kosten voor het verzwaren van de aansluiting
- Kosten voor eventueel toekomstige verwijdering

Structurele kosten

- Kosten voor beheer en onderhoud van de laadpaal
- Kosten voor een servicecontract, backoffice, netwerkverbinding, storingsnummer
- Stroomkosten
- Eventuele toename structurele netwerkkosten
- Afschrijvingskosten

Binnen de VVE zullen afspraken gemaakt moeten worden over de financiering van de kosten. Hiertoe zijn verschillende mogelijkheden en de keuze kan per situatie verschillen. In het geval van vrije parkeerplaatsen zal de keuze anders zijn dan in het geval van eigen parkeerplaatsen. Ook het eigendom van de laadpalen zal hierin meespelen. Is de gebruiker zelf eigenaar of is de VVE eigenaar van de laadpalen?

Het is volledig aan de VVE om te bepalen of de kosten door de gebruikers van de laadpalen gefinancierd worden of dat de VVE hier ook in wil bijdragen, bijvoorbeeld als service voor haar gebruikers en de toekomstige verkoopbaarheid van woningen. Kiest de VVE voor eigen financiering, dan is het mogelijk de kosten (deels) terug te laten vloeien door een vaste bijdrage en/of een bijdrage per hoeveelheid afgenomen stroom (kWh) bij de gebruiker in rekening te brengen. Het is ook mogelijk de financiering (of de volledige exploitatie) bij een derde onder te brengen. Ook dan zal een bijdrage voor het gebruik bij de gebruikers in rekening gebracht worden. Uiteraard is ook een verdeling van de financiering of andere vormen van bekostiging van de exploitatie mogelijk.

Met name wanneer gekozen wordt voor financiering door de gebruikers is het raadzaam afspraken te maken over de mogelijke hogere algemene kosten op termijn. Stel dat bij de 4^e laadpaal een verzwaring van de installatie nodig is, wie neemt dan deze kosten voor zijn of haar rekening? Het is immers niet reëel deze enkel en volledig aan de 4^e en eventuele volgende aanvrager toe te bedelen. Worden deze dan gefinancierd door de toekomstige gebruikers of ook door de bewoners die inmiddels al een laadpaal hebben gerealiseerd? In dat laatste geval zullen hier vooraf contractuele afspraken over gemaakt moeten worden.

Verrekening van de stroomkosten worden in een andere paragraaf toegelicht.

Wij adviseren om keuzes te maken over de financiering van de kosten en rekening te houden met toekomstige algemene kosten, zoals kosten voor verzwaring van de aansluiting of structurele verhoging van de netwerkkosten.

De keuze tussen het (volledig) uitbesteden van beheer en onderhoud van een laadsysteem of voor een systeem in eigen beheer is vooral/mede afhankelijk van mate waarin de VVE ontzorgt wil worden en van de kosten.

10. Stroomkosten

De laadpalen worden normaal gesproken aangesloten op de elektrische installatie van de VVE, waardoor het energieverbruik en dus ook de energiekosten van de VVE zullen stijgen.

Het ligt voor de hand de stroomkosten direct door te berekenen aan de gebruikers. De meeste laadpalen hebben een eigen meter, waardoor het inzichtelijk is wat het stroomverbruik is geweest.

Wanneer voor slimme laadpalen wordt gekozen, wordt de laadpaal geactiveerd door middel van de laadpas van de gebruiker. De achterliggende systemen registreren precies welke gebruiker op welke moment hoeveel heeft geladen en dat maakt een automatische verrekening van de kosten mogelijk.

Hierbij kan de VVE een tarief vaststellen dat zij van de gebruiker voor de afgenomen hoeveelheid stroom wenst te ontvangen. Dit tarief kan gebaseerd worden op de werkelijke stroomkosten (inclusief wettelijke opslagen en heffingen zoals de regulerende energiebelasting, opslag duurzame energie etc) en een eventuele toeslag ter compensatie van algemene kosten. De partij waarmee een servicecontract is afgesloten voor de laadpaal, int deze kosten bij de gebruiker en maakt deze vervolgens periodiek over aan de VVE. De servicepartij of de exploitant zal afhankelijk van het gekozen financieringsmodel een opslag in rekening brengen.

Uiteraard is het ook mogelijk om de verrekening van de stroomkosten in eigen beheer te doen en zelf afspraken te maken over het verrekenen van de kosten en verrekening direct tussen VVE en gebruiker te laten plaatsvinden.

Wij adviseren u goede afspraken te maken over het verrekenen van de stroomkosten.

Het doorleveren van elektriciteit is bij de wet verboden. Indien eigen leden laden blijkt er geen sprake te zijn van doorlevering.

Als bijlage is een reactie per e-mail opgenomen van de belastingdienst waaruit blijkt dat de VVE niet belastingplichtig wordt voor de energiebelasting indien laadpalen worden aangesloten en de leden van de VVE hier hun auto kunnen laden. Dit kan anders worden als de VVE ook niet leden (stelselmatig) de mogelijkheid biedt om hier op te kunnen laden. Indien de casus afwijkt van hetgeen hier door de belastingdienst wordt gesteld, adviseren we om aanvullend advies in te winnen hierover.

11. Eigendom laadpaal

De laadpaal wordt eigendom van ofwel de gebruiker, de VVE of een derde (bijvoorbeeld een exploitant). Wanneer de laadpaal in eigendom komt van een gebruiker of een derde, adviseren wij afspraken hierover te maken en deze contractueel vast te leggen.

Het is raadzaam in ieder geval de volgende onderdelen op te nemen in een overeenkomst tussen de VVE en de eigenaar van de laadpaal:

- Het eigendom van de laadpaal (inclusief eventueel de aansluiting op de technische installatie)
- Het voldoen van de laadpaal aan alle geldende wettelijke eisen en verplichtingen, waaronder bijvoorbeeld veiligheid;
- De locatie van de laadpaal;
- Eventueel een maximaal vermogen van de laadpaal;
- Aansprakelijkheid;
- Afspraken over de aanleg;
- Afspraken over de kosten voor de laadpaal en installatie;
- Afspraken over het eventuele verrekening van toekomstige kosten zoals uitbreiding van de installatie;
- Vergoeding/kosten voor het stroomverbruik;
- Een passage over eventueel toekomstige kosten voor het opladen van elektrische auto's van rechtswege;
- Het afsluiten van een servicecontract voor beheer en onderhoud en/of verrekening van de stroomkosten en het beschikbaar zijn van een storingsnummer in het geval van storingen of calamiteiten welke een actie vragen;
- Verwijdering van de laadpaal bij verhuizing en de kosten ervan;
- De looptijd van het contract;

We merken op dat bovenstaande lijst van onderwerpen niet uitputtend is.

Indien de VVE niet de eigenaar is van de laadpalen, adviseren wij u een overeenkomst op te stellen tussen de VVE en de eigenaar/exploitant/beheerder van de laadpalen

12. Aanleg en installatie

Het is raadzaam na te denken over de aanleg en installatie van de laadpalen. Welke regels zijn er voor het boren in muren en wanden, het verrichten van de werkzaamheden etc? Wie is verantwoordelijk voor de aansluiting op de technische installatie?

Wij adviseren u om duidelijke afspraken te maken over de aanleg en installatie van de laadpalen en hierover overleg te voeren met de huisinstallateur.

13. Anticiperen en voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen

Zoals in deze brochure beschreven wordt een verdere toename van het aantal elektrische auto's verwacht en daarmee ook de behoefte aan laadpalen voor het opladen van deze auto's in de gezamenlijke parkeerfaciliteiten van de VVE's.

Deze brochure beschrijft aandachtspunten en keuzes die de VVE moet of kan maken om tot een toekomstbestendige aanpak te komen van laadpalen in de VVE. Hiermee wordt voorkomen dat de VVE op termijn voor verassingingen komt te staan. In onderstaande tabel zijn de scenario's en mogelijke rollen van de VVE in een tabel gezet met daarbij de mogelijke consequenties.

	Scenario 1: 2,5% elektrische auto's	Scenario 2: 5-10% auto's in 2025	Scenario 3: > 50% elektrische auto's in 2030
Rol: Terughoudend	Mogelijk kan worden voorzien in de behoefte.	Het aantal laadpalen zal achterblijven bij de behoefte.	Het aantal laadpalen zal ver achterblijven bij de behoefte.
Rol: Faciliterend	Het aantal laadpalen zal aansluiten bij de behoefte.	Mogelijk kan worden voorzien in de behoefte.	Het aantal laadpalen zal achterblijven bij de behoefte.
Rol: Pro-actief	Het aantal laadpalen zal aansluiten bij de behoefte.	Het aantal laadpalen zal aansluiten bij de behoefte.	Het aantal laadpalen zal aansluiten bij de behoefte.

Om in regie te blijven en te anticiperen op de komende ontwikkelingen (scenario 2 of scenario 3) adviseren wij VVE's de volgende concrete stappen te ondernemen:

- Kennisnemen van de ontwikkelingen rondom elektrisch rijden, waaronder de scenario's;
- Kennisnemen van het beleid van de gemeente;
- In beeld te brengen/te verkennen wat dit kan betekenen voor de eigen VVE;
 - o Waaronder de potentiële behoefte (op basis van scenario's) en capaciteit van de huidige technische installatie;
- De resultaten van de verkenning te agenderen voor de vergadering;
- Het op hoofdlijnen formuleren van beleidskeuzes;
 - o Hoe wil de VVE op hoofdlijnen omgaan met laadpalen?;
 - o Wat zijn belangrijke issues?;
- Het, mogelijk samen met de huisinstallateur, inwinnen van concrete informatie bij aanbieders van laadpalen over de specifieke mogelijkheden;
- Het uitwerken van de beleidskeuzes in/tot een meerjarenplan laadpalen;
- Het vaststellen van het meerjarenplan door de vergadering;

- Tot het moment van vaststellen van het meerjarenplan zorgvuldig omgaan met vragen of verzoeken die eerder binnenkomen en geen onomkeerbare keuzes maken.

14. Voorbeeld van een aanpak

Wanneer een VVE uitgaat van het tweede of derde scenario en laadpalen maximaal wil toestaan of faciliteren kan bijvoorbeeld voor onderstaande uitgangspunten en aanpak gekozen worden. In dit voorbeeld zijn we uitgegaan van een parkeerkelder met eigen parkeervakken van de bewoners.

Uitgangspunten

- De VVE staat laadpalen in de parkeerkelder toe, iedereen met een elektrische auto moet de mogelijkheid hebben een laadpaal bij zijn parkeervak te realiseren;
- De kosten voor laadpalen en eventuele aanpassingen worden gedragen door de gebruikers/eigenaren van de laadpalen en mogen niet ten laste komen van de overig leden van de VVE;
- De VVE wordt geen eigenaar van de laadpalen. De individuele leden worden ieder eigenaar van hun eigen laadpaal;
- Er moet zo efficiënt en effectief met de bestaande technische installatie omgegaan worden;

Concrete aanpak

Met deze beleidsuitgangspunten kan de concrete aanpak er als volgt uitzien:

- De VVE selecteert samen met de huisinstallateur een leverancier voor slimme laadpalen;
- Bewoners die een laadpaal willen plaatsen, kunnen via de VVE geselecteerde leverancier een laadpaal bestellen en laten plaatsen;
- De VVE bewaakt en coördineert het plaatsen en aansluiten van laadpalen;
- De bewoner betaalt zelf de kosten voor de laadpaal en de kosten voor aansluiting van de laadpaal op de technische installatie;
- Indien een aanpassing van de technische installatie of aansluiting nodig is of wanneer de structurele netwerkkosten toenemen, komen deze kosten voor rekening van alle gebruikers van laadpalen. Dus ook voor de gebruikers die al een laadpaal hebben gerealiseerd. Dit dient vooraf inzichtelijk gemaakt te worden en de gebruikers dienen hier ook vooraf mee in te stemmen, zodat ze weten waar zij aan toe zijn.
- De bewoner wordt zelf eigenaar van de laadpaal. Hiertoe wordt een contract afgesloten met de bewoner, waarin de contractuele afspraken worden vastgelegd;
- De laadpaal wordt geplaatst en aangesloten door de huisinstallateur;
- De stroomkosten worden door de gebruiker aan de VVE vergoed door een vast te leggen tarief per kwh;
- De bewoner wordt verplicht een servicecontract af te sluiten via de leverancier van de laadpaal voor beheer en onderhoud en voor verrekening van de kosten. De contractpartner int de kosten bij de gebruiker en maakt deze periodiek over aan de VVE.

15. Meer informatie

De volgende instellingen of organisaties kunnen meer informatie bieden:

Algemeen

- Vereniging Eigen Huis, juridische zaken
- Belastingdienst

Aanbieders van laadinfrastructuur

- Allego
- GreenFlux

CONCEPT

Bijlage 1: Reactie belastingdienst

Van: j.a.kiekebosch@belastingdienst.nl
[<mailto:j.a.kiekebosch@belastingdienst.nl>] **Verzonden:** vrijdag 14 augustus 2015 18:00 **Aan:** Yorben Brouwer **CC:** decj.hetem-driessen@belastingdienst.nl; wj.aalbers@belastingdienst.nl **Onderwerp:** Re: antwoord SBA

Geachte heer Brouwer,

U heeft een vraag gesteld inzake energiebelasting en eventuele belastingplicht voor de VvE.

Deze vraag is door een collega aan mij voorgelegd. Wij hebben nadien nog telefonisch contact gehad.

U heeft mij de volgende casus voorgelegd: Een VvE koopt gezamenlijk elektriciteit in ten behoeve van het gebruik in een wooncomplex. In de garage van het complex zijn enkele wandcontactdozen geplaatst achter een tussenmeter. Middels deze wandcontactdozen kunnen Leden van de VvE hun accu van de elektrische danwel hybride auto opladen. Het verbruik rekent de VvE af met het betreffende lid dat zijn of haar accu heeft geladen alvorens het resterende verbruik conform een overeengekomen verdeelsleutel met alle VvE leden af te rekenen.

De VvE vraagt zich af of zij door deze activiteit belastingplichtig wordt voor de energiebelasting.

Het antwoord hierop is: Nee. Dit zou mogelijk anders worden als de VvE niet-leden (derden) stelselmatig de gelegenheid biedt zijn of haar accu's op te laden.

Jan A. Kiekebosch

