



Vragen en antwoorden webinar 8 februari 2024

We hebben veel vragen tijdens het webinar gekregen. Een deel ervan is al beantwoord in de chat of in de presentatie. In onderstaand overzicht hebben we de vragen gebundeld per onderwerp en beantwoord. Heeft u nu een heel specifieke vraag of vindt u het antwoord niet op een door u gestelde vraag? Dan raden wij u aan om een gratis kennismaking in te plannen. Dan kunnen wij alsnog uw vraag beantwoorden en kunt u bepalen of een laadpuntenadvies iets voor uw VvE is.

BTW op laadstroom

- Hoe zit het met de BTW op laadstroom?
- Ik begrijp dat wanneer je als VvE stroom levert aan een bewoner met een eigen laadpaal aangesloten op stroom van de VvE,, de VvE dit moet doorbelasten met 21% BTW. Maar de meeste VvE's zijn niet BTW plichtig en moeten nu een btw nummer gaan aanvragen. Dat is nogal omslachtig. Bij ons is het zo dat de laadpaal eigendom is van de VvE en de stroom ook. De bewoner leent als het ware een bedrag aan stroom van de VvE en betaalt dat 1 keer per maand terug. Volgens mij is het goed verdedigbaar dat de bewoner dezelfde prijs betaalt als de VvE, toch?

Antwoorden VVE Laadloket:

We schreven een tijdje terug dit artikel over de heffing van dubbele btw op de laadstroom. Hierin staat uitgebreid uitgelegd hoe het zit: <https://vvelaadloket.nl/voorkom-dubbele-btw-op-stroom-via-vve-laadpalen/>

De tweede vraag gaat meer in op een mogelijk oplossing. Hierbij wordt de VvE eigenlijk zelf de exploitant en moet er een administratie worden bijgehouden om de laadsessies te kunnen afrekenen. Dat is zeker een oplossing, maar vraagt natuurlijk wel wat werk van de VvE en niet iedere VvE wil ook de investering van de laadpunten zelf doen. In het adviestraject besteden wij altijd aandacht aan dit onderwerp en kunnen we meedenken over de oplossing die voor de VvE het beste past.

Brandveiligheid

- Eist brandweer centrale noodknop?
- Geldt BMI ook voor grote parkeergarage die alleen overdekt is met balkenlaag?
- zijn er aparte regels voor een parkeergarage die toegankelijk is met een autolift ?
- Volgens het Bouwbesluit zijn voor < 20 parkeerplaatsen in de kelder geen brandveiligheidseisen. De brandweer zal een advies geven. Dat levert wel problemen op.
- Hoe gaat men om met de wettelijke eisen brandveiligheid (punt 6) wanneer er geen parkeergarage maar een parkeerterrein in de open lucht aan de orde is.
- Wat is de regelgeving voor parkeerplaatsen onder huizen i.v.m. brandgevaar bij elektrische auto's?
- bij individueel kan toch door 1 installateur alle aansluitingen maken?
- Als er sprake is van eigen parkeerplaats met eigen laadvoorziening aangesloten op eigen meterkast is het dan nodig om een gezamenlijke afschakeling van alle laadpunten te hebben?



Antwoorden VVE Laadloket:

Alle parkeergarages waar elektrische voertuigen laden kennen aanvullende eisen.:

- Oplaadpunten in een parkeergarage moeten voldoen aan mode 3 of mode 4 zoals omschreven in de NEN1010
- Oplaadpunten in de parkeergarage moeten tegelijkertijd kunnen worden uitgeschakeld via een noodknop of koppeling met de brandmeldinstallatie.
- De oplaadpunten en de centrale voorziening voor het uitschakelen van de laadpunten moeten duidelijk op een plattegrond bij de toegang van de parkeergarage zijn weergegeven. Deze plattegrond moet worden geactualiseerd als er wijzigingen zijn. Bijvoorbeeld als er laadpunten zijn bijgeplaatst.

Bovenstaande geldt voor alle parkeergarages. Dus ook als er geen sprake is van een collectieve, maar individuele laadoplossing. Wij adviseren overigens om bestaande laadoplossingen die nog niet aan deze regelgeving voldoen om dit met terugwerkende kracht voor alle laadpunten in te voeren. Voor parkeergelegenheden in de openlucht gelden bovenstaande regels niet. We schreven een artikel over deze eisen voor inpandige parkeergarages: <https://vvelaadloket.nl/ladenpalen-parkeergarage-vve-verplicht-mode-3-of-4-laden/>

De Brandmeldinstallatie waarover ook vragen werden gesteld is verplicht vanaf een bepaalde grootte van de parkeergarage. Dit staat dus los van de aandrijving van de auto's die er parkeren. De parkeergarage moet voldoen aan het niveau waarop de bouwvergunning is verleend. Aanvullende maatregelen kunnen van toepassing zijn vanuit het Bouwbesluit. Deze maatregelen zijn afhankelijk van de grootte van de parkeergarage:

- 1.000 m²: Brandmeldinstallatie (BMI)
- 2.500 m²: BMI + inspectie certificaat
- 3.000 m²: Brandcompartimentering of gelijkwaardige maatregel
- Het bouwbesluit schrijft ook aanvullende eisen voor bij het plaatsen van laadpunten:

Verzekeringen

- Wat zijn de extra voorschriften van de verzekeringsmaatschappij voor het gebouw en inventarissen? De meeste verzekeraars hebben geen aanvullende eisen of premieverhoging

Draagvlak

- is de enquête representatief?
- hoe om te gaan met leden die niet willen bijdragen in de investering van laadinfrastructuur?

Antwoorden VVE Laadloket:

De enquête wordt door VVE Laadloket aangeleverd aan het bestuur. Het bestuur stuurt deze enquête door naar de leden. We hanteren een minimale respons van 65% van de leden van de VvE. Over het algemeen zien een hoge respons op de enquête en kunnen er dus veel bewoners input geven. Dit helpt ook voor het draagvlak later in het proces als er een besluit moet worden genomen.



In het laadplan wordt altijd een kostenverdeling meegenomen. Hierover stemt de VvE. Als in een vroeg stadium bezwaren worden geuit kan dit worden meegenomen in de voorgestelde kostenverdeling.

Notificatieregeling

- hoe zit het met de notificatieregeling?
- wanneer gaat de Notificatieregeling van start?

Antwoorden VVE Laadloket:

We kunnen iedereen aanraden om dit artikel hierover te lezen. Hier staat exact uitgelegd wat de notificatieregeling is. Daarin de invoering van deze regelgeving nu op 1 juli 2025 wordt verwacht.
<https://vvelaadloket.nl/notificatieregeling-oplaadpunten-vve/>

Overige vragen

Deze vragen waren zo uiteenlopend dat we ze per keer beantwoorden:

- **Hoe zien jullie de opkomst van waterstof auto's?? Toyota komt nu met een tweede waterstof auto. Is dit niet nog beter op meerdere vlakken?** VVE Laadloket richt zich met het adviestraject alleen laadpunten, en daarmee dus op batterij elektrische voertuigen. We zien voornamelijk dat waterstof nu beter toepasbaar is bij zogenoemd 'heavy duty' vervoer. Denk aan vrachtwagens en openbaar vervoer bussen. Er rijden [op dit moment](#) 628 waterstofauto's in Nederland, tegenover ruim 715.000 batterij elektrische voertuigen.
- **Hoe werkt het wanneer je een laadpas van de zaak hebt? Hoe zit het dan met laadkosten wanneer je bij de VvE laadt?** Wij adviseren om de laadpunten zo in te stellen dat de laadsessies kunnen worden afgerekend met elke laadpas die er in Nederland te krijgen is. Over het algemeen bepaalt de CPO of VvE het laadtarief en dat is wat je betaalt.
- **We hebben reeds een laadplan voor onze VVE en zijn op zoek naar partijen die de installatie van een laadplein kunnen uitvoeren. Kunnen jullie ook adviseren met welke partijen hiervoor in zee te gaan?** Ja, dat doen wij met de leveranciersselectie, zodra de VvE een positief besluit heeft genomen tijdens de ALV. Stuur hiervoor even een mail naar info@vvelaadloket.nl.
- **Wij hebben per appartement (12) een zonnestroominstallatie. Kan die ook worden gebruikt voor laadpalen in de parkeergarage. Hoe wordt dat uitgevoerd?** Ja dat kan. De uitvoering bespreken we graag met in een kennismakingsgesprek.
- **Op het moment dat je spreekt over individuele aansluitingen, heb je toch niet te maken met die net congestie, omdat de load balancing dan gewoon gaat per individuele aansluiting?** Meestal is er dan geen sprake van congestie, omdat dit over een kleinverbruikersaansluiting gaat. Maar heel zelden komt dit voor bij dit soort kleine aansluitingen.
- **Zijn er nog bedrijven, zoals voorheen Electron, die bij afname van 15% van de oplaadpunten, de infrastructuur gratis aanleggen?** Er bedrijven die laadpunten voorfinancieren en exploiteren. Ze verdienen de investering dan terug door een opslag op de kWh prijs. Dit scheelt de VvE en E-rijder aanvankelijk een investering. Vaak is de prijs (op termijn) wel hoger.