Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Wegwijzer: Laadinfra in de VvE ondanks netcongestie



NAL G4: vier steden, één opgave, samen meer impact

G4

Waarom deze wegwijzer?

Steeds meer bewoners willen elektrisch rijden en laden in de eigen parkeergarages of terreinen. Tegelijk is het stroomnet vol: een zwaardere aansluiting is vaak niet of pas na lange tijd mogelijk, sinds 1 juli geldt het nieuwe ACM prioriteringskader. Dit betekent dat je, bij de aanvraag van een (zwaardere) aansluiting op een wachtrij terecht komt voor onbepaalde tijd. Deze wegwijzer laat zien wat congestieproblematiek voor uw VvE betekent en hoe uw VvE tóch stappen kunt zetten met laadinfrastructuur.

Voor wie is deze handreiking?

- Voor VvE's met een eigen parkeerterrein of garage die laadpunten willen plaatsen of uitbreiden.
- Voor besturen, beheerders en actieve leden die de ALV en het laadplan voorbereiden.
- Voor VvE's met zowel een kleinverbruik- als een grootverbruikaansluiting.

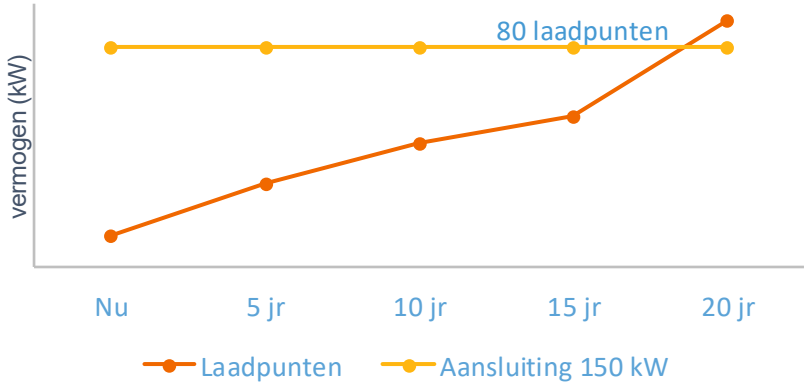
Wat vindt u hierin?

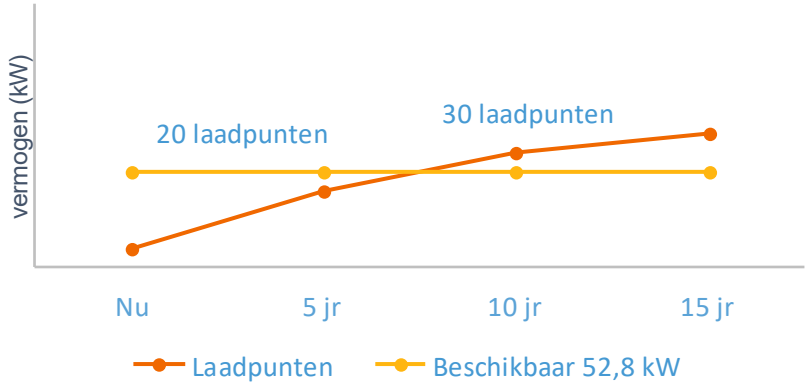
- De probleemstelling: wanneer loopt de VvE tegen krapte op de aansluiting aan?
- Feiten en fabels over laden en netcongestie in de VvE.
- Een beslisboom: welke stap past bij uw aansluiting en situatie?
- Handelingsperspectieven zoals slim laden, laadpunten delen, zon-PV en batterijen met voor- en nadelen.

Hoeveel laadpunten passen op de huidige aansluiting?

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Voordat de VvE laadpunten laat plaatsen, is het belangrijk om te weten hoeveel er op de huidige collectieve aansluiting passen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met het stroomverbruik van het gebouw zelf. Een laadplan brengt dit nauwkeurig in kaart. De onderstaande grafieken tonen de situatie voor twee voorbeeld-VvE's.





Voorbeeld 1 – grootverbruik (3x218 aansluiting)
krapte na ca. 20 jaar.

Voorbeeld 2 – kleinverbruik (3X80 aansluiting)
krapte na ca. 7 à 8 jaar.

G4

NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Feit

1. **Slim laden maakt meer laadpunten mogelijk**
   Laden spreiden over dag en nacht: veel meer auto's binnen de bestaande aansluiting.

2. **De komende 5 jaar geen last van netcongestie**
   Er is meestal ruimte om laadpunten bij te plaatsen; verzwaren is voorlopig niet nodig.

3. **Zwaardere aansluiting = onbekende wachttijd**
   Sinds 1 juli 2026 geldt een wachtrij. Laadinfra bij VvE's krijgt geen voorrang.

Fabel

1. **Laden kan alleen met een verzwaarde aansluiting**
   Binnen de bestaande aansluiting zijn vaak al meerdere laadpunten mogelijk.

2. **Met slim laden is je auto de volgende dag niet vol**
   Geef je vertrektijd op en je batterij is op tijd gevuld; een opt-out is er altijd.

3. **Dynamische prijzen kosten bewoners gemak**
   Leden zijn meestal vóór flexibiliteit als laden daardoor mogelijk wordt.

4. **Als congestieverzachter krijgt de VvE voorrang**
   Zelden haalbaar: ondergrens 1.000 kW en al het vermogen moet flexibel zijn.

G4

Hoe omgaan met plaatsing of uitbreiding laadinfra met de invloed van netcongestie?

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Start

Wil de VvE laadinfra plaatsen of uitbreiden?

Nee → Het aantal EV-rijders groeit; uitbreiden is op termijn onvermijdelijk. Toets de laadvraag met een enquête.

Ja → Welk type aansluiting heeft de VvE?

Kleinverbruikaansluiting (tot 3x80A)

- Plaatsen of uitbreiden kan meestal binnen de huidige aansluiting met slim laden (load balancing).
- Bij groei van het aantal EV's lopen VvE's met een kleinverbruikaansluiting (tot 3x80A) op termijn tegen krapte aan

Grootverbruikaansluiting

- VvE's met een grootverbruikaansluiting kunnen zonder verzwaring vaak laadpunten plaatsen.
- Verzwaring op korte termijn meestal niet mogelijk: verken zon-PV, eventueel met batterij.

Een verzwaring van de aansluiting is op korte termijn niet mogelijk? Aanvullende handelingsperspectieven (in volgorde van voorkeur):

1. **Zonnepanelen**
   Eigen opwek maakt vermogen vrij; overdag laden op zon
2. **Slim laden dynamic load balancing en EMS;**
   Laden in daluren; meer punten op hetzelfde vermogen
3. **Laadpunten delen**
   Minder punten nodig; vraagt afspraken en planning
4. **Koppelen aan meterkast bewoner**
   Alleen als technisch haalbaar; geen collectieve sturing
5. **Batterijopslag**
   Tot 20 kWh vaak rendabel; daarboven duur (PGS37)

Handelingsperspectieven

Het type aansluiting (klein- of grootverbruik) bepaalt o.a. wanneer een VvE het maximale aantal laadpunten bereikt. Een verzwaring van de aansluiting is in de meeste gevallen geen mogelijkheid. De VvEmoet dus slimmer omgaan met het beschikbare vermogen. **De oplossingen hieronder staan op volgorde van voorkeur (1 = meest wenselijk).**

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

1. Inzetten van zonnepanelen

+ Eigen opwek verlaagt de energiekosten van de VvE
+ Overdag laden op eigen zonnestroom; minder belasting van het net
– Opwek vooral in de zomer en overdag, minder in de winter
– Investering en voldoende geschikt dakoppervlak nodig

2. Slim laden door DLB en EMS

+ Laden verschuiven naar daluren: minder belasting net & lagere kosten
+ Effectieve inzet van aanstuurbare assets door een slim laadsysteem
– Hogere kosten en inzicht in gebruik en beheer door VvE
– Afhankelijk van medewerking en flexibiliteit van bewoners

3. Laadpunten delen

+ Minder laadpunten nodig voor hetzelfde aantal EV-rijders
+ Lagere kosten per bewoner en betere benutting van het vermogen
– Vraagt afspraken, beheer en onderlinge planning
– Minder gemak: niet iedereen kan altijd direct laden

4. Inzet van batterijoplossing

+ Vangt pieken op en maakt eigen zonnestroom direct bruikbaar
+ Accu tot 20 kWh is voor vrijwel elke VvE met zon-PV de moeite waard
– Boven 20 kWh gelden PGS37- en verzekeringseisen
– hogere kosten en ruimtebeslag (vanaf ca. €11.000 en oplopen tot €20.000) en ruimtebeslag van een parkeerplaats

5. Koppelen aan meterkast van de bewoner

+ Bewoner laadt op de eigen aansluiting en rekent zelf af
+ Verlicht krapte op de collectieve aansluiting
– Alleen mogelijk als het technisch haalbaar is in het gebouw
– Geen collectieve sturing

6. Verzwaren van de aansluiting

+ Structureel meer vermogen en ruimte voor groei van laadpunten
+ Ook een hogere contractwaarde binnen de bestaande aansluiting is mogelijk
– Lange, onbekende wachttijden door netcongestie
– Hogere vaste kosten; verdeling over bewoners vraagt een plan

G4

Nationale Agenda Laadinfrastructuur



Meer informatie?

VvEladen.nl