

Oplaadpunten voor elektrische voertuigen: regels bij nieuwbouw

Nieuwe gebouwen kunnen verplicht zijn om een oplaadpunt (laadpaal) te hebben voor elektrische voertuigen of een leidingdoorvoer voor oplaadpunten. Dat hangt af van het soort gebouw en het aantal parkeerplekken. Deze verplichting staat in de (2^e herziening van de) richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD III).

Oplaadpunt en elektrisch voertuig

Een oplaadpunt is een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig.

Een elektrisch voertuig is een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen.

De definities staan in bijlage I van het [Besluit bouwwerken leefomgeving](#) (Bbl) in combinatie met artikel 1 van het [Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen](#).

Elektrische fietsen

Elektrische fietsen vallen niet onder 'elektrische voertuigen'. Het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen verwijst voor de definitie van motorvoertuig namelijk naar de Wegenverkeerswet 1994. Die wet zondert fietsen met trapondersteuning vervolgens uit van de definitie van motorvoertuigen. Deze pagina gaat dus niet over oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dat neemt niet weg dat daarvoor wel de [Bbl-regels voor elektriciteitsvoorzieningen](#) gelden.

Nieuw woongebouw moet leidingdoorvoeren voor oplaadpunten hebben

Gaat het om een nieuw woongebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde [bouwwerkperceel](#)) meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 1 Bbl). Leidingdoorvoeren zijn kabelgoten of loze leidingen waar kabels doorheen zijn te trekken.

Nieuw utiliteitsgebouw moet leidingdoorvoeren en minstens 1 oplaadpunt hebben

Gaat het om een nieuw utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde [bouwwerkperceel](#)) meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal één op de vijf parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 2 Bbl). Stel dat er 15 parkeervakken zijn. Dan moeten er dus 1 oplaadpunt en 3 leidingdoorvoeren voor oplaadpunten zijn (waarvan er al 1 bij dat oplaadpunt zit).

Meerdere gebruiksfuncties die dezelfde parkeerplekken gebruiken

Het kan zijn dat meerdere gebruiksfuncties (zoals woonfunctie, kantoorfunctie, winkelfunctie) dezelfde parkeerplekken gebruiken. De zwaarste regels gelden dan.

NEN 1010 geldt voor oplaadpunten

Het Bbl geeft aan dat oplaadpunten moeten voldoen aan de eisen van NEN 1010 (artikel 4.199

Bbl). Dit geldt voor verplichte oplaadpunten (zie hiervoor) maar ook als ze niet verplicht zijn. En de regel geldt voor oplaadpunten die voor het publiek toegankelijk zijn maar ook voor oplaadpunten die dat niet zijn.

Aanvullende regels voor publieke oplaadpunten

Aanvullend op bovenstaande geeft het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen regels voor oplaadpunten die voor publiek toegankelijk zijn. Zo moeten publieke oplaadpunten voor normaal vermogen beschikken over contactdozen of voertuigconnectoren van het type 2. Ook zijn er eisen vanwege databeveiliging en cybersecurity.

Aanvullende regels voor oplaadpunten in parkeergarages

Aanvullend op bovenstaande gelden extra regels voor oplaadpunten in nieuw te bouwen parkeergarages (ook als er geen gebouw op staat). Dit geldt voor verplichte oplaadpunten (zie hiervoor) maar ook als ze niet verplicht zijn.

Oplaadpunt moet mode 3 of mode 4 zijn

Het oplaadpunt moet voldoen aan mode 3 of mode 4 van NEN 1010 (artikel 4.199, lid 2 Bbl). De NEN 1010 onderscheidt 4 typen oplaadpunten met bijbehorende eisen. Die heten mode 1, mode 2, mode 3 en mode 4. Laadpunten in nieuwe parkeergarages moeten voldoen aan mode 3 of mode 4. Bij laadpunten van mode 3 of 4 vindt het opladen van de autoaccu gecontroleerd plaats. De auto en het laadpunt communiceren met elkaar. Dit verkleint de kans op storingen en het ontstaan van brand. In de NIPV-publicatie 'Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen' staat meer informatie over deze oplaadpunten.

Oplaadpunten tegelijk uitschakelen en aangeven waar ze zijn

De parkeergarage moet een voorziening hebben die de oplaadpunten tegelijkertijd kan uitschakelen. Bijvoorbeeld een handmatige stopknop. Dat geeft de brandweer zekerheid dat er geen elektrische spanning meer is. Bij de toegang van de parkeergarage moet informatie staan over (de uitvoering van) die voorziening en waar de oplaadpunten zijn.

Dit staat in artikel 4.230a van het Bbl.

Gebouweigenaar

De regels over oplaadpunten en leidingdoorvoeren richten zich op de eigenaar van het gebouw waar de parkeerplekken bij horen. Want de gebouweigenaar zal meestal degene zijn die over de parkeerplekken gaat.

Bestaande bouw, verbouw

Ook voor oplaadpunten bij bestaande bouw en oplaadpunten bij verbouw gelden regels van het Bbl.

