

## Oplaadpunten voor elektrische voertuigen: regels bij verbouw

Bij het verbouwen van gebouwen kan het verplicht zijn om een oplaadpunt (laadpaal) te hebben voor elektrische voertuigen of leidingdoorvoeren voor oplaadpunten. Dat hangt af van de soort verbouwing, het soort gebouw en het aantal parkeerplekken. De eisen zijn er vanwege de (2e herziening van de) richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD III).

- [Oplaadpunt en elektrisch voertuig](#)
- [GevalLEN waarin oplaadpunten en leidingdoorvoeren bij verbouw verplicht zijn](#)
- [Woongebouw moet leidingdoorvoeren voor oplaadpunten hebben](#)
- [Utiliteitsgebouw moet leidingdoorvoeren en minstens 1 oplaadpunt hebben](#)
- [Meerdere gebruiksfuncties die dezelfde parkeerplekken gebruiken](#)
- [NEN 1010 geldt voor oplaadpunten](#)
- [Aanvullende regels voor publieke oplaadpunten](#)
- [Aanvullende regels voor oplaadpunten in parkeergarages](#)
- [Oplaadpunt moet mode 3 of mode 4 zijn](#)
- [Oplaadpunten tegelijk uitschakelen en aangeven waar ze zijn](#)
- [Gebouweigenaar](#)
- [Nieuwbouw, bestaande bouw](#)

### 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.

### GevalLEN waarin oplaadpunten en leidingdoorvoeren bij verbouw verplicht zijn

Bij het verbouwen gelden regels voor oplaadpunten en leidingdoorvoeren (artikel 5.21c Bbl). De regels gelden alleen als het verbouwen voldoet aan alle volgende criteria:

- het gaat om een [ingrijpende renovatie](#)
- de ingrijpende renovatie heeft betrekking op de:
  - parkeergelegenheid in of buiten het gebouw, of

- elektrische infrastructuur van het gebouw of van de parkeergelegenheid buiten het gebouw
- de kosten voor het aanleggen van de oplaadpunten en de leidingdoorvoeren bedragen maximaal 7% van de kosten van de ingrijpende renovatie. Het gaat om kosten die direct verbonden zijn met de aanleg van de leidingdoorvoeren en laadpunten. Dus de kosten voor ontwerp, materialen en installatie van die laadinfrastructuur. Het gaat niet om kosten die ook zonder de aanleg van laadinfrastructuur zouden zijn gemaakt. Tot de kosten van de ingrijpende renovatie behoren alle kosten van de renovatie van gebouw en parkeergelegenheid. Bij een uitvoering in fasen gaat het om de kosten van de verschillende fasen bij elkaar opgeteld.

### **Woongebouw moet leidingdoorvoeren voor oplaadpunten hebben**

Voldoet het aan de criteria en gaat het om een woongebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben. Leidingdoorvoeren zijn kabelgoten of loze leidingen waar kabels doorheen te trekken zijn.

Dit volgt uit een combinatie van artikel 5.21d en artikel 4.160b, lid 1 van het Bbl.

### **Utiliteitsgebouw moet leidingdoorvoeren en minstens 1 oplaadpunt hebben**

Voldoet het aan de criteria en gaat het om een utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal 1 op de 5 parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben. 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).

Dit volgt uit een combinatie van artikel 5.21d en artikel 4.160b, lid 2 van het Bbl.

### **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**

Volgens het Bbl moeten oplaadpunten voldoen aan de eisen van NEN 1010 (artikel 5.21d in combinatie met artikel 4.199, lid 1 Bbl). Dit geldt voor verplichte oplaadpunten, maar ook als ze niet verplicht zijn. En de regel geldt voor oplaadpunten die voor het publiek toegankelijk zijn en 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 contactdozen of voertuigconnectoren van het type 2 hebben. Of gelden er eisen vanwege databeveiliging en cybersecurity.

### **Aanvullende regels voor oplaadpunten in parkeergarages**

Naast de genoemde regels zijn er aanvullende voorschriften voor het installeren van oplaadpunten bij het renoveren van parkeergarages, ongeacht of deze onderdeel uitmaken van een gebouw. Deze regels zijn van toepassing op zowel verplichte als niet-verplichte oplaadpunten. Ze gelden ook voor nieuw te installeren laadvoorzieningen, voor zover deze gaan over een andere gebruiksfunctie voor het parkeren van motorvoertuigen, omdat dit

wordt beschouwd als een verbouwing van het bestaande bouwwerk. Deze regels gelden niet voor reeds bestaande laadvoorzieningen. Dit staat in artikel 5.4 lid 4 Bbl.

### **Oplaadpunt moet mode 3 of mode 4 zijn**

Het oplaadpunt moet voldoen aan mode 3 of mode 4 van NEN 1010. 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.

Dit volgt uit een combinatie van artikel 5.21d en artikel 4.199, lid 2 van het Bbl.

### **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. De verplichting geldt alleen voor de nieuw te plaatsen oplaadpunten en niet voor eventuele bestaande oplaadpunten waar de verbouw geen betrekking op heeft.

Dit volgt uit een combinatie van artikel 5.21d en 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.

### **Nieuwbouw, bestaande bouw**

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

