

Brochure

Laadpunten bij corporaties

Maart 2025



Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Inleiding | 2 |
| 10 fabels (én feiten) over elektrisch rijden | 3 |
| Mogelijkheden voor laadpunten per parkeersituatie | 8 |
| Eengezinswoningen | 9 |
| Garagebox | 9 |
| Publiek terrein | 9 |
| Collectief parkeerterrein | 10 |
| Laadplein | 10 |
| Inprikpunt | 11 |
| Ringleiding | 11 |
| Voorbeeldcases | 12 |
| Altera Vastgoed | 13 |
| Achmea Real Estate | 14 |
| Colofon | 15 |

Inleiding

Het is inmiddels een paar jaar geleden dat 23 woningcorporaties en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) het startsein gaven voor laadpunten. In 2020 verscheen hierover het eerste [rapport vanuit Huren en Laden](#).

Sinds die tijd zijn er veel ontwikkelingen geweest. Zo zijn er – mede dankzij subsidies vanuit het Rijk – veel elektrische auto's en laadpunten bijgekomen en is de regelgeving helder en goed uitvoerbaar geworden. Ook heeft de sector zelf ervaring opgedaan.

Het is belangrijk om deze kennis te delen. We zien namelijk dat steeds meer huurders van parkeerplaatsen en VvE's aankloppen bij woningcorporaties. Het is belangrijk om hier proactief mee aan de slag te gaan en hierdoor zelf de controle te behouden.

In deze brochure vindt u daarom de belangrijkste fabels (én feiten) rondom elektrisch rijden, bieden we concrete voorbeelden van laadpuntmogelijkheden per parkeersituatie en behandelen we een aantal voorbeeldcases ter inspiratie. Op die manier bent u beter geïnformeerd over en voorbereid op de groeiende vraag, kunt u deze ontwikkeling faciliteren én de touwtjes in handen houden. Zo werken we samen aan een toekomst met uitstootvrij verkeer.

10 Fabels (én feiten) over elektrisch rijden



Als het gaat om elektrisch rijden, is het niet altijd duidelijk wat corporaties hier wel of niet mee moeten, of ze hieraan mogen verdienen en welke kansen er liggen. In dit overzicht vindt u veelgehoorde aannames én bijbehorende fabels, inclusief de feiten.

Aanname 1:

“Corporaties hoeven hier niets mee.”

Fabel 1

“Dit is een taak van de gemeente.”

ⓘ **Feit:** De gemeente voorziet alleen in laadpalen op openbare parkeerplaatsen. Die capaciteit is en blijft beperkt. Daarnaast is thuis laden gemakkelijker, veiliger, en goedkoper én kan het ook nog geld opleveren, zowel voor huurders als verhuurders.

Fabel 2

“Onze huurders rijden niet elektrisch en gaan dit ook niet snel doen.”

ⓘ **Feit:** De vraag bij corporaties komt nu vooral van zakelijke huurders van parkeerplaatsen, specifieke doelgroepen (taxichauffeurs) en van kopers in een VvE. Het is de verwachting dat steeds meer mensen elektrisch gaan rijden. Waterstof zal naar verwachting geen rol gaan spelen voor personenauto's. Mede door goedkopere elektrische auto's en het groeiende aanbod aan tweedehands modellen geldt dit ook voor particuliere huurders.

Fabel 3

“Laden aan publieke palen is een prima oplossing voor onze huurders.”

ⓘ **Feit:** Laadpalen in de wijk zijn niet altijd beschikbaar of dicht in de buurt. Ook is er in stedelijk gebied vaak betaald parkeren en kan het laadtarief een stuk hoger zijn dan de verhuurder kostendekkend kan aanbieden. Laden op eigen parkeerplaats, is dus ook financieel gunstiger.

Aanname 2:

“Corporaties mogen hier niets mee of kunnen er niet aan verdienen.”

Fabel 4

“Corporaties mogen niet investeren in laadpunten.”

📘 **Feit:** Corporaties mogen wel degelijk investeren in laadpunten, maar alleen voor de eigen huurders. De Autoriteit Woningcorporaties heeft dit helder [beschreven](#).

Fabel 5

“De investering is te hoog.”

📘 **Feit:** Er zijn verschillende investeringen en bijbehorende kostenplaatjes. Zo kan je investeren in één laadpunt of infrastructuur waar meerdere huurders gebruik van kunnen maken. Ook zijn investeringen door externe partijen mogelijk.

Fabel 6

“De investering is voor de corporatie niet terug te verdienen.”

📘 **Feit:** Omdat parkeerplaatsen niet onder de huurbescherming vallen, kunnen corporaties de prijs van een parkeerplaats zelf bepalen. Dit betekent dat corporaties op elk moment kunnen besluiten om een parkeerplaats mét laadpunt tegen een hogere prijs te verhuren dan één zonder. Is er sprake van een VvE? Dan kan die een opslag vragen op de laadprijs om de investering sneller terug te verdienen. Ook komen VvE's in aanmerking voor [subsidie](#) voor oplaadpuntenadvies en basislaadinfrastructuur.

Aanname 3:

“Er zijn technische hobbels waardoor er vanaf gezien moet worden.”

Fabel 7

“Elektrische auto’s maken een parkeergarage minder brandveilig.”

🕒 **Feit:** In z’n algemeenheid zijn moderne auto’s – elektrisch of niet – vaak groter en bevatten ze meer kunststofonderdelen. De oudere parkeergarages zijn niet [berekend](#) op deze grotere brandlast.

Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), het kenniscentrum van de brandweer, stelt dat het parkeren en laden van elektrische auto’s slechts leidt tot beperkte en beheersbare extra risico’s op brand. In hun [infographic](#) lees je wat je per fase kunt doen om veilig parkeren en laden van elektrische voertuigen ook in bestaande situaties mogelijk te maken. Op [de website van vveladen](#) vind je video’s met onafhankelijke informatie waarmee je de risico’s en concrete verbeteringen in de garage in kaart kunt brengen.

Fabel 8

“Het afrekenen van laadkosten geeft een belasting voor de organisatie.”

🕒 **Feit:** Omdat laadpunten zelf een meter hebben en op afstand uitleesbaar zijn, is het altijd duidelijk wie wanneer en hoeveel stroom heeft gebruikt om diens auto op te laden. Ook fungeert de laadpas als een soort creditcard. Er zijn bedrijven die het verrekenen van de kosten uit handen nemen, hier hebben laadpaalleveranciers en adviseurs veel ervaring mee.

Fabel 9

“Het laden van elektrische auto’s geeft problemen met de capaciteit van de collectieve meter en/of de netcapaciteit.”

🕒 **Feit:** Elektrische auto’s laden niet allemaal tegelijkertijd. Door slimme laadpalen te schakelen met DLB (dynamic load balancing) kunnen laadpunten de beschikbare elektrische capaciteit delen. De techniek regelt dat elektrische auto’s de hoeveelheid laadstroom krijgen die de aansluiting op dat moment ‘over heeft’. Dit is zo in te stellen dat auto’s weer “vol” zijn op het moment dat dat nodig is. [Laadpaalaanbieders, gespecialiseerde installateurs en Laadadviseurs kunnen hierbij helpen.](#)

Fabel 10

“Ik kan beter wachten tot de overheid corporaties gaat dwingen.”

🕒 **Feit:** De Europese richtlijn EPBD IV verplicht overheden om vóór 2027 onnodige belemmeringen voor de installatie van laadinfrastructuur weg te halen. Er wordt in Nederland daarom nieuwe regelgeving voorbereid: de notificatieregeling. Hiermee kunnen initiatiefnemers, kopers binnen een VvE, zelf laadinfrastructuur aanleggen. Besturen van VvE’s moeten dan redelijke plannen goedkeuren, waardoor de verhuurder minder regie heeft op de aanleg van laadinfrastructuur. Het is daarom aan te raden om een goed en toekomstbestendig plan op te stellen vanuit de VvE. Een stappenplan vindt u [hier](#).

Mogelijkheden voor laadpunten per parkeersituatie



Van een eigen oprit tot een collectief parkeerterrein; er zijn meerdere plekken waar je je elektrische auto kunt parkeren én opladen. Maar waar moet je rekening mee houden? In dit hoofdstuk behandelen we de verschillende parkeersituaties en welke laadpuntmogelijkheden er zijn.



Eengezinswoningen

Hebben huurders een eigen parkeerplaats bij hun woning, zoals een oprit? Dan kunt u als verhuurder toestemming geven voor het plaatsen van een laadpunt. De auto moet dan wel op eigen terrein geparkeerd worden, een kabeltje over de stoep is in de meeste gemeenten niet toegestaan. De verhuurder kan voorwaarden stellen. Bijvoorbeeld dat de huurder de kosten voor het plaatsen en onderhouden van het laadpunt voor eigen rekening neemt, en dat de veiligheid wordt gewaarborgd. Benieuwd welke voorwaarden u kunt stellen? Verschillende corporaties zoals [Wetland Wonen](#) en [Woonwaard](#), geven deze toestemming al.



Garagebox

Willen huurders een laadpunt plaatsen in een garagebox? Dan moet er rekening worden gehouden met de stroomvoorziening. Een laadpunt heeft namelijk een eigen groep nodig. Is dit niet mogelijk? Dan adviseren we de aanvraag af te wijzen.



Publiek terrein

Veel huurders hebben geen eigen parkeerplaats en moeten daarom parkeren op publiek terrein. Op de website van de gemeente vindt de huurder een overzicht van alle publieke laadpalen.

Collectief parkeerterrein

Ook op een collectief parkeerterrein zijn steeds meer elektrische auto's te vinden. Maar als iedereen een eigen laadpunt gaat regelen, zorgt dat onder andere voor veel lelijke kabels, hoge installatiekosten en gedoe rond afrekenen. Regie vanuit de verhuurder is daarom noodzakelijk. Daarin zijn er verschillende mogelijkheden:



Laadplein

Op een deel van het parkeerterrein wordt een laadplein ingericht. Zo kunnen alle elektrische auto's bij elkaar staan en een laadpunt met elkaar delen. Dit is sowieso mogelijk als er parkeerruimte over is of als er geen vaste parkeerplaatsen zijn. Om een laadplein tot stand te brengen, is het ook vaak mogelijk om huurders te laten ruilen van parkeerplaats.

Bij dit model kunt u desgewenst externe partijen laten investeren in het laadpunt. Dit scheelt u investeringskosten. Het nadeel is dat externe partijen een hoog laadtarief kunnen rekenen of een lange exploitatietermijn kunnen opleggen – op termijn betalen u en uw huurders het alsnog zelf. Het is daarom belangrijk om goede afspraken te maken met deze partij. Bijvoorbeeld hoe het laadtarief wordt bepaald en hoe u tussentijds kunt afkopen. Op welke punten u moet letten, leest u [hier](#).

Geschikt voor:

- Situaties waar structureel parkeerplaatsen over zijn
- Situaties waar parkeerplaatsen geruild kunnen worden

Kostenindicatie:

€ 4.000,- voor het eerste laadpunt
 € 2.500,- per extra laadpunt

Inprikpunt

Veel verhuurders kiezen voor een zogeheten inprikpunt. Dit betekent dat er een submeterkast in de garage komt, op kosten van de verhuurder of de VvE. Bewoners kunnen zelf opdracht geven voor bekabeling vanuit het inprikpunt tot aan hun laadpunt.

Geschikt voor:

- Alle garages

Kostenindicatie:

€ 10.000,- per garage voor de verhuurder

€ 2.000,- per laadpunt voor de elektrische rijder

Ringleiding

Liever huurders de mogelijkheid geven om direct een laadpunt in te prikken bij hun parkeerplek? Dan is een ringleiding een passende mogelijkheid. Een ringleiding kan in de hele parkeergarage of in een deel van de garage gelegd worden. In dat laatste geval is het van belang dat de parkeerplaatsen zijn gegroepeerd. U kunt er dan voor kiezen om parkeerplaatsen te verruilen zodat elektrische auto's naast elkaar staan. U kunt dat deel van de plekken dan laten voorzien van een ringleiding.

Geschikt voor:

- Grote garages met veel elektrische rijders

Kostenindicatie:

€ 900,- per parkeerplaats

€ 2.000,- per laadpunt

Voorbeeld cases



Een aantal verhuurders heeft al de stap gezet om laadpunten aan te laten brengen.

We delen graag een aantal succesverhalen.

Altera Vastgoed

“We hebben in verschillende complexen al laadvoorzieningen gerealiseerd”, vertelt Marie-Louise van der Lugt, assetmanager woningen bij Altera Vastgoed. Haar twee gouden tips voor een gezond verdienmiddel?

“Zorg bij zwerfplekken voor een laadplein. Uit onderzoek blijkt namelijk dat huurders het prima vinden om laadpunten te delen. Met name bij nieuwbouw is dit eenvoudig te realiseren. Ook is er minder infrastructuur nodig als vaste parkeerplaatsen worden omgeruild en elektrische auto’s zo bij elkaar kunnen staan. In nieuwe huurovereenkomsten nemen we daarom een extra waarborg mee. Huurders zijn dan verplicht hun parkeerplaats in te wisselen als dat het elektrisch laden ten goede komt.”



Bilderdijktoren



Zaanse Helden

Achmea Real Estate

“Steeds meer huurders verwachten dat ze hun elektrische auto kunnen laden”, ziet ook Neal Janssen, technisch manager woningbeleggingen bij Achmea Real Estate.

“Voor ons is het van belang dat dit ordelijk kan gebeuren. Dit doen we niet overal direct en niet pro-actief. Er moet bijvoorbeeld voldoende vraag zijn. Bij grotere parkeergarages is die er nu al en kleinere garages zullen de komende jaren snel volgen. Mijn tip voor collega-verhuurders is om het niet te ingewikkeld te maken. Willen huurders een laadpunt? Onderzoek of het veilig kan en of er voldoende capaciteit aanwezig is. Zorg voor een goed PVE met duidelijke uitgangspunten. Kunnen de laadpalen bijvoorbeeld bij de entrees gepositioneerd worden?”



Complex Utrecht



Complex Amsterdam

Colofon

Deze brochure is opgesteld door NAL Themagroep Privaat Laden G4-MRAe met medewerking van Maarten Corpeleijn, onafhankelijk adviseur laadpunten voor verhuurders (www.hurenenladen.nl)

NAI Nationale
Agenda
Laadinfrastructuur

Dit is een uitgave van
Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl
Maart 2025