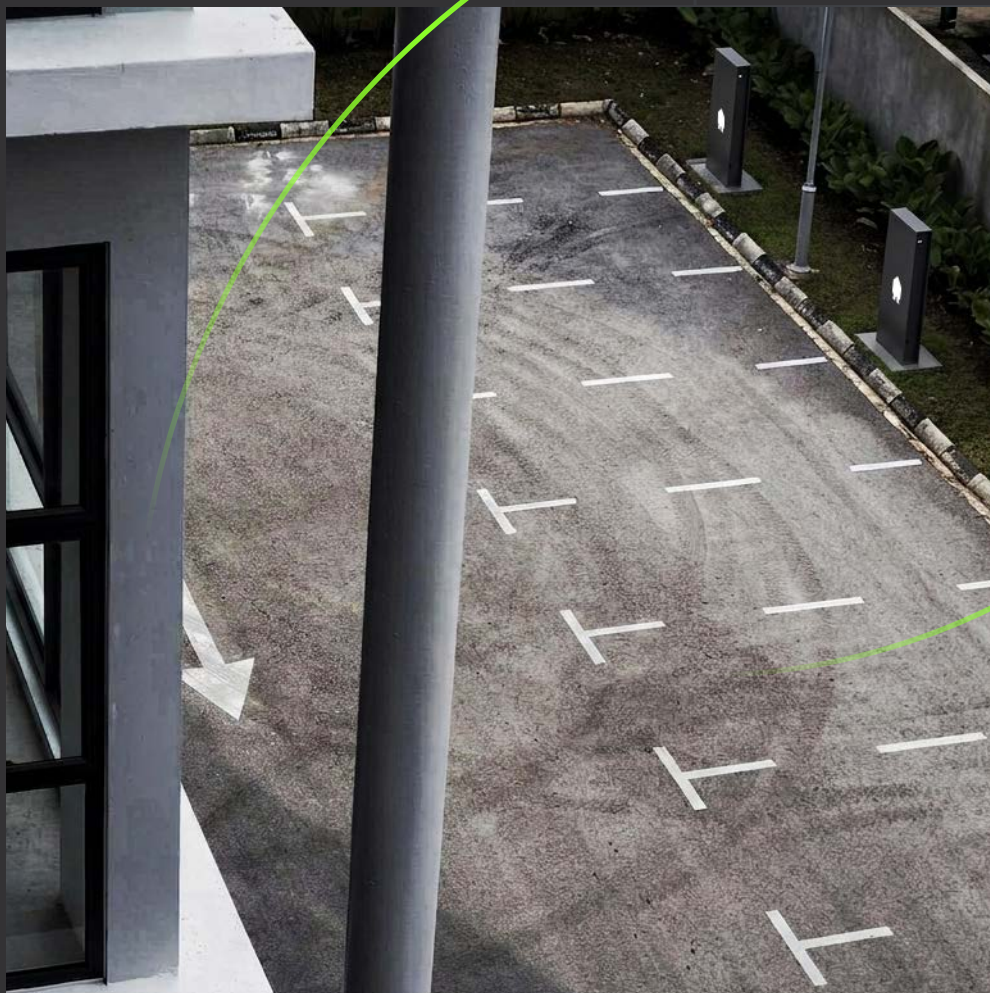
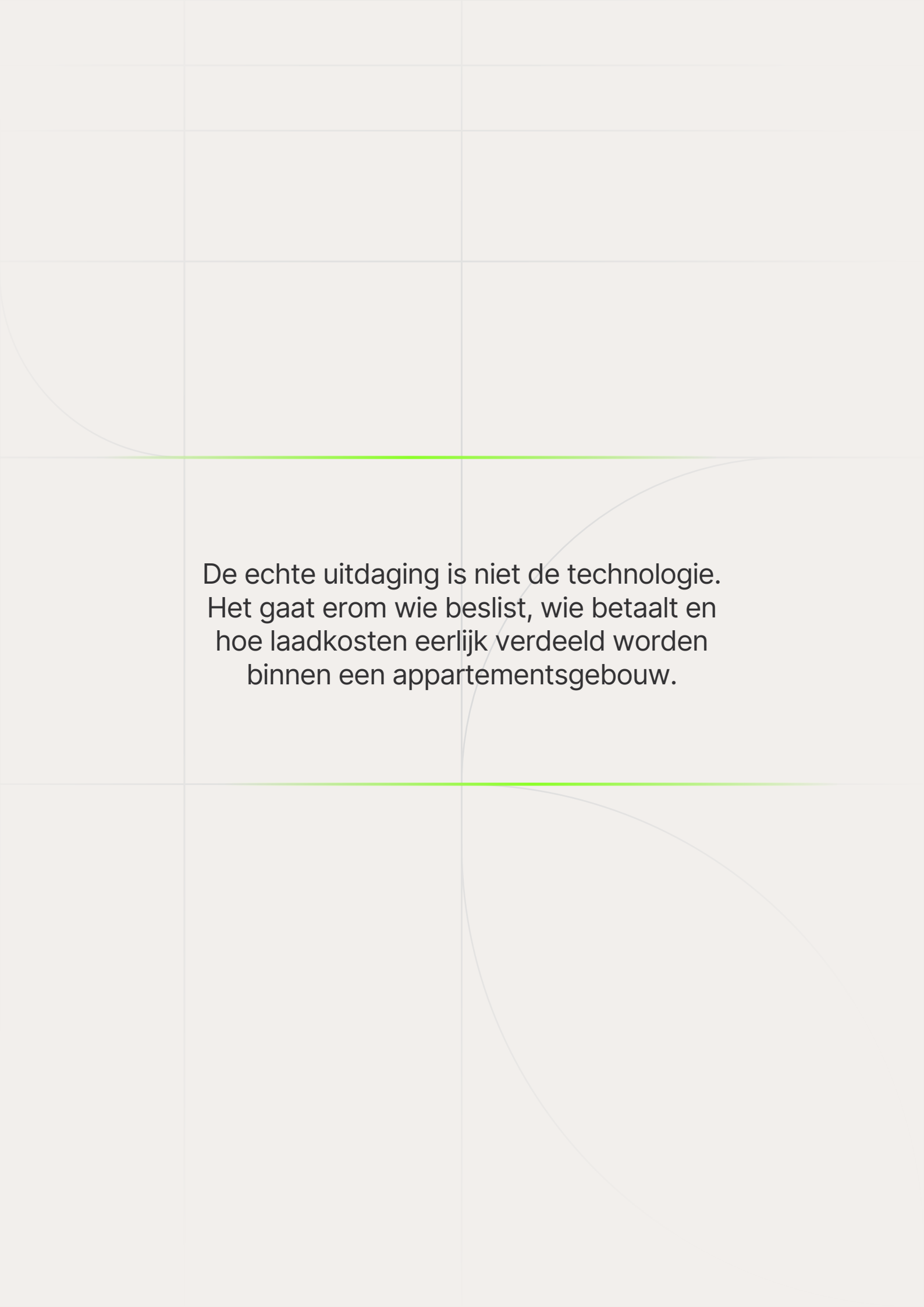




EV-laden in mede-eigendom

Een praktische gids voor VME's en syndici in België



De echte uitdaging is niet de technologie.
Het gaat erom wie beslist, wie betaalt en
hoe laadkosten eerlijk verdeeld worden
binnen een appartementsgebouw.

EV-laden komt naar je gebouw. Klaar of niet.

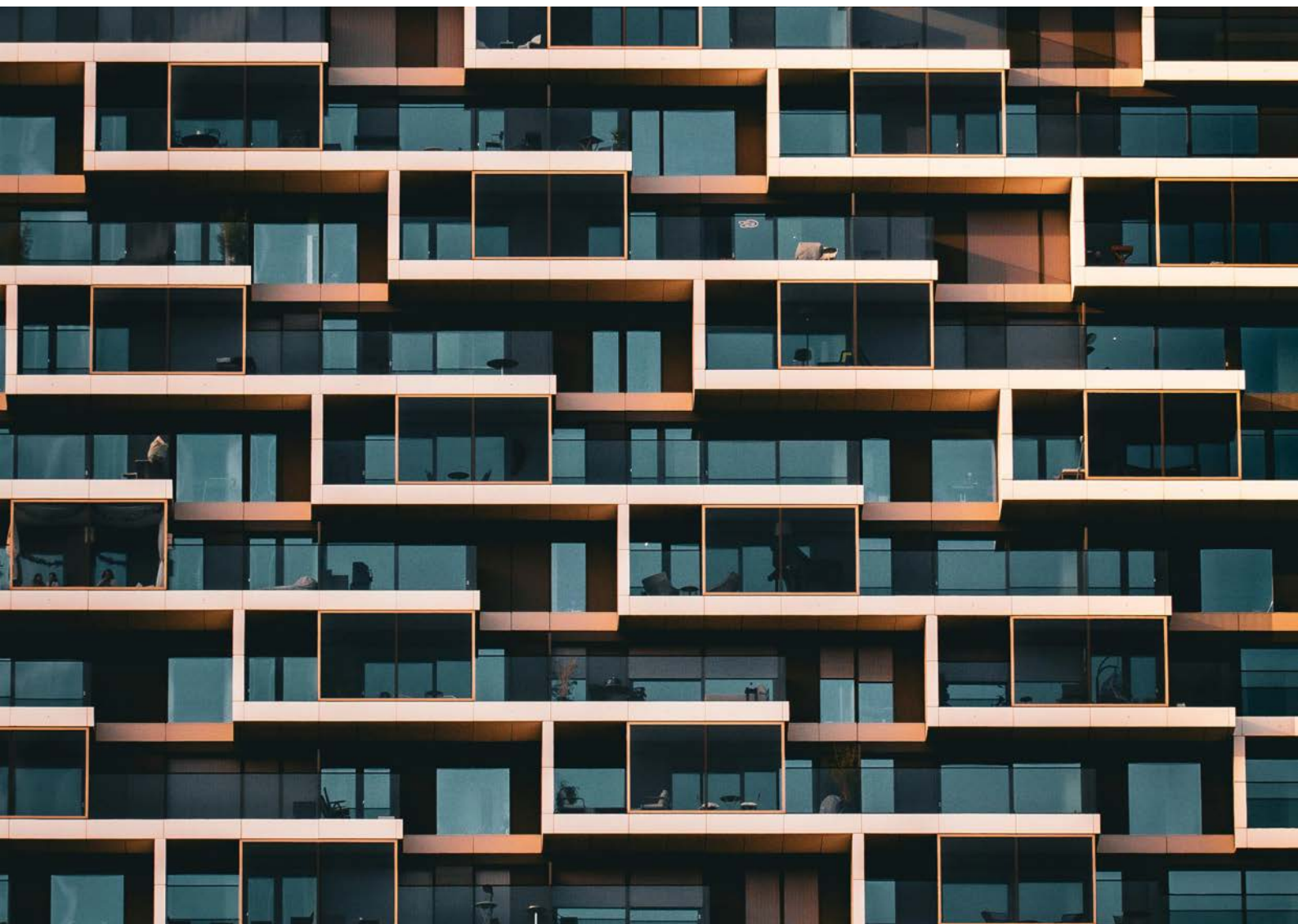
Steeds meer bewoners van appartementsgebouwen rijden elektrisch. Ze willen thuis laden, op hun eigen parkeerplaats. En wanneer dat niet kan, stellen ze dezelfde vraag: waarom niet?

Voor verenigingen van mede-eigenaars (VME's) en syndici komt die vraag vaak sneller dan verwacht. Wat begint met één bewoner die een laadpunt wil installeren, groeit snel uit tot een bredere discussie over infrastructuur, capaciteit, kostenverdeling en toekomstvisie.

Want EV-laden in appartementsgebouwen draait zelden alleen om een laadpaal.

Het gaat ook over private versus gemeenschappelijke parkeerplaatsen, de beschikbare elektrische capaciteit, slimme sturing, verdeelde of gedeelde kosten, verantwoordelijkheid, beheer en schaalbaarheid op de lange termijn.

Deze gids helpt VME's en syndici om de juiste vragen te stellen vóór er infrastructuurbeslissingen worden genomen die het gebouw jarenlang zullen beïnvloeden.



De drie vragen die elke VME eerst moet beantwoorden

Vooraleer je nadenkt over types laadpalen of installatiekosten, zijn er drie fundamentele vragen die bijna alles bepalen. Worden die verkeerd aangepakt, dan ontstaan later vaak technische beperkingen of discussies binnen de mede-eigendom.

1

Zijn de parkeerplaatsen privaat of gemeenschappelijk?

In Belgische appartementsgebouwen bestaan vaak verschillende situaties naast elkaar. Sommige parkeerplaatsen zijn privaat eigendom, andere maken deel uit van de gemeenschappelijke delen of worden verhuurd.

Dat is belangrijk, omdat het bepaalt wie de installaties kan goedkeuren, wie verantwoordelijkheid draagt voor de infrastructuur en hoe toekomstige uitbreidingen georganiseerd worden.

Een individuele eigenaar heeft andere rechten dan een bewoner die gebruik maakt van een gemeenschappelijke parkeerplaats.

Een duidelijke analyse van de parkeersituatie is daarom het vertrekpunt van elk laadproject.

2

Wie wordt eigenaar van de laadinfrastructuur?

Dat is een aparte vraag van het eigendom van de parkeerplaats.

Een laadpunt kan eigendom zijn van een individuele bewoner van de VME of van een externe exploitant of servicepartner.

Elke keuze heeft gevolgen voor onderhoud, beheer, upgrades en toekomstige uitbreidingen.

Individuele laadpunten lossen misschien een onmiddellijke behoefte op, maar kunnen op termijn leiden tot een versnipperde infrastructuur die moeilijk schaalbaar wordt.

Een collectieve aanpak vraagt meer coördinatie, maar biedt vaak meer eenvoud en flexibiliteit op lange termijn.

3

Hoe wordt het laadverbruik correct afgerekend?

Hier ontstaan in de praktijk vaak de grootste discussies.

Wanneer meerdere laadpunten gebruikmaken van dezelfde elektrische aansluiting van het gebouw, moet het individuele verbruik correct geregistreerd en doorgerekend worden.

Bewoners zonder elektrische wagen willen doorgaans niet meebetalen voor het laadverbruik van anderen. Tegelijk wil een syndicus geen complexe manuele berekeningen moeten uitvoeren.

Een goed systeem registreert elke laadsessie afzonderlijk en wijst de kosten automatisch toe aan de juiste gebruiker. Zo blijft de administratie beheersbaar en worden discussies vermeden.

Hoe appartementsgebouwen elektrisch zijn opgebouwd

De meeste appartementsgebouwen zijn oorspronkelijk niet ontworpen voor grootschalig EV-laden.

De elektrische infrastructuur voedt vandaag al:

De elektrische infrastructuur voedt vandaag al de appartementen, de verlichting, liften, ventilatie en andere gemeenschappelijke installaties.

EV-laden voegt daar een aanzienlijke extra energievraag aan toe.

De uitdaging zit niet in het gemiddelde verbruik, maar in de piekmomenten.

Laadpunten toevoegen zonder inzicht in het energieprofiel van het gebouw is zoals extra rijstroken aanleggen zonder te kijken wat er aan het kruispunt gebeurt.



Waarom piekverbruik belangrijk is

Het elektriciteitsverbruik van een gebouw verandert voortdurend. In residentiële gebouwen ontstaan pieken meestal 's morgens en vooral 's avonds wanneer bewoners thuiskomen.

Net dan worden ook elektrische voertuigen ingeplugd.

Wanneer meerdere bewoners tegelijk laden, kan de totale belasting snel oplopen en de beschikbare capaciteit van het gebouw overschrijden.

Zonder slimme aansturing leidt dat mogelijk tot:

Zonder slimme aansturing leidt dat mogelijk tot een overbelasting van de installatie, dure netverzwaringen en beperkingen voor toekomstige uitbreidingen.

De oplossing is niet altijd een zwaardere aansluiting. Vaak ligt de oplossing in slimmer energiebeheer.

Wat load balancing doet

Load balancing verdeelt het beschikbare vermogen intelligent over actieve laadpunten.

In plaats van alle laadpunten tegelijk op vol vermogen te laten werken, past het systeem het laadvermogen automatisch aan op basis van het totale verbruik van het gebouw.

Wanneer het gebouw meer energie verbruikt, verlaagt het laadvermogen tijdelijk. Wanneer er opnieuw capaciteit beschikbaar is, stijgt het laadvermogen automatisch.

Zo kan een appartementsgebouw aanzienlijk meer laadpunten ondersteunen zonder onmiddellijk zware investeringen in netverzwaring.

De vier situaties die de meeste VME's herkennen

Geen enkel gebouw is identiek. Toch vallen de meeste discussies rond EV-laden binnen één van deze vier situaties.

1 Privatieve parkeerplaatsen, individuele laadvragen

Dit is meestal het startpunt. Eén of twee bewoners kopen een elektrische wagen en vragen om een laadpunt te installeren op hun eigen parkeerplaats.

De praktische vragen volgen snel:

Kan de elektrische infrastructuur extra belasting aan? Welke aansluiting wordt gebruikt? Hoe wordt het verbruik afgerekend? En wat gebeurt er wanneer die bewoner verhuist?

Een individuele oplossing kan vandaag werken, maar toekomstige uitbreidingen bemoeilijken.

2 Gemeenschappelijke parking, collectieve laadinfrastructuur

Sommige VME's kiezen voor een collectieve aanpak waarbij laadinfrastructuur centraal wordt georganiseerd.

In dit model beheert de VME de infrastructuur, terwijl elke gebruiker individueel geïdentificeerd wordt en enkel betaalt voor zijn eigen verbruik.

Dat zorgt meestal voor meer uniformiteit, een eenvoudiger beheer, betere schaalbaarheid en meer toekomstzekerheid.

Maar het vraagt ook duidelijke afspraken en investeringsbeslissingen.

3 Gemengde situatie

Veel gebouwen combineren privatieve plaatsen, gemeenschappelijke zones en huurders.

Daardoor ontstaan vaak verschillende verwachtingen. Sommige bewoners willen onmiddellijk laden. Anderen verkiezen een collectieve aanpak. Nog anderen hebben vandaag geen elektrische wagen en willen niet bijdragen aan infrastructuur die ze niet gebruiken.

Zonder duidelijke visie wordt het moeilijk om toekomstige aanvragen consistent te behandelen.

4 Nieuwbouw of renovatie

Gebouwen in aanbouw of renovatie hebben een belangrijk voordeel: ze kunnen vanaf het begin voorbereid worden op toekomstige EV-vraag.

Dit is het ideale moment om bekabeling te voorzien, capaciteit correct te verdelen en toekomstige uitbreidingen mee te nemen in het plan.

Vorbereiden tijdens de bouwphase is aanzienlijk goedkoper dan later retrofitting uitvoeren.

Waaruit een toekomstgerichte oplossing bestaat

Een schaalbare laadoplossing doet meer dan laadpunten installeren.

Ze combineert slim energiebeheer, correcte verrekening, eenvoudig beheer en flexibiliteit voor toekomstige groei.

Het systeem moet het energieverbruik van het gebouw continu monitoren zodat laadvermogen automatisch aangepast wordt zonder de infrastructuur te overbelasten.

Daarnaast moet elke laadsessie correct geregistreerd worden zodat bewoners enkel betalen voor hun eigen verbruik.

Ook operationele eenvoud is belangrijk. Een versnipperde infrastructuur waarbij elke bewoner eigen systemen beheert, wordt snel complex en moeilijk onderhoudbaar.

Tot slot moet de oplossing voorbereid zijn op groei. Het aantal elektrische voertuigen in appartementsgebouwen zal de komende jaren sterk blijven stijgen.

Hoe dit er in de praktijk uit ziet

Stel een appartementsgebouw voor met 40 appartementen en een ondergrondse parking. Tien bewoners rijden vandaag elektrisch, maar dat aantal zal de komende jaren toenemen.

In plaats van losse individuele laadpunten kiest de VME voor gedeelde infrastructuur met centraal energiebeheer.

Bewoners activeren hun laadsessie via een app of laadpas. Elke sessie wordt individueel geregistreerd.

Op het einde van de maand worden de laadkosten automatisch toegewezen op basis van werkelijk verbruik. Bewoners zonder elektrische wagen betalen niet mee voor laadverbruik van anderen.

Wanneer later bijkomende bewoners elektrisch gaan rijden, kunnen extra laadpunten eenvoudig toegevoegd worden zonder het volledige systeem opnieuw te ontwerpen.



De bewoners die laden betalen voor hun eigen verbruik.
Het gebouw blijft binnen zijn elektrische limieten.
De infrastructuur is klaar voor toekomstige groei.

Apartment building readiness scan.

Ja Nee

Heeft je VME een duidelijke visie rond EV-laden?

Zonder duidelijke afspraken ontstaan snel inconsistente beslissingen.

☐ ☐

Is duidelijk welke parkeerplaatsen privaat of gemeenschappelijk zijn?

Dat bepaalt wie beslissingen kan nemen over infrastructuur.

☐ ☐

Ken je de beschikbare elektrische capaciteit van het gebouw?

Zonder inzicht in capaciteit wordt schaalbaarheid moeilijk.

☐ ☐

Is load balancing voorzien?

Zonder slim energiebeheer kan gelijktijdig laden problematisch worden.

☐ ☐

Bestaat er een systeem voor individuele verrekening?

Bestaat er een systeem voor individuele verrekening?

☐ ☐

Is er een langetermijnvisie voor uitbreiding?

Alleen reageren op individuele aanvragen creëert toekomstige beperkingen.

☐ ☐

Is duidelijk wie eigenaar is van de infrastructuur?

Onduidelijk eigenaarschap zorgt later vaak voor conflicten.

☐ ☐

Kan het gebouw binnen enkele jaren meer EV's ondersteunen?

Zo niet, dan is voorbereiding vandaag essentieel.

☐ ☐

0 tot 2 keer "Nee"

Je gebouw is goed voorbereid.

3 tot 5 keer "Nee"

Je gebouw functioneert vandaag, maar er zijn belangrijke aandachtspunten voor toekomstige groei.

6 tot 8 keer "Nee"

Je gebouw is nog niet klaar voor grootschalig EV-laden.

De eerste bijkomende laadvragen zullen waarschijnlijk snel de beperkingen van het gebouw blootleggen.

Niet zeker waar te starten?

Elk appartementsgebouw is anders.

Daarom bieden wij een gratis gebouwanalyse aan waarbij we kijken naar de parkeersituatie, de elektrische infrastructuur, de toekomstige laadbehoeften en de meest schaalbare aanpak voor je gebouw.

Vraag je gratis gebouwanalyse aan via: smappee.com/hoa