



Handreiking Laadinfrastructuur bij gebouwen

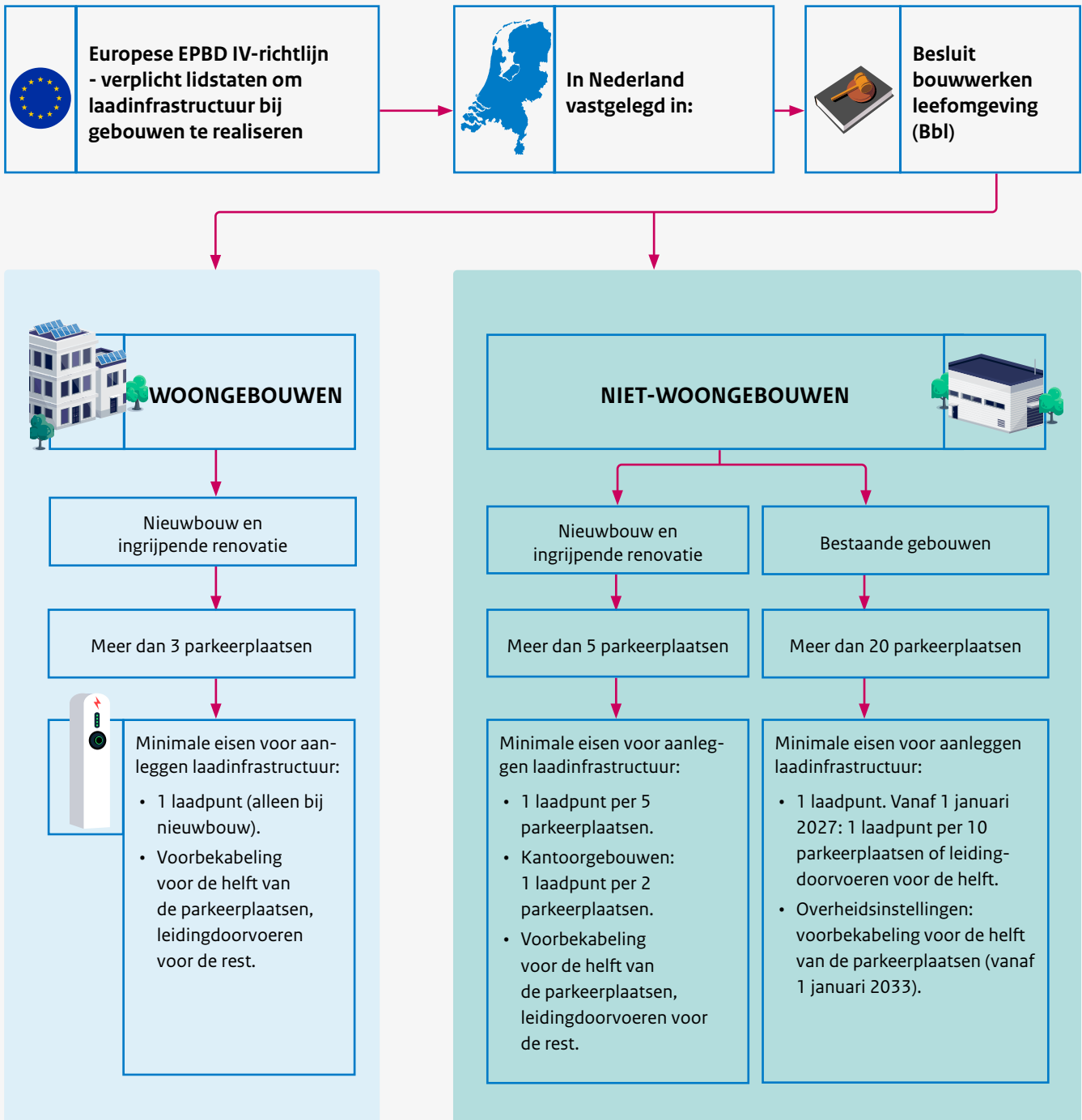
Eisen vanuit de EPBD IV en wettelijke
implementatie

In opdracht van het ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Inhoud

Kort samengevat: waar hebben we het over?	3
Wat is EPBD IV?	4
Stap 1 - Is het voor mij van toepassing?	5
Stap 2 - Waar moet ik aan voldoen?	10
Stap 3 - Hoe geef ik hier invulling aan?	12
Stap 4 - Formele vastlegging en communicatie	18
Stap 5 - Handhaving	19
Bijlage - Praktijkvoorbeelden	20
Bijlage - Wettelijk kader	24
Bijlage - Begrippen en afkortingen	26
Bijlage - Handige links per onderwerp	28

Kort samengevat: waar hebben we het over?



Gebruik de [beslisboom op pagina 6](#) om te bepalen wat voor uw situatie geldt.

Wat is EPBD IV?

De Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) is een Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen. Deze richtlijn bestaat al langer en is in 2024 voor de vierde keer herzien.

Europa wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Elektrisch vervoer helpt om dit doel te halen. Daarvoor zijn voldoende laadpunten bij gebouwen nodig. Met de EPBD IV verplicht de Europese Unie meer laadinfrastructuur bij gebouwen. Artikel 14 regelt de eisen voor laadinfrastructuur bij gebouwen.

Nederland heeft deze Europese richtlijn vertaald naar nationale regels in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De eerste verplichtingen zijn ingegaan op 29 mei 2026. Meer uitleg over de wet vindt u in de bijlage Wettelijk kader.

De EPBD III uit 2018 stelde al eisen aan bestaande niet-woongebouwen met meer dan tien parkeerplaatsen. De EPBD IV breidt deze eisen uit en stelt voor het eerst eisen aan woongebouwen en maakt slim laden verplicht.

Voor wie

Deze handreiking is bedoeld voor:

- Gebouweigenaren
- VvE-bestuurders
- Woningcorporaties
- Projectontwikkelaars
- Gemeenten (vergunningverlening en handhaving)

Hieronder staan ter illustratie enkele voorbeeldsituaties. In de Bijlage Praktijkvoorbeelden vindt u de daar de verdere uitwerking van.

VvE-bestuurder bij een ingrijpende renovatie? Bij een ingrijpende renovatie (meer dan 25% van de gebouwschil) gelden gelijksoortige eisen voor laadinfrastructuur als bij nieuwbouw. Bereid de besluitvorming in de Algemene Ledenvergadering (ALV) en financiering vroegtijdig voor.

Eigenaar van een bestaand bedrijfspand? Uw gebouw moet sinds 2025 al minimaal één laadpunt hebben. Vanaf 2027 worden de eisen aangescherpt.

Supermarkt met parkeerterrein? Bij een ingrijpende renovatie gelden gelijksoortige eisen als bij nieuwbouw. Omdat uw terrein publiek toegankelijk is, zijn ook AFIR-eisen van toepassing. (Europese regels voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur – zie bijlage Wettelijk kader)

Woningcorporatie die nieuwbouw realiseert? Bij nieuwbouw met meer dan drie parkeerplaatsen moet u laadpunten, voorbekabeling en leidingdoorvoeren realiseren. Neem dit vroegtijdig mee in het ontwikkelproces en bepaal de gepaste kostenverrekening in het aanbod voor de toekomstige gebruikers.

Stap 1 - Is het voor mij van toepassing?

Wat telt als parkeerplaats?

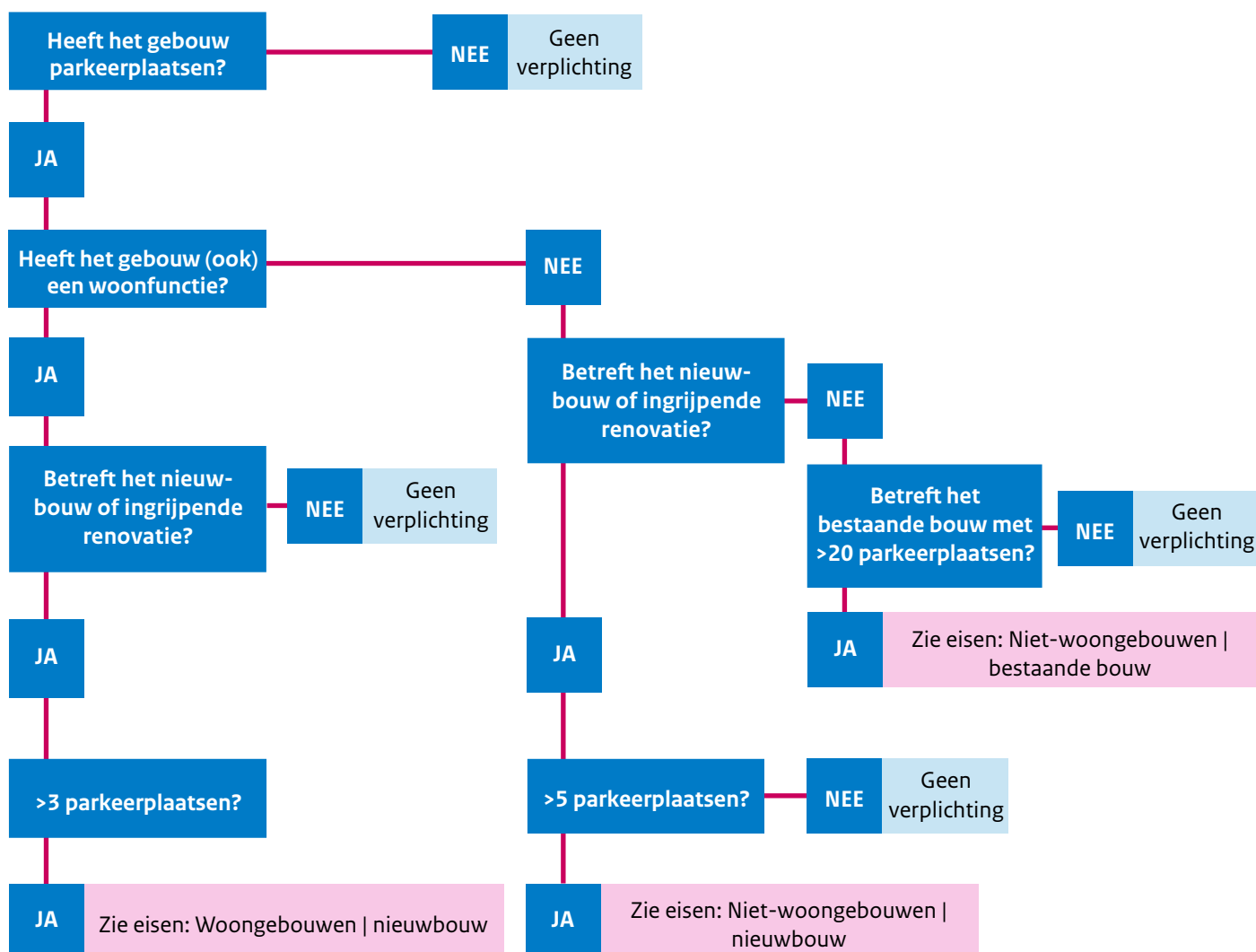
Een parkeerplaats is een vaste plek op een terrein of in een gebouw, bedoeld voor het parkeren van één motorvoertuig. De verplichtingen voor laadinfrastructuur gelden voor parkeerplaatsen die bij een gebouw horen. Volgens het Bbl gaat het om: een parkeergarage in het gebouw, of een parkeerterrein met meerdere parkeerplaatsen direct naast het gebouw. Het gebouw en het parkeerterrein moeten dezelfde eigenaar hebben, en het parkeerterrein moet bestemd zijn voor parkeren door de gebruikers van dat gebouw.

Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen telt u alle plaatsen die bij het gebouw horen, ook als ze nu niet actief worden gebruikt.

 Tijdelijke parkeerplaatsen of plaatsen die uitsluitend bedoeld zijn voor laden en lossen, tellen niet mee.

Vooral bij niet-woongebouwen is het verstandig om eerst te kijken hoeveel parkeerplaatsen u echt gebruikt en hoeveel u in de toekomst verwacht nodig te hebben. Misschien kunt u overbodige parkeerplaatsen laten vervallen.

Beslisboom



Let op: heeft het gebouw (ook) een kantoorfunctie? Dan gelden er specifieke eisen!

Toelichting op de beslisboom

Met de beslisboom hierboven bepaalt u snel of de EPBD IV-eisen voor uw gebouw gelden. Beantwoord de vragen één voor één en volg de pijlen. De beslisboom kent sterk uiteenlopende uitkomsten, let dus goed op de juiste inschatting van het bouwtype of de bouwsituatie.

Let op deze twee punten bij het doorlopen van de beslisboom:

1. Een ingrijpende renovatie van een bestaand gebouw leidt tot dezelfde eisen als nieuwbouw. Behalve de eis voor minimaal één laadpunt: die geldt alleen voor nieuwbouw, niet voor renovaties.
2. Bij gebouwen met gecombineerde woon- en niet-woonfuncties gelden de regels voor woongebouwen. Een niet-woongebouw met een kantoorfunctie valt volledig onder kantoor-eisen.

Toepassingsbereik

De volgende drie elementen bepalen welke eisen gelden:

1. Type gebouw
2. Bouwsituatie (nieuwbouw, ingrijpende renovatie of bestaande bouw)
3. Aantal parkeerplaatsen dat bij het gebouw hoort

Nieuwbouw

Nieuwbouw moet helemaal voldoen aan de EPBD-IV-eisen. Een gebouw waarvoor de omgevingsvergunning na 29 mei 2026 wordt aangevraagd, moet direct voldoen aan alle verplichtingen.

Projecten waarvoor de omgevingsvergunning vóór deze datum is aangevraagd, vallen onder het overgangsrecht. Dat betekent dat de eerdere regels blijven gelden, ook als de bouw later start of wordt opgeleverd.

Praktisch advies: Zorg voor voldoende ruimte voor toekomstige uitbreiding van de elektrische installaties.

Kijk verder dan het minimum: meer leidingdoorvoeren of voorbekabeling aanleggen tijdens de bouw kost weinig extra, maar voorkomt dat er opnieuw hak- en breekwerk verricht moet worden wanneer het aantal elektrische auto's groeit.

Ingrijpende renovatie

Een renovatie valt onder de EPBD-IV-verplichtingen wanneer meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil wordt verbouwd. De gebouwschil bestaat uit dak, gevel, buitenramen, buitendeuren en begane grondvloer. De oppervlakte wordt bepaald volgens ISSO 75.1 of 82.1.

Daarnaast geldt de verplichting voor laadinfrastructuur alleen als één van deze twee voorwaarden klopt:

1. De renovatie betreft ook de parkeergarage of het parkeerterrein.
2. De renovatie betreft de elektrische infrastructuur van het gebouw of van de parkeerplaats.

In dat geval gelden vrijwel dezelfde eisen als bij nieuwbouw.

Bij het beoordelen van renovatieprojecten is de omvang van de werkzaamheden leidend. Zijn de werkzaamheden ingrijpend, dan gelden automatisch de regels voor nieuwbouw.

⚠ Veel renovatieprojecten vallen onder de 25%-regel. Voorkom verrassingen en controleer vooraf of de renovatie onder de definitie 'ingrijpend' valt.

Bestaande bouw

Voor bestaande gebouwen gelden andere verplichtingen dan voor nieuwbouw. De eisen gelden alleen voor bestaande niet-woongebouwen met meer dan 20 parkeerplaatsen. Voor deze gebouwen worden de eisen voor laadpunten en leidingdoorvoeren in stappen ingevoerd.

Overzicht per gebouwtype en situatie

Gebouwtype	Situatie	Drempelwaarde parkeerplaatsen	Laadinfrastructuur-eisen van toepassing?
Woongebouw	Nieuwbouw/ ingrijpende renovatie	> 3 parkeerplaatsen	Ja
Woongebouw	Bestaande bouw	-	Nee (geen verplichting)
Niet-woonfunctie (kantoor, retail, logistiek...)	Nieuwbouw/ ingrijpende renovatie	> 5 parkeerplaatsen	Ja
Kantoorfunctie (specifiek)	Nieuwbouw/ ingrijpende renovatie	> 5 parkeerplaatsen	Ja (strengere norm)
Niet-woonfunctie	Bestaande bouw	> 20 parkeerplaatsen	Ja (gefaseerd)
Overheidsgebouwen	Bestaande bouw	> 20 parkeerplaatsen	Ja (strengere norm vanaf 2033)
Gemengde functies	Alle situaties	Per functie	Kantoor in niet-woon = kantoorregels. Wonen + ander = woongebouwregels.
Maatschappelijk gebouw (kerk, school)	Alle situaties	Per situatie	Zie eisen voor niet-woonfunctie of woonfunctie

Uitzonderingen

In de wet staat één echte uitzondering: de tien-procent-regel bij ingrijpende renovatie. Daarnaast vallen bepaalde gebouwen niet onder de eisen, zoals onverwarmde gebouwen of gebouwen zonder verblijfsfunctie.

Vorbereiding in plaats van laadpunten

Bij bestaande niet-woongebouwen kunt u kiezen om alleen leidingdoorvoeren aan te brengen voor ten minste de helft van de parkeerplaatsen, als u nog geen laadpunten kunt plaatsen. Dit is geen uitzondering op de regel, maar een keuze die de wet toestaat. Het bevoegd gezag beoordeelt per situatie of de gekozen voorbereiding voldoende is.

Netcongestie is geen reden om helemaal geen voorzieningen aan te leggen. Leidingdoorvoeren en voorbekabeling bieden hiervoor een tijdelijke invulling.

Tien-procent-regel

Bij ingrijpende renovatie geldt de verplichting niet wanneer de kosten van de laadinfrastructuur hoger zijn dan tien procent van de totale renovatiekosten. In de praktijk blijven deze kosten meestal ruim onder die grens.

Niet-woonfuncties zonder verblijfsfunctie

Voor niet-woongebouwen die niet worden verwarmd of gekoeld voor het verblijf van personen, gelden de EPBD IV-eisen niet. Een voorbeeld is een gemeentehuis met enkele parkeerplaatsen voor onderhoudsmonteurs.

⚠ Uitzonderingen zijn nooit automatisch. Het bevoegd gezag (meestal de gemeente) beoordeelt ze per situatie. Vraag daarom op tijd advies.

Gemengde gebruiksfuncties

Veel gebouwen hebben meer dan één functie. Welke regels gelden? Dat leggen we hieronder uit.

Heeft een niet-woongebouw een kantoorfunctie? Dan gelden de strengere eisen voor kantoren voor het hele gebouw. Bijvoorbeeld: een gebouw met een kantoor en bijeenkomstfunctie telt als één niet-woongebouw. De kantoor-eisen gelden dan voor het hele gebouw.

Bij een combinatie van een woonfunctie en andere gebruiksfuncties gelden de regels voor woongebouwen. Een voorbeeld is een gebouw met appartementen en winkels op de begane grond. In dat geval tellen voor alle parkeerplaatsen van het gebouw de regels voor woongebouwen.

Overgangsrecht

Het moment waarop u de vergunning aanvraagt, beslist welke regels er gelden.


- Is de omgevingsvergunning aangevraagd vóór 29 mei 2026, dan gelden de oude Bbl-eisen.
- Is de omgevingsvergunning aangevraagd vanaf 29 mei 2026 aangevraagd, dan gelden de EPBD IV-verplichtingen.

De datum van oplevering telt hierbij niet mee. Controleer dus goed wanneer de vergunning werd aangevraagd.

Parkeerplaatsen in openbaar gebied

Worden parkeerplaatsen overgedragen aan de gemeente? Dan worden zij openbaar.

Let op: zolang de parkeerplaatsen nog bij uw gebouw horen, gelden de Bbl/EPBD IV-eisen wél voor u als eigenaar of ontwikkelaar. Dat geldt ook als u van plan bent de parkeerplaatsen later over te dragen aan de gemeente. Maak vooraf duidelijke afspraken met de gemeente, bijvoorbeeld in een anterieure overeenkomst (een schriftelijke overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar over de afspraken bij een bouwproject).

 Maak vroegtijdig in het project schriftelijke afspraken met de gemeente over wie waarvoor verantwoordelijk is. Onduidelijkheid kan leiden tot vertraging of juridische problemen.

Stap 2 - Waar moet ik aan voldoen?

Minimale eisen per bouwtype

De eisen in de wet verschillen per bouwtype, per situatie en per datum. Wat hieronder staat, is het minimum. Meer doen mag altijd, maar minder niet. Dit betekent ook dat indien bij de berekening van de vereiste aantallen laadpunten, voorbereiding en leidingdoorvoeren de uitkomst geen geheel getal is, er naar boven moet worden afgerond.

Woongebouwen | nieuwbouw en ingrijpende renovatie (> 3 parkeerplaatsen)

Bij woongebouwen gelden basiseisen voor laadinfrastructuur. De eisen moeten ervoor zorgen dat eigenaren en bewoners op termijn eenvoudig laadpunten kunnen laten installeren.

De eisen in onderstaande tabel gelden gezamenlijk: laadpunten, voorbereiding en leidingdoorvoeren moeten alle drie worden gerealiseerd in de aangegeven verhouding. Heeft een parkeerplaats al een laadpunt? Dan voldoet die parkeerplaats ook aan de vereiste van voorbereiding en leidingdoorvoer en mag daar meegeteld worden.

Eis	Vereiste
Laadpunten	Minimaal 1 laadpunt (alleen bij nieuwbouw)
Vorbekabeling	Voor minimaal 50% van de parkeerplaatsen
Leidingdoorvoeren	Voor de overige parkeerplaatsen
Slim laden	Laadpunt ondersteunt slim laden

Niet-woongebouwen | nieuwbouw en ingrijpende renovatie (> 5 parkeerplaatsen)

Voor niet-woongebouwen gelden meer en uitgebreidere eisen voor laadpunten dan voor woongebouwen, zoals het aantal laadpunten.

De eisen in onderstaande tabel gelden gezamenlijk: laadpunten, voorbereiding en leidingdoorvoeren moeten alle drie worden gerealiseerd in de aangegeven verhouding. Heeft een parkeerplaats al een laadpunt? Dan voldoet die parkeerplaats ook aan de vereiste van voorbereiding en leidingdoorvoer en mag daar meegeteld worden.

Eis	Standaard (niet-woon)	Kantoor (specifiek)
Laadpunten	Minimaal 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen	Minimaal 1 laadpunt per 2 parkeerplaatsen
Vorbekabeling	Voor minimaal 50% van de parkeerplaatsen	Voor minimaal 50% van de parkeerplaatsen
Leidingdoorvoeren	Voor de overige parkeerplaatsen	Voor de overige parkeerplaatsen
Slim laden	Vereist	Vereist

Niet-woongebouwen | bestaande bouw (> 20 parkeerplaatsen)

Voor bestaande niet-woongebouwen worden de verplichtingen in stappen ingevoerd.

Datum	Verplichting
Vanaf 1 januari 2025 (EPBD III)	Minimaal 1 laadpunt aanwezig. Controleer of uw gebouw hier al aan voldoet
Vanaf 1 januari 2027	Minimaal 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen of leidingdoorvoeren voor minimaal 50% van de parkeerplaatsen en het laadpunt is geschikt voor slim laden
Vanaf 1 januari 2033 (alleen voor overheidsgebouwen)	Vorbekabeling voor minimaal 50% van de parkeerplaatsen bovenop de eisen vanaf 1 januari 2027

Toelichting op de eisen aan laadinfrastructuur

Laadpunten

Een laadpunt is een aansluiting waarmee één voertuig tegelijk kan worden opgeladen. Voor het installeren van laadpunten in parkeergarages stelt het Bbl een aanvullende eis: zij moeten voldoen aan Mode 3 of Mode 4 zoals omschreven in NEN 1010 (artikel 4.199, lid 2 Bbl). Mode 3 is AC-laden via een laadstation met Type-2-stekker; Mode 4 is DC-snelladen. Beide tellen even zwaar mee voor het verplichte minimum aantal laadpunten. Mode 3 is voldoende voor de meeste gebouwsituaties.

Vorbekabeling

Vorbekabeling omvat alle maatregelen die nodig zijn om laadpunten later te kunnen installeren. Naast elektrische kabels gaat het ook om datakabels, verdeelkasten en, indien nodig, elektriciteitsmeters. De bekabeling moet zijn aangelegd volgens NEN 1010 en voldoende capaciteit bieden voor gelijktijdig laden.

Voor het laatste stuk van de verdeelkast naar de parkeerplaats is toegestaan dat trekdraden worden gebruikt in plaats van volledig getrokken kabels. Dit verlaagt de aanlegkosten.

Leidingdoorvoeren

Leidingdoorvoeren zijn voorbereide doorgangen in muren, vloeren of kolommen, zodat kabels later zonder hak- en breekwerk kunnen worden aangebracht. Dit is de lichtste vorm van voorbereiding. Bij een parkeergarage gaat het concreet om openingen in wanden en plafonds, ruimte in kabelgoten en bereikbare aansluitpunten bij parkeerplaatsen. Bij een parkeerterrein buiten gaat het om mantelbuizen onder de bestrating of in bermen, vanaf een centrale verdeelkast naar de parkeerplaatsen.

Advies: Bij nieuwbouw is het vaak goedkoper om te kiezen voor volledige Vorbekabeling, in plaats van alleen leidingdoorvoeren. Dit maakt toekomstige uitbreiding eenvoudiger. Bij grote afstanden tot de verdeelkast kan een variant met trekdraden in het laatste stuk interessant zijn. Dit telt namelijk ook als Vorbekabeling.

Slim laden

Nieuwe laadpunten moeten slim kunnen laden. Dat wil zeggen: het laadproces wordt aangepast op basis van stroomprijs, duurzaam aanbod of netbelasting. De NTA 8043 is een erkende norm die helpt bij de selectie van laadpunten die ook in de toekomst voldoen.

Stap 3 - Hoe geef ik hier invulling aan?

In deze stap vindt u drie keuzehulpen:

1. Laadpunten,
2. [Installatie](#),
3. [Exploitatievorm](#).

Verder bevat deze stap informatie over kosten en subsidies.

Keuzehulp 1 - Laadpunten

AC-laden versus DC-laden

Bij de aanleg van laadpunten kiest u tussen AC-laden of DC-laden (snelladen). Welke keuze het beste past hangt af van hoe vaak en snel er moet worden geladen en hoe groot uw netaansluiting is.

Kenmerk	AC-laden (wisselstroom)	DC-laden (gelijkstroom / snelladen)
Omzetting	In het voertuig	In de laadinstallatie
Laadvermogen	Tot 22 kW	50 kW – 350 kW+
Laadtijd	Uren	Minuten tot 1 uur
Kosten installatie	Laag	Hoog
Netbelasting	Laag	Hoog
Toepassing	Woningen, kantoren, bedrijventerreinen	Laadpleinen, logistiek

Voor de wettelijke verplichting maakt de keuze tussen AC en DC niet uit: u moet sowieso aan het minimum aantal laadpunten voldoen. In de praktijk verschillen AC en DC wel sterk in kosten en belasting van het stroomnet. Voor de meeste gebouwen is AC-laden voldoende. DC-laden is vooral nodig wanneer voertuigen snel moeten laden of wanneer zwaar transport aanwezig is. Laat de keuze vooraf beoordelen door een elektrotechnisch installateur.

Slim laden

Slim laden voorkomt dat uw aansluiting te zwaar wordt belast en zorgt dat u de beschikbare stroom zo goed mogelijk gebruikt. In de praktijk levert het direct voordeel op: u kunt meer laadpunten plaatsen binnen dezelfde aansluiting en u kunt laden op momenten dat het goedkoper is als u gebruik maakt van dynamische tarieven of eigen opwek.

Wat is wettelijk verplicht?

Het Bbl verplicht dat een laadpunt slim laden ondersteunt. Dat wil zeggen: het laadproces wordt dynamisch aangepast op basis van stroomprijs, duurzaam aanbod of netbelasting. De norm NTA 8043 is de referentie bij de selectie van slimme laadpunten.

Vormen van slim laden

Slim laden kan op verschillende manieren worden ingevuld. In de praktijk komen deze drie vormen het vaakst voor bij gebouwen:

- Dynamic Load Balancing (DLB) - De beschikbare stroom wordt optimaal verdeeld over de laadpunten op basis van het actuele verbruik (en de opwek) in het gebouw. Hierdoor wordt de aansluiting zo goed mogelijk benut en kunnen meer laadpunten worden geplaatst zonder verzwaren van de aansluiting. DLB heeft een lokale verbinding nodig met de slimme meter of CT-klemmen (sensoren rond de elektriciteitskabel) om realtime te kunnen meten en bijsturen.
- Laden op basis van lokale opwek - Het laadpunt laadt bij voorkeur wanneer eigen zonnepanelen stroom leveren.

Dit verlaagt energiekosten en belasting van het stroomnet.

- Laden op basis van dynamische tarieven - Het laadpunt laadt bij voorkeur op momenten waarop stroom goedkoper is, bijvoorbeeld wanneer veel duurzame energie beschikbaar is. Dit biedt kostenvoordeel en helpt bij de energietransitie.

Energy Management System (EMS)

Een EMS stuurt niet alleen laadpunten aan, maar beheert ook andere energiestromen in het gebouw. Denk aan klimaatinstallaties, verlichting, eigen opwek en batterijopslag. In grotere of complexere gebouwen kan een EMS de DLB-controller vervangen of aanvullen. Een EMS is zelf geen vorm van slim laden, maar een randvoorwaarde om slim laden optimaal te benutten in combinatie met andere energiestromen.

Bidirectioneel laden

Bij bidirectioneel laden kunnen voertuigen energie terugleveren aan het elektriciteitsnet.

Deze technologie biedt kansen om dynamische stroomtarieven en eigen opwek nog beter te benutten.

⚠ Zorg dat niet alleen het laadstation, maar ook de bekabeling, verdeelkast en netaansluiting zijn voorbereid op slim laden. Achteraf aanpassen is veel duurder dan het direct meenemen tijdens de aanleg.

Toekomstbestendig ontwerpen

De eisen in de EPBD IV zijn minimumeisen. In de praktijk groeit het gebruik van elektrische voertuigen sneller dan veel gebouwen zijn ontworpen. Daarom is het verstandig om installaties zo te ontwerpen dat ze ook in de toekomst nog voldoen.

Aanbevelingen voor nieuwbouw en ingrijpende renovatie:

- Doe meer dan het minimum. Wie alleen aan de minimumeisen voldoet, moet mogelijk binnen enkele jaren opnieuw investeren.
- Reserveer ruimte in de verdeelkast en in de technische ruimte, zodat u later kunt uitbreiden.
- Overleg met de installateur over het ontwerp en de uitvoering.
- Zorg dat het gebouw zelf ruimte biedt om later uit te breiden.

Wie nu vooruitkijkt, betaalt later minder en heeft een flexibelere installatie.

Keuzehulp 2 - Installatie

Vermogensbepaling

Voordat u laadpunten aanlegt, moet u weten hoeveel stroom u nodig heeft. Dat bepalen we in drie stappen. Een laadpunt-installateur of -adviseur kan u hierbij helpen.

Stap 1: Bepaal laadbehoefte (in kWh/dag)

Hoeveel stroom u per dag nodig heeft, hangt af van drie dingen:

- Hoeveel voertuigen u wilt laden
- Hoeveel kilometers ze per dag rijden
- Hoeveel stroom de voertuigen per kilometer gebruiken

De dagelijkse energiebehoefte berekent u als volgt:

Aantal voertuigen × gereden km per dag × gemiddeld verbruik per kilometer.

De laadbehoefte verschilt per bouwtype. Bij kantoren ligt het energiegebruik meestal lager dan bij logistieke bedrijven.

Stap 2: Bepaal laadvermogen (kW)

Het laadvermogen berekent u zo:

Energiebehoefte (kWh) gedeeld door de beschikbare laadtijd (uren).

Voor het ontwerp van de elektrische installatie en bekabeling gaat u uit van het hoogste laadvermogen per laadpunt dat in de toekomst nodig kan zijn. Reken bijvoorbeeld op 11 kW of 22 kW. Met Dynamic Load Balancing kan de installateur het systeem veilig instellen en beveiligen, zodat uw netaansluiting niet overbelast raakt.

Houdt ook rekening met de minimumlaadstroom: volgens de IEC 61851-norm geldt 6 ampère per fase. ElaadNL adviseert echter 8 ampère per fase, omdat niet alle voertuigen het minimum van 6 ampère in de praktijk aanhouden.

Voor een ruwe indicatie kunt u de [Capaciteitstool van VvE Laden](#) gebruiken. De tool is gericht op woongebouwen, maar werkt ook voor andere gebouwen met een kleinverbruik aansluiting tot 3×80 ampère. U ziet daar onder andere de vergelijking met en zonder Dynamic Load Balancing.

Stap 3: Past het bij uw netaansluiting?

Uw netaansluiting bepaalt hoeveel vermogen beschikbaar is. Bij nieuwbouw vraagt u een nieuwe aansluiting aan bij de netbeheerder. Neem daarbij de laadvraag mee, zodat u de juiste benodigde capaciteit kunt berekenen.

Bij bestaande bouw controleert u of de huidige aansluiting genoeg capaciteit heeft. Is dat niet zo, dan moet u uitbreiden of slimmer gebruiken. Een erkend elektrotechnisch installateur bepaalt welke maatregelen bij uw gebouw passen. Deze kijkt daarbij naar het stroomverbruik zonder en met laadpunten. Heeft de aansluiting niet genoeg capaciteit?

Dan zijn er aanvullende maatregelen mogelijk:

- Slim laden, met name Dynamic Load Balancing (DLB)
- Eigen opwek (zonnepanelen)
- Koppeling met een EMS
- Batterijopslag

Rekenvoorbeeld: kantoorgebouw met 30 parkeerplaatsen

Bij ingrijpende renovatie van een kantoorgebouw geldt de eis: 1 laadpunt per 2 parkeerplaatsen. Bij 30 parkeerplaatsen zijn dat 15 laadpunten.

Stap 1 - Laadbehoefte:

Per dag laden 15 voertuigen. Ze rijden gemiddeld 40 km per dag bij een verbruik van 0,20 kWh per km.

Laadbehoefte = $15 \times 40 \times 0,20 = 120$ kWh/dag.

Stap 2 - Laadvermogen:

De beschikbare laadtijd is 8 uur (kantoortijden). Het gemiddeld benodigde vermogen is $120 \text{ kWh} \div 8 \text{ uur} = 15 \text{ kW}$. Met Dynamic Load Balancing wordt dit vermogen slim verdeeld over de 15 laadpunten. Het systeem past zich automatisch aan op het overige verbruik en de opwek in het gebouw, bijvoorbeeld sneller laden bij veel zon. Zo hoeven niet alle laadpunten tegelijk op vol vermogen te laden.

Stap 3 - Past het bij uw netaansluiting?

Een typisch kantoorgebouw met 30 parkeerplaatsen heeft vaak een aansluiting van minstens 3×50A.

De berekening van het beschikbare vermogen wordt in dat geval:

Stroom × spanning per fase × aantal fasen.

Bij 3×50A is dat $50 \times 230 \times 3 = \text{circa } 34,5 \text{ kW}$.

Het gebouw zelf gebruikt op een piekmoment (voor verwarming, koeling, verlichting, kantoorapparatuur) 21 kW. Er blijft op dat moment slechts 13,5 kW over voor laden, hoewel op de meeste andere momenten minstens 18 kW beschikbaar is. Gemiddeld gezien zou er voldoende capaciteit zijn voor de laadpunten die 15 kW vereisen, maar als de groep laadpunten statisch wordt begrensd op basis van het piekvermogen dan kan het actuele beschikbare vermogen niet benut worden. Dynamic Load Balancing biedt hierin een oplossing om toch aan de laadbehoefte te kunnen voldoen. Daarmee benut en verdeelt u de daadwerkelijk beschikbare capaciteit dynamisch.

Als u nog meer of sneller wilt laden, kan het interessant zijn om dit te combineren met het plaatsen van (extra) zonnepanelen. Zo bespaart u bovendien op de energiekosten en voorkomt u in veel gevallen dat een netverzwaring moet aangevraagd worden.

Besprek met uw installateur welke oplossing het beste past bij uw situatie en laadvraag.

MID-meetinstrumenten

Wilt u extra inkomsten verdienen aan uw laadpunten via ERE-certificaten (Emissiereductie-eenheden)? Dan moet u geregistreerd zijn als houder van het energiecontract en heeft uw laadpunt een ingebouwde MID-gecertificeerde meter nodig. Dit is een geijkte meter die nauwkeurig registreert hoeveel energie (kWh) er naar de auto gaat. Houd hier rekening mee als u laadpunten kiest.

Bij een slimme laadpaal volgens NTA 8043 zit deze MID-meting er al in. Meer over ERE-certificaten leest u bij [Subsidies en regelingen](#).

Keuzehulp 3 - Exploitatievorm

U kunt laadpunten op verschillende manieren beheren. De keuze hangt af van drie dingen: hoeveel controle u zelf wilt houden, hoeveel u zelf wilt/kunt investeren, en hoe vaak de laadpunten gebruikt worden. U kunt het volledig zelf doen, helemaal uitbesteden aan een laadpunt aanbieder (CPO, Charge Point Operator), of een combinatie kiezen.

	Eigen beheer	CPO / beheerplatform	Exploitant
Wie investeert?	Locatie-eigenaar	Locatie-eigenaar	CPO
Wie beheert? (incl. toegang, tarieven, ondersteuning)	Locatie-eigenaar, (handmatig, beperkt)	CPO / locatie-eigenaar	CPO
Wie ontvangt laadopbrengsten?	-	Locatie-eigenaar	CPO
Overige kosten en inkomsten	-	Abonnementskosten	Eventuele vergoeding

Praktijkadvies voor alle locaties die toegankelijk zijn voor derden

Door gebruik te maken van een CPO of beheerplatform ontvangt u zelf de laadopbrengsten en bepaalt u de tarieven en voorwaarden. Dit kan bijvoorbeeld ook interessant zijn voor de VvE of eigenaar van een kantoorgebouw.

Bij CPO-exploitatie int de CPO de laadopbrengsten. U ontvangt als eigenaar een vergoeding of profiteert via lagere beheerskosten.

Maak in beide gevallen vooraf heldere afspraken over de laadtarieven, toegankelijkheid, slim laden en functionaliteiten voor gebruikers.

Kostenindicaties

De kosten van laadinfrastructuur bestaan uit drie onderdelen. Bij nieuwbouw zijn deze kosten vaak goed in te passen in het ontwerp. Bij bestaande bouw kunnen ze hoger uitvallen door aanpassingen aan bestaande installaties of beperkte fysieke ruimte.

Aanleg en infrastructuur

De aanleg van leidingdoorvoeren, loze leidingen, kabels, verdeelkasten en overige infrastructuur. Bij bestaande bouw kunnen graafwerk, plafonds openen of vloeren doorboren de kosten verhogen.

Laadapparatuur


De kosten van de laadpunten zelf. De prijs hangt af van het type laadpunt (AC of DC), het gewenste vermogen, eventuele apparatuur voor communicatie en slim laden.

Aansluiting en beheer

De installatie van het laadpunt, een DLB-controller, abonnementen bij een Charge Point Operator (CPO), beheer en onderhoud.

De bedragen in onderstaande tabel zijn richtgetallen, exclusief btw. De verschillen tussen laagste en hoogste prijs zijn groot en hangen sterk af van de situatie. Gebruik deze bedragen alleen voor een eerste oriëntatie, niet als exacte berekening. Bedragen zijn per eenheid (per parkeerplaats of per stuk), tenzij anders vermeld. Het combineren van werkzaamheden en schaalvoordeel zorgt voor een extra kostenbesparing waar in onderstaande tabel geen rekening mee is gehouden.

Component	Indicatieve kosten (ex. btw)	Opmerking
Leidingdoorvoer per parkeerplaats	€ 100 – € 300	Bij nieuwbouw laag; bij bestaande bouw hoger. Bron: marktindicatie ElaadNL.
Vorbekabeling per parkeerplaats (volledig)	€ 300 – € 800	Afhankelijk van afstand tot verdeelkast. Een variant met loze leiding en trekdraad is fors goedkoper, maar alleen toepasbaar voor het laatste stuk van de verdeelkast naar het laadpunt (Bbl, p. 29). Bron: marktindicatie ElaadNL.
AC-laadpunt (wisselstroom, Mode 3, 11 kW)	€ 1.000 – € 2.500	Inclusief installatie. Bron: marktindicatie ElaadNL, 2025.
DC-laadpunt (gelijkstroom, 50 kW)	€ 10.000 – € 30.000	Inclusief installatie. Hogere bandbreedte bij complexere installaties. Bron: praktijkindicatie Aedes, ElaadNL en Q-Park.
DLB-systeem	€ 200 – € 2.000	Eenmalige aanschaf; vereist lokale verbinding met slimme meter of CT-klemmen.

 Bovenstaande bedragen zijn richtgetallen. Een erkend elektrotechnisch installateur kan een exacte kosteninschatting maken op maat van uw situatie.

Veel oplossingen zijn mogelijk zonder verzwaring van de netaansluiting, zoals slim laden, Dynamic Load Balancing, een Energy Management System, lokale opwek en batterijopslag. Bij bestaande bouw met netcongestie verdienen deze alternatieven primair de aandacht. De kosten en mogelijkheden voor een eventuele verzwaring van de netaansluiting verschillen sterk per locatie en per netbeheerder.

Subsidies en regelingen

Er zijn verschillende subsidieregelingen die helpen bij de aanleg van laadinfrastructuur. De precieze voorwaarden kunnen per jaar veranderen.

Regeling	Voor wie?	Toelichting
SPRILA (Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur)	Zakelijke rijders, werkgevers, woningcorporaties	Subsidie voor bedrijven die investeren in private laadinfrastructuur (vanaf 4 laadpunten), inclusief logistiek depotladen op eigen terrein
SPULA (Subsidie Publieke Laadinfrastructuur)	Gemeenten, uitvoerders	Subsidie voor publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur
SVVE (Subsidie Verduurzaming VvE's)	Verenigingen van Eigenaren	Subsidie voor energiebesparing, inclusief advies en de aanleg van basis-laadinfrastructuur
Warmtefonds	Particulieren, VvE's	Leningen met lage rente voor verduurzaming
ERE-certificaten (Emissie Reductie Eenheden)	Eigenaren van laadpunten, via een inboekdienstverlener	Extra inkomsten voor het leveren van duurzame stroom aan elektrische voertuigen. Bedrijven kopen deze certificaten om aan hun verduurzamingsplicht te voldoen. U regelt de registratie via een inboekdienstverlener bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Een MID-gecertificeerde meter in het laadpunt is verplicht.
COVER (Subsidieregeling Collectieven mkb Verduurzaming Reisgedrag)	Werkgeversorganisaties, parkmanagement, beheerders bedrijventerreinen	Subsidie voor collectieve verduurzaming van reisgedrag; kan bij renovatie van bedrijventerreinen bijdragen aan financiering van laadinfra

Subsidies hebben vaak beperkte budgetten. Het is daarom raadzaam tijdig te controleren welke regelingen beschikbaar zijn en welke voorwaarden gelden.

Stap 4 - Formele vastlegging en communicatie

Vergunningaanvraag

De invulling van de eisen voor laadinfrastructuur moeten in uw aanvraag staan. Dit kan op twee manieren:

- In de omgevingsvergunning voor de technische bouwactiviteit.
- In de bouwmelding bij gevolgklasse 1 (een eenvoudigere procedure onder de wet kwaliteitsborging voor het bouwen, Wkb).

Controleer bij elke aanvraag na 29 mei 2026 of uw bouwplan hieraan voldoet. Bij toezicht en oplevering controleert het bevoegd gezag onder andere op bouwtechnische voorschriften of prestatie-eisen uit het Bbl.

Contracten en afspraken

Bij een CPO-contract

Schakelt u een CPO in voor beheer of exploitatie? Zorg dan dat in het contract staat dat de laadpunten voldoen aan de Bbl-eisen (mode 3 of mode 4). U blijft als eigenaar verantwoordelijk richting het bevoegd gezag.

Specifiek voor VvE's

Bij VvE's die een ingrijpende renovatie ondergaan: leg het gezamenlijke laadplan en de investeringen in laadinfrastructuur vast in een ALV-besluit. Overweeg een bestemmingsfonds of maak gebruik van de SVVE-subsidie voor de financiering. Een gezamenlijk besluit kost vaak tijd. Zet de eisen voor laadinfrastructuur daarom op tijd op de agenda en informeer bewoners goed. Een praktische eerste stap is het inventariseren van de verwachte laadbehoefte onder bewoners.

Communicatie naar bewoners en gebruikers

Informeer huurders, bewoners en gebruikers over de beschikbare laadmogelijkheden en eventuele aanvraagprocedures. Bij VvE's begint dit met het inventariseren van de verwachte laadbehoefte onder bewoners. Door zelf de regie te nemen met een collectieve laadinfrastructuur bent u klaar voor de toekomst en voorkomt u dat u later in de knel komt bij individuele aanvragen van bewoners.

Stap 5 - Handhaving

De naleving van de Bbl-eisen voor laadinfrastructuur valt onder het reguliere bouw- en omgevingstoezicht. Het bevoegd gezag is meestal de gemeente. De gemeente controleert of u zich houdt aan de Bbl-eisen voor laadinfrastructuur. Dat gebeurt tijdens het gewone bouw- en omgevingstoezicht. Voor eenvoudige bouwwerken (gevolgklasse 1) controleert een onafhankelijke kwaliteitsborger of het gebouw aan de technische eisen voldoet. Voor zwaardere bouwwerken (gevolgklasse 2 en 3) blijft de gemeente verantwoordelijk.

Bij toezicht controleren zij zes dingen:

- Of het vereiste aantal laadpunten aanwezig is.
- Of de voorbekabeling en leidingdoorvoeren zijn aangelegd.
- Of de installatie voldoet aan Bbl.
- Of de laadpunten slim laden ondersteunen.
- Of de brandveiligheidseisen in parkeergarages zijn toegepast.
- Of de documentatie van de installateur aanwezig is.

Meer uitleg over de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) vindt u op iplo.nl.

Voldoet een gebouw niet aan de wettelijke eisen? Dan kan de gemeente last onder dwangsom opleggen (een boete als u niet binnen een termijn maatregelen neemt), bestuursdwang toepassen (zelf maatregelen uitvoeren op uw kosten), of de omgevingsvergunning weigeren of intrekken. Handhaving kan leiden tot vertraging, extra kosten en administratieve verplichtingen.

Praktisch advies

Neem de eisen voor laadinfrastructuur op tijd mee in het ontwerp en de vergunningaanvraag. Controleer bij elke vergunningaanvraag na 29 mei 2026 of uw bouwplan voldoet. Dit voorkomt vertraging en extra kosten.

Bijlage - Praktijkvoorbeelden

Deze bijlage bevat uitgewerkte praktijkvoorbeelden die illustreren hoe de EPBD IV-eisen in verschillende situaties uitwerken. De voorbeelden dienen als vrijblijvend advies en hebben dus geen normatieve status.



In de praktijk - VvE-bestuurder bij ingrijpende renovatie

Situatie

Een VvE beheert een appartementencomplex uit 1985 met 48 appartementen en een ondergrondse parkeergarage met 40 parkeerplaatsen. De VvE start een ingrijpende renovatie van het dak vanwege dakisolatie. Het complex is vrijstaand. De dakoppervlakte is 800 m², de totale gebouwschil (dak, gevels, beneden vloer e.d.) is ongeveer 2.400 m². De omgevingsvergunning wordt aangevraagd in oktober 2026.

Wat is verplicht?

De gerenoveerde dakoppervlakte is $800 / 2.400 = 33\%$ van de gebouwschil. Dat is meer dan de 25%-grens, dus de renovatie is ingrijpend. De EPBD IV-eisen voor ingrijpende renovatie:

- Voorbekabeling voor ten minste 20 parkeerplaatsen (50% van 40), inclusief datakabels ter voorbereiding op onder andere slim laden.
- Leidingdoorvoeren voor de overige 20 parkeerplaatsen.

Aanpak

Agendeer de eisen voor laadinfrastructuur vroegtijdig in de Algemene Leden Vergadering (ALV). Een collectief laadplan leidt tot lagere kosten per laadpunt, duidelijke afspraken over beheer en een toekomstbestendige installatie.

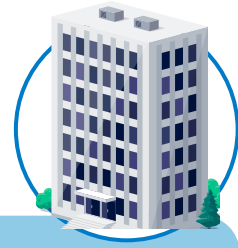
Concrete acties:

- Neem de investering mee in het renovatiebudget. Overweeg een bestemmingsfonds of de SVVE-subsidie.
- Schakel een erkende elektrotechnisch installateur in voor beoordeling van de netcapaciteit. Voor een eerste indicatie kan u ook gebruik maken van de [capaciteitstool op vveladen.nl](https://www.vveladen.nl).
- Leg tijdens de renovatie direct de voorbekabeling voor alle 40 parkeerplaatsen aan - de meerkosten zijn in deze fase beperkt. Om kosten te besparen kunnen trekdraden toegepast worden als tijdelijk oplossing om het trekken van kabels in de toekomst te vergemakkelijken.
- Denk aan Dynamic Load Balancing om meerdere laadpunten binnen de bestaande aansluiting te bedienen.

Toegewezen parkeerplaatsen

Soms zijn parkeerplaatsen vast toegewezen aan individuele bewoners. De EPBD IV-eisen gelden voor de gebouweigenaar (in dit geval de VvE) en voor het totaal aantal parkeerplaatsen bij het gebouw. Voor het tellen van het aantal parkeerplaatsen maakt niet uit wie ze gebruikt. Maak vooraf duidelijk welke parkeerplaatsen worden voorbereid en wie verantwoordelijk is voor het laadpunt bij ingebruikname. Om de laadinfrastructuur optimaal te benutten, kan het de moeite zijn om het gebruik van de parkeerplaatsen daarop af te stemmen. Door middel van laadpassen worden de werkelijke laadkosten automatisch verrekend met de gebruiker, ongeacht op welke parkeerplek er geladen wordt.

In de praktijk - Eigenaar bestaand bedrijfspand



Situatie

Een eigenaar heeft een bedrijfspand met 45 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarvan zijn al 3 parkeerplaatsen voorzien van een laadpunt. Het gebouw is van 2010 en er staat geen renovatie gepland.

Wat is verplicht?

- Sinds 1 januari 2025 moet het gebouw al over minimaal 1 laadpunt beschikken.
- Vanaf 1 januari 2027 moet er 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen aanwezig zijn of leidingdoorvoeren voor minimaal de helft van de parkeerplaatsen. Omdat men naar boven moet afronden, betekent dat hier minimaal 5 laadpunten of 23 leidingdoorvoeren.

Aanpak

Het gebouw voldoet vanwege de aanwezige laadpunten al aan de verplichting uit 2025. Voor 1 januari 2027 kan gekozen worden tussen het aanleggen van extra laadpunten of leidingdoorvoeren.

Maak eerst een inschatting van de laadvraag en de toekomstige verwachting naarmate alle auto's elektrisch worden, zowel van eigen werknemers als eventuele bezoekers. Kijk vervolgens wat er al mogelijk is binnen de grenzen van de huidige netaansluiting en eigen opwek (zie [keuzehulp 2 – Installatie](#)). Informeer indien nodig alvast naar de mogelijkheden voor een netverzwaring in de toekomst.

Indien er op korte termijn geen mogelijkheid of behoefte is om 2 laadpunten toe te voegen, dan kan als alternatief gekozen worden om voorlopig wel al voldoende leidingdoorvoeren aan te leggen. De 3 parkeerplaatsen die al voorzien zijn van een laadpunt, tellen mee in de 23 parkeerplaatsen waarbij leidingdoorvoeren minimaal vereist zijn. Gezien de meerprijs per parkeerplaats beperkt is, wordt aangeraden om op basis van de toekomstige verwachtingen een voldoende ruim aantal parkeerplaatsen te voorzien van leidingdoorvoeren. Dit bespaart kosten op langere termijn.



In de praktijk - Supermarkt met parkeerterrein

Situatie

Een supermarkt wordt ingrijpend gerenoveerd. De winkel wordt uitgebreid met meer dan 25% van de gebouwschil (dak, gevels en vloer). Het parkeerterrein met 120 plaatsen wordt heringericht.

Wat is verplicht?

De renovatie is ingrijpend, waardoor dezelfde eisen gelden als bij nieuwbouw:

- Minimaal 24 laadpunten (1 per 5 parkeerplaatsen).
- Voorbekabeling voor minimaal 60 parkeerplaatsen (50%), waaronder de 24 plaatsen met laadpunten.
- Leidingdoorvoeren voor de overige 60 parkeerplaatsen.

Tien-procent-toets

Bij ingrijpende renovatie geldt één formele uitzondering: als de investering in laadinfrastructuur meer is dan 10% van de totale renovatiekosten, vervalt de verplichting. We rekenen dit uit voor het voorbeeld van de supermarkt.

Stap 1: bereken de kosten van de laadinfrastructuur

De investering bestaat uit drie onderdelen:

- Leidingdoorvoeren voor alle 120 plaatsen: $120 \times \text{€ } 200 = \text{€ } 24.000$
- Voorbekabeling voor 60 plaatsen (boven op de leidingdoorvoeren): $60 \times \text{€ } 500 = \text{€ } 30.000$
- 24 AC-laadpunten (Mode 3): $24 \times \text{€ } 1.500 = \text{€ } 36.000$

Totaal: ongeveer € 90.000.

Stap 2: bereken de totale renovatiekosten

De totale renovatiekosten van de supermarkt zijn geschat op € 2.000.000. Dit zijn alle kosten samen: bouwwerkzaamheden, uitbreiding van de winkel, herinrichting van het parkeerterrein, installaties en afwerking.

Stap 3: bereken het percentage

$\text{€ } 90.000 \div \text{€ } 2.000.000 \times 100\% = 4,5\%$

Conclusie

4,5% is ruim onder de 10%-grens. Een beroep op de tien-procent-uitzondering is dus niet mogelijk. De volledige eisen voor laadinfrastructuur blijven gelden.

Aanpak

De laadinfrastructuur moet bij de vergunningsaanvraag in de renovatieplannen zijn opgenomen. Omdat een supermarkt publiek toegankelijk is, gelden de eisen van de AFIR. Dat betekent onder andere dat gebruikers zonder abonnement moeten kunnen betalen en dat de laadpunten ISO 15118 ondersteunen (een norm voor communicatie tussen auto en laadpunt).

Voor een supermarkt kan de aanwezigheid van laadinfrastructuur voor extra klantenbinding zorgen. De parkeerduur is er doorgaans vrij kort, dus overweeg of het plaatsen van een aantal DC snellaadstations gepast is. Deze tellen evenveel als AC laadpunten mee in de minimale eisen voor laadinfrastructuur, er wordt geen onderscheid gemaakt in het geleverde laadvermogen.

Daarnaast zou de laadinfrastructuur buiten de openingstijden bijvoorbeeld ook door buurtbewoners kunnen worden benut.

Een dergelijke publieke locatie kan bovendien aantrekkelijk zijn voor een CPO-exploitant. Die neemt dan de investering en het beheer volledig op zich. De CPO-exploitant behoudt dan wel de regie over de laadtarieven en int dus ook de opbrengsten. Maak dus duidelijke afspraken en denk daarbij aan de langere termijn.

In de praktijk - Woningcorporatie nieuwbouw



Situatie

Een woningcorporatie bouwt een nieuw complex met 80 sociale huurwoningen en een gezamenlijk parkeerterrein met 40 parkeerplaatsen.

Wat is verplicht?

- Minimaal 1 laadpunt.
- Voorbekabeling voor minimaal 20 parkeerplaatsen (50%).
- Leidingdoorvoeren voor de overige 20 parkeerplaatsen.

Aanpak

Het is verstandig om toekomstige bewoners op tijd te informeren over laadmogelijkheden. Door tijdens de bouw direct alle 40 plaatsen te voorzien van voorbekabeling, blijven de kosten laag en is uitbreiding eenvoudig. Voor het laatste stuk naar de parkeerplaats mag gebruik worden gemaakt van trekdraden. Dit verlaagt de aanlegkosten. Voor alle woongebouwen is deze aanpak gunstig, omdat bewoners steeds meer behoefte hebben aan laadopties. Zorg dat de technische ruimtes (waar de verdeelkasten staan) voldoende groot zijn voor toekomstige uitbreiding.

Kosten terugverdienen via de huur

De investering in laadinfrastructuur kan een woningcorporatie terugverdienen via een huurverhoging, in redelijke verhouding tot de kosten van het plaatsen van het laadpunt. De kosten worden meegenomen in de aanvangshuur, binnen de regels van het Woningwaarderingstelsel (WWS). Het WWS is een puntensysteem dat de maximale huur voor sociale huurwoningen bepaalt.

De energie (per kWh) die huurders gebruiken om te laden, kan worden doorberekend via de servicekosten of kan geregeld worden via een laadpunt-beheerder (CPO).

Indien er per woning geen vaste toegewezen parkeerplaatsen zijn, kan de laadinfrastructuur optimaal benut worden door deze toe te kennen aan de huurders die voor deze extra voorziening willen kiezen. Het gebruik van persoonlijke laadpassen en de rechtstreekse verrekening van de laadkosten via een beheerder (CPO) biedt extra gemak en flexibiliteit.

Bijlage - Wettelijk kader

Kern van EPBD IV: artikel 14

De EPBD IV vervangt de eerdere EPBD III en maakt de eisen voor laadinfrastructuur bij gebouwen strenger. Artikel 14 bevat de kern van deze verplichtingen. De richtlijn schrijft voor dat bij nieuwbouw en ingrijpende renovaties laadpunten en voorbereidende infrastructuur aanwezig moeten zijn. Voor bestaande niet-woongebouwen met veel parkeerplaatsen geldt een minimumaantal laadpunten.

De centrale onderwerpen zijn:

- Laadpunten en/of voorbereiding bij nieuwbouw en ingrijpende renovaties van zowel woon- als niet-woongebouwen.
- Een minimumaantal laadpunten bij bestaande niet-woongebouwen boven een bepaalde drempelwaarde.
- Slim laden als verplicht onderdeel. Laadpunten moeten zo werken dat het laadproces wordt aangepast aan de stroomprijs, het aanbod van duurzame energie of de belasting van het stroomnet.

Op welke gebouwen van toepassing		Minimale eisen voor het aanleggen van laadinfrastructuur
Nieuwbouw en gebouwen die een ingrijpende renovatie ondergaan met parkeerplaatsen	Gebouw met woonfunctie met meer dan 3 parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none">• Voorbekabeling voor de helft van de parkeerplaatsen én leidingdoorvoeren voor de resterende parkeerplaatsen.• En bij nieuwbouw: minimaal 1 laadpunt realiseren.
	Gebouw met andere functie dan wonen met meer dan 5 parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none">• 1 laadpunt per 5 parkeerplaatsen.• Kantoorgebouwen: 1 laadpunt per 2 parkeerplaatsen.• Voorbekabeling voor de helft van de parkeerplaatsen én leidingdoorvoeren voor de resterende parkeerplaatsen.
Bestaande bouw met parkeerplaatsen	Gebouw met andere functie dan wonen met meer dan 20 parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none">• Tot 1 januari 2027: minimaal 1 laadpunt realiseren.• Vanaf 1 januari 2027: 1 laadpunt per 10 parkeerplaatsen of leidingdoorvoeren voor de helft.• Overheidsinstellingen*: Voorbekabeling voor de helft van de parkeerplaatsen boven op de eerdere eisen (vanaf 1 januari 2033).

* gebouwen in eigendom of gebruik door overheidsinstellingen

Verskil met EPBD III

De EPBD III (2018) verplichtte al een aantal laadpunten bij bestaande niet-woongebouwen met meer dan tien parkeerplaatsen. De EPBD IV gaat verder: de eisen worden strenger, drempelwaarden veranderen en ook woongebouwen moeten nu aan de eisen voldoen.

Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)

Nederland verwerkt de verplichtingen van artikel 14 in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het Bbl bepaalt wanneer en voor welke gebouwen de eisen voor laadinfrastructuur gelden. De regels zijn vanaf 29 mei 2026 in werking. Het Bbl geeft duidelijk aan:

- Voor welke gebouwtypen de eisen gelden.
- In welke situaties ze van toepassing zijn: nieuwbouw, ingrijpende renovatie of bestaande bouw.
- Aan welke technische normen laadpunten moeten voldoen.

Belangrijke normen zijn onder meer:

- **NEN 1010** (voor laagspanningsinstallaties)
- **NTA 8043** (voor slim laden)

De eisen uit het Bbl bevatten de minimale technische voorwaarden waaraan laadpunten moeten voldoen. Het gaat dan onder andere om Mode 3- en Mode 4-laadpunten.

Omgevingswet

Het Bbl maakt deel uit van het stelsel van de Omgevingswet. De eisen aan laadinfrastructuur horen bij de technische bouwregelgeving. Deze regelgeving komt aan de orde bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit. Gemeenten mogen in hun omgevingsplan aanvullende regels stellen, maar zij mogen niet afwijken van de wettelijke minimumeisen. De EPBD-eisen vormen dus altijd het minimumniveau lokaal beleid kan strenger zijn, maar niet soepeler.

Kwaliteitsborging (Wkb)

Sinds 1 januari 2024 geldt de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb). Deze wet bepaalt wie er bij een bouwproject controleert of het gebouw aan de regels voldoet - bijvoorbeeld de eisen voor laadinfrastructuur uit het Bbl.

Wie controleert, hangt af van het soort gebouw:

- **Bij kleinere of eenvoudige gebouwen** (gevolgklasse 1, zoals een grondgebonden woning of een kleine bedrijfshal): een **onafhankelijke kwaliteitsborger** controleert. Dat is een private partij die de bouweigenaar zelf inschakelt.
- **Bij grotere of complexere gebouwen** (gevolgklasse 2 en 3, zoals appartementencomplexen, kantoorgebouwen of ziekenhuizen): de **gemeente** controleert, zoals voorheen.

Meer uitleg over de Wkb en welke gebouwen onder welke gevolgklasse vallen, vindt u op iplo.nl.

Publiek toegankelijke laadpunten (AFIR)

Naast de EPBD IV geldt de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), een Europese verordening voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte, en voor laadinfrastructuur die publiek toegankelijk zijn. De AFIR stelt aanvullende eisen, bijvoorbeeld aan:

- Betaalmethoden, bijvoorbeeld zonder abonnement kunnen betalen.
- Prijstransparantie naar de gebruiker voorafgaand aan de laadsessie.
- Technische communicatie tussen auto en laadpunt (zoals ISO 15118).

Welke eisen gelden, hangt af van wie er toegang heeft tot het terrein:

- Publiek toegankelijk (iedereen kan laden): alle AFIR-eisen van toepassing.
- Niet openbaar (bijvoorbeeld alleen voor personeel of bewoners): geen AFIR-vereisten.

Openstelling biedt ook kansen: door uw laadpunten geheel of gedeeltelijk (bijvoorbeeld op bepaalde tijden) beschikbaar te stellen voor derden, kunt u de terugverdientijd verkorten.

⚠ Wanneer laadpunten mogelijk publiek toegankelijk worden, is het verstandig om op tijd rekening te houden met AFIR-eisen.

Bijlage - Begrippen en afkortingen

Begrip/afkorting	Definitie
AC	Alternating Current (wisselstroom). Bij laden via Mode 3 zet de auto de stroom zelf om.
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation. Europese verordening met aanvullende eisen voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur.
ALV	Algemene Ledenvergadering. De vergadering van VvE-leden waar besluiten worden genomen.
Bbl	Besluit bouwwerken leefomgeving. Het Nederlandse besluit waarin EPBD IV is verwerkt.
Bevoegd gezag	De overheid die verantwoordelijk is voor toezicht en handhaving. Bij laadinfrastructuur is dat meestal de gemeente.
COVER	Subsidieregeling Collectieven mkb Verduurzaming Reisgedrag.
CPO	Charge Point Operator. Partij die laadpunten beheert en exploiteert.
CT-klemmen	Stroommeetklemmen rond de elektriciteitskabel; alternatief voor verbinding met de slimme meter.
DC	Direct Current (gelijkstroom). Bij laden via Mode 4 staat de omvormer in de laadpaal.
DLB	Dynamic Load Balancing. Dynamische verdeling van vermogen over meerdere laadpunten, op basis van het verbruik en de opwek in het gebouw.
EMS	Energy Management System. Systeem dat de energiestromen in het gebouw beheert.
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive. Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen.
ERE	Emissie Reductie Eenheden. Certificaten waarvoor inkomsten kunnen worden gegenereerd door duurzame stroom aan elektrische voertuigen te leveren (voorheen HBE).
Gebouwschil	De buitenkant van het gebouw: dak, gevels en vloer.
Gevolgsklasse 1 / 2 / 3	Indeling van gebouwen onder de Wkb. Gevolgsklasse 1 = eenvoudige bouwwerken (zoals een grondgebonden woning); gevolgsklasse 2 en 3 = zwaardere en complexere gebouwen.
IEC 61851	Internationale norm voor laadpalen. Bepaalt onder andere de minimumlaadstroom.
Inboekdienstverlener	Partij die de registratie van ERE-certificaten bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) verzorgt.
Ingrijpende renovatie	Renovatie waarbij meer dan 25% van de gebouwschil of installaties wordt vernieuwd.
ISO 15118	Norm voor communicatie tussen auto en laadpunt (onder andere Plug & Charge: automatisch betalen door alleen de stekker aan te sluiten).
Kwaliteitsborger	Onafhankelijke private partij die controleert of een bouwwerk aan de regels voldoet. Verplicht bij gevolgsklasse 1.
Laadpunt	Een aansluiting waarmee één voertuig tegelijk kan worden opgeladen (Mode 3 of Mode 4).
Leidingdoorvoer	Een voorbereide doorgang of buis waardoor kabels later kunnen worden aangebracht.
MID	Measuring Instruments Directive. Europese richtlijn voor meetinstrumenten; vereist voor ERE-certificaten.
Mode 3	AC-laden via een laadstation met communicatie tussen auto en laadpunt (de gangbare huislaadpaal).
Mode 4	DC-snelladen, waarbij de omvormer in de laadpaal staat (snellaadpaal).

Begrip/afkorting	Definitie
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit. Beheert het ERE-systeem.
Netbeheerder	Bedrijf dat het stroomnet in een regio beheert. Bijvoorbeeld Liander, Stedin of Enexis.
NEN 1010	Nederlandse norm voor laagspanningsinstallaties.
NEN 6067	Nederlandse norm voor brandveiligheid in parkeergarages groter dan 1.000 m ² .
NIPV	Nederlands Instituut Publieke Veiligheid. Publiceert richtlijnen voor brandveiligheid in parkeergarages.
Notificatieregeling	Regeling die bewoners in een VvE het recht geeft om een laadpunt op hun parkeerplek te plaatsen.
NTA 8043	Erkende norm voor slim laden. Helpt bij de keuze van laadpunten die ook in de toekomst nog voldoen.
OCPD	Open Charge Point Protocol. Communicatie tussen laadpunt en het achterliggende systeem voor beheer en facturering.
Slim laden (Smart Charging)	Laadproces dat wordt aangepast aan de belasting van het stroomnet, de stroomprijs of het aanbod van duurzame energie (NTA 8043).
SPRILA	Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur. Voor bedrijven die investeren in laadinfrastructuur op eigen terrein.
SPULA	Subsidie Publieke Laadinfrastructuur.
SVVE	Subsidie Verduurzaming VvE's.
Tien-procent-regel	Uitzondering bij ingrijpende renovatie: als de kosten van laadinfrastructuur meer zijn dan 10% van de totale renovatiekosten, vervalt de verplichting.
V2G	Vehicle-to-Grid. Bidirectioneel laden, waarbij de auto stroom kan terugleveren aan het stroomnet.
VvE	Vereniging van Eigenaars. Rechtspersoon van eigenaren in een appartementencomplex.
Wkb	Wet kwaliteitsborging voor het bouwen. Regelt wie controleert of een bouwwerk aan de regels voldoet (onafhankelijke kwaliteitsborger of gemeente, afhankelijk van de gevolgklasse).
WWS	Woningwaarderingstelsel. Puntensysteem dat de maximale huur voor sociale huurwoningen bepaalt.

Bijlage - Handige links per onderwerp

De onderstaande links helpen u snel verder per onderwerp. Alle links zijn gecontroleerd op toegankelijkheid en gezaghebbendheid voor bouw eigenaren, beheerders en ontwikkelaars.

Wet- en regelgeving

Onderwerp	Link	Wat vindt u hier?
Bbl (actuele tekst, versie 2026)	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2026-103.html	De gewijzigde wettekst van het Besluit bouwwerken leefomgeving, inclusief de laadinfra-artikelen.
Omgevingswet	wetten.overheid.nl > BWBR0037885	De wet waaronder het Bbl valt. Relevant voor bevoegd gezag en vergunningverlening.
EPBD IV – volledige richtlijntekst (NL)	eur-lex.europa.eu > zoek op OJ:L_202401275	De officiële Nederlandse versie van de Europese richtlijn 2024/1275/EU.
Consultatie Wijziging Bbl EPBD IV	internetconsultatie.nl > epbd_tranche1 > b1	Het consultatiedocument met de voorgestelde Bbl-wijzigingen, inclusief de toelichting per artikel.

Uitleg en toelichting (overheid)

Onderwerp	Link	Wat vindt u hier?
RVO – Laadinfra en EPBD (overzichtspagina)	rvo.nl > onderwerpen > wetten en regels gebouwen > epbd iii > laadinfrastructuur elektrisch vervoer	Overzicht van alle eisen, veelgestelde vragen en gewijzigde verplichtingen per 2026. Startpunt voor de meeste vragen.
IPLO – Oplaadpunten bij nieuwbouw	iplo.nl/regelgeving > technische bouwactiviteit > nieuwbouw > oplaadpunten	Juridische uitleg van de Bbl-eisen voor nieuwbouw, per bouwtype.
IPLO – Oplaadpunten bij bestaande bouw	iplo.nl/regelgeving > in stand houden > oplaadpunten	Juridische uitleg van de eisen voor bestaande niet-woongebouwen.
IPLO – Toelichting per artikel EPBD IV	iplo.nl > Thema > Energiebesparing > Ontwikkelingen EPBD IV > Toelichting per artikel	Per artikel uitgelegd wat het betekent, wanneer het ingaat en hoe het in het Bbl landt.
AFIR – uitleg voor gemeenten en overheden	europadecentraal.nl > onderwerp > vervoer > afir	Heldere samenvatting van de AFIR-verplichtingen. Relevant als laadpunten publiek toegankelijk zijn of worden.

Technische onderwerpen

Onderwerp	Link	Wat vindt u hier?
Slim laden – werkgroep NAL	agendalaadinfrastructuur.nl > werkgroepen > werkgroep smart charging	Informatie over smart charging, Dynamic Load Balancing en de NTA 8043. Afkomstig van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.
ISO 15118 en AFIR – wat verandert er?	tsg-solutions.com > nl > afir iso 15118 2 wat verandert er voor publieke ac laadpalen	Toegankelijke uitleg over de ISO 15118-verplichting op publieke laadpunten per 2026.
NIPV – Brandveiligheid parkeergarages EV	nipv.nl > onderzoek > parkeergarages	Onderzoeksresultaten en richtlijnen van het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid over EV in parkeergarages.

VvE's en woongebouwen

Onderwerp	Link	Wat vindt u hier?
VvE Laden	vveladen.nl	Praktische informatie specifiek voor VvE's over het realiseren van laadinfrastructuur: uitgebreid stappenplan, capaciteitstool, templates, subsidies.

Subsidies en financiering

Onderwerp	Link	Wat vindt u hier?
SPRILA – subsidie private laadinfra	rvo.nl > subsidies financiering > laadinfrastructuur > sprila aanschaf > voorwaarden	Voorwaarden, subsidiebedragen en aanvraagprocedure voor private laadinfrastructuur bij bedrijven.
SPULA – subsidie publieke laadinfra zwaar vervoer	rvo.nl > subsidies financiering > laadinfrastructuur > spula > voorwaarden	Subsidie voor publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor zware elektrische voertuigen zoals bussen en vrachtwagens. Relevant als u overweegt laadpunten publiek beschikbaar te stellen.
SVVE – subsidie VvE's	rvo.nl > subsidies financiering > svve	Subsidie voor VvE's die willen investeren in verduurzaming, inclusief laadinfrastructuur.
ERE-certificaten (emissie-reductie eenheden)	emissieautoriteit.nl > regelgeving > hernieuwbare energie voor vervoer hbe > emissiereductie eenheden ere	Uitleg over hoe laadpuntaanbieders en gebouweigenaren inkomsten kunnen genereren via het ERE-systeem (voorheen HBE) voor hernieuwbare energie.

Hulp nodig?

Heeft u vragen over de toepassing van de EPBD IV-eisen op uw situatie? Neem dan contact op met RVO Klantcontact via rvo.nl/contact. Voor juridische uitleg over het Bbl kunt u terecht bij IPLO (iplo.nl). Voor specifieke vragen over uw bouwplan: stem af met uw gemeente als bevoegd gezag.

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag
Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag
T +31 (0) 88 042 42 42
www.rvo.nl

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Met medewerking van:

NKL
Techniek Nederland
Vexpan
Anders Reizen

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | juni 2026

Publicatienummer: RVO-099-2026/BR-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.