

Vergaderjaar 2020–2021

30 196

Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 745

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2020

Tijdens het plenaire begrotingsbehandeling van het Ministerie van IenW (Handelingen II 2020/21, nrs. 26 en 27, Debat over de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat 2021) is door het lid Dik-Faber (CU) een motie ingediend (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 49) die verzoekt om voor maart 2021 het Bouwbesluit (punt 5.15.2) aan te scherpen, zodat ten minste de helft van de parkeerplaatsen in nieuwe utiliteitsbouw voorzien wordt van leidingen ten behoeve van elektrisch laden. De Staatssecretaris van IenW heeft aangegeven u hierover voor het einde van het jaar schriftelijk te informeren. Hierbij zend ik u een schriftelijke reactie.

Minimumeis voor laadinfrastructuur bij nieuwe utiliteitsgebouwen

In een eerder stadium is met uw Kamer gesproken over de implementatie van de herziene Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, hierna EPBD, in de Nederlandse wet- en regelgeving op 10 maart 2020. Vanaf dat moment dient er bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein minimaal 1 laadpunt voor de hele parkeergelegenheid te worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd. Deze eis komt overeen met de oorspronkelijke Europese norm.

Invulling van de minimumeis

Een gebouweigenaar wordt daarmee verplicht zich met het thema laadinfrastructuur te gaan bezighouden, maar kan al naar gelang de plaatselijke behoefte het aantal laadpunten zelf invullen. De verplichting betreft namelijk een minimumeis. Nederland heeft hiervoor gekozen, omdat de behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen sterk kan variëren per gebruiksfunctie, situatie en locatie. Een minimumeis

voorkomt in deze gevallen dat er onnodige kosten worden gemaakt om laadpunten aan te leggen in parkeergelegenheid waar de plaatselijke vraag beperkt is. Het staat projectontwikkelaars en gebouweigenaren van nieuwe utiliteitsgebouwen uiteraard vrij om meer laadpunten en laadinfrastructuur te realiseren dan de minimumvereisten. In de praktijk zien we dit ook wel gebeuren op een aantal plekken.

Ik ben daarom van mening dat het, op dit moment, onwenselijk is om wet- en regelgeving aan te scherpen op het punt van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in parkeergelegenheid van nieuwe utiliteitsgebouwen. De voorgestelde generieke aanscherping van de verplichting, waarbij ten minste de helft van de parkeerplaatsen in nieuwe utiliteitsbouw voorzien wordt van leidingen ten behoeve van elektrisch laden, zal in de praktijk leiden tot onnodige kosten in parkeergelegenheid met een beperkte vraag naar laadpunten. Ik ontraad dan ook de betreffende motie van het lid Dik-Faber.

Vervolg

Met de Staatssecretaris van IenW heb ik afgesproken dat de ontwikkelingen in de markt voor utiliteitsbouw in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zullen worden gevolgd. De hieruit voorkomende analyse zal besproken worden met de stakeholders binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om te bezien waar aanvullende afspraken mogelijk zijn, bijvoorbeeld bij garages of werkgevers. Indien ik signalen ontvang dat er een aanscherping in wet- en regelgeving nodig zou zijn, ga ik hierover in gesprek en bezien we op dat moment wat er nodig is om bij te dragen aan de verdere uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en daarmee de ambities voor schonere mobiliteit.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
K.H. Ollongren