

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

924

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *de kosten van een lege buizen- en laadpaalnorm* (ingezonden 28 december 2017).

Antwoord van Minister **Ollongren** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 23 januari 2018).

Vraag 1

Voor hoeveel parkeerplaatsen geldt de lege buizennorm voor laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer, als een gebouw of woning meer dan 10 parkeerplaatsen heeft?¹

Antwoord 1

Op 19 december jongstleden heeft de derde triloog over het herzieningsvoorstel plaatsgevonden. Tijdens deze triloog is er door de onderhandelende partijen een voorlopig akkoord bereikt over het herzieningsvoorstel. Omdat het voorlopige akkoord nog nader uitgewerkt wordt, kan ik op dit moment helaas nog geen duidelijkheid verschaffen over de bepalingen voor laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Zodra er meer bekend is over de inhoud van het bereikte akkoord zal ik uw Kamer hier schriftelijk over informeren. In die brief zal ik ook antwoord geven op deze vraag.

Vraag 2

Wat zijn de geschatte extra kosten per parkeerplaats als er voor die parkeerplaats lege buizen moeten worden aangelegd? Wat zijn de geschatte extra kosten per parkeerplaats als er voor die parkeerplaats laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer moet worden aangelegd?

Antwoord 2

In de impact assessment bij het herzieningsvoorstel heeft de Europese Commissie een schatting gegeven van de benodigde investeringen voor de aanleg van laadinfrastructuur voor vervoer. De kosten worden door de Commissie geschat op ongeveer € 2.500 per oplaadpunt en € 350 per parkeerplaats voorzien van bekabeling. In de impact assessment bij het herzieningsvoorstel is geen inschatting gegeven van de kosten voor de aanleg van lege buizen, omdat dit geen onderdeel vormde van het oorspron-

¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 688

kelijke herzieningsvoorstel van de Commissie. Naar verwachting liggen de kosten voor lege buizen aanzienlijk lager dan de kosten voor bekabeling, omdat een groot deel van de materiaalkosten komen te vervallen. Afgezet tegen de kosten voor het bouwen van een nieuw gebouw of de kosten voor een ingrijpende renovatie van een bestaand gebouw zijn dit relatief kleine bedragen. Naar inschatting zullen de bepalingen dan ook geen significant effect hebben op de haalbaarheid en prijzen van nieuwbouwprojecten of op de keuze om een gebouw ingrijpend te renoveren.

Vraag 3

Wat is de precieze definitie van een ingrijpende renovatie?

Antwoord 3

In artikel 3.2 van de Regeling Bouwbesluit 2012 is opgenomen wanneer er sprake is van ingrijpende renovatie. Ingrijpende renovatie doet zich voor «wanneer meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil, bepaald volgens ISSO 75.1, uitgave juli 2014, wordt vernieuwd, veranderd of vergroot en deze vernieuwing, verandering of vergroting de integrale gebouwschil betreft».

Vraag 4

Deelt u de mening dat deze twee nieuwe normen voor geen enkele renovatie van eigen woningbezitters moet gelden?

Antwoord 4

Ik ben het met u eens dat de bepalingen over laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer niet moeten leiden tot onnodige kosten of lasten. Dit is dan ook de inzet van Nederland geweest in de onderhandelingen in de Raad. Samen met andere lidstaten heeft Nederland ervoor gepleit om de normen niet toe te passen bij alle woningen die ingrijpend worden gerenoveerd, maar alleen in gevallen waarbij het parkeerterrein of de elektrische infrastructuur onderdeel uitmaakt van de renovatie. Hiermee wil ik voorkomen dat woningeigenaren die de energieprestatie van hun gebouw willen verbeteren maar niet voornemens zijn om het parkeerterrein of de elektrische infrastructuur aan te pakken worden ontmoedigd om renovatiewerkzaamheden aan hun woning uit te voeren. Bij woningen waarbij de parkeerplaats of de elektrische infrastructuur onderdeel uitmaakt van de ingrijpende renovatie zie ik wel meerwaarde in het uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van laadinfrastructuur, omdat de meerkosten relatief beperkt zijn en hiermee voorkomen wordt dat het parkeerterrein in de toekomst opnieuw opgebroken moet worden of dat uitgeweken moet worden naar een oplaadplek in de openbare ruimte. Omdat (laadinfrastructuur voor) elektrisch vervoer nog steeds onderhevig is aan technologische ontwikkelingen en er op het moment dat de verplichtingen gelden nog niet altijd vraag zal naar oplaadpunten, heeft Nederland vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit in de Raad een voorkeur uitgesproken voor het plaatsen van lege buizen in plaats van bekabeling. De vast te stellen norm voor woningen zal naar verwachting alleen gaan gelden voor woningen met meer dan 10 parkeerplaatsen. Dit zijn voornamelijk appartementencomplexen met gemeenschappelijk parkeerterrein. Bij appartementencomplexen is de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer ingewikkelder dan bij eengezinswoningen, omdat de woningeigenaar of huurder niet zelfstandig over de aanleg kan beslissen. Hiervoor is goedkeuring nodig van de Vereniging van Eigenaren (VvE) of de verhuurder. Naar verwachting zal de norm het makkelijker maken voor woningeigenaren of huurders om goedkeuring te krijgen voor de aanleg van een laadpaal, omdat de paal na uitvoering van de norm zonder aanvullende renovatiewerkzaamheden voor iedere parkeerplaats kan worden geïnstalleerd.