

Oplegnotitie notificatieregeling oplaadpunten

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Beschrijving voorwaarden en regeldruk	2
2.1	Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling	3
2.2	Voorwaarde 3: Technische eisen aan het oplaadpunt zodat de stroomvoorziening niet overbelast raakt	8
2.3	Voorwaarde 4: Veiligheidsvoorschriften	8
2.4	Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften	9
2.5	Voorwaarde 6: Het werkplan om de oplaadpunten te plaatsen en de daaruit voortvloeiende procedurele voorschriften	13
2.6	Voorwaarde 7: Voorschriften voor gebruik en beheer van het laadpunt	14
3	Conclusie	15
4	Bijlage I: Uitgangspunten en doelgroep	18
4.1	Algemene uitgangspunten	18
4.2	Doelgroep	18

1 Inleiding

Achtergrond

In titel 9 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek zal een grondslag worden gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur te voorzien in een (groeps)notificatieplicht voor de realisatie van laadpunten op een privé-parkeerplaats en/of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid bij VvE's. Het algemene doel van deze wetwijziging is het vereenvoudigen van de besluitvorming voor het plaatsen van een of meerdere laadpunten bij VvE's. In een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) zullen de voorwaarden voor de notificatieplicht worden uitgewerkt.

Met deze wetwijziging wordt het plaatsen van laadpunten binnen VvE's vereenvoudigd en wordt en daarmee verduurzaming bij VvE's gestimuleerd. Elektrisch vervoer heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het klimaat. Elektrische voertuigen stoten geen of aanzienlijk minder schadelijke stoffen uit en verminderen de geluidsoverlast van verkeer, doordat elektromotoren stil zijn. De reductie van de uitstoot van CO₂ draagt bovendien bij aan een beter klimaat.^{1,2}

Vervolgonderzoek en doelstelling

Sira Consulting heeft in 2020 in opdracht van het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) het effect van de wetwijziging op de regeldruk voor burgers en bedrijven

¹ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/2-elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/milieu-en-elektrisch-rijden>.

² Energie en Milieuaspecten van elektrische personenvoertuigen (TNO, 2015).

onderzocht. Inmiddels heeft het ministerie van BZK in de memorie van toelichting van het wetsvoorstel een aantal voorbeelden benoemd van voorwaarden die (mogelijk) in de notificatieregeling belanden. De regeldrukgevolgen daarvan waren nog niet meegenomen in het regeldrukonderzoek naar de notificatieregeling. In dit vervolgonderzoek is in aanvulling op het eerdere onderzoek, het effect op de regeldruk als gevolg van deze voorbeeldvoorwaarden onderzocht. Hiervoor zijn negen interviews uitgevoerd.³ De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in onderliggende oplegnotitie.

Uitgangspunten

De uitgangspunten van dit onderzoek sluiten direct aan bij de uitgangspunten van het regeldrukonderzoek naar de gevolgen van de (groeps)notificatieregeling voor de realisatie van laadpunten bij parkeerplaatsen in eigendom van VvE's en parkeerplaatsen in eigendom van de appartements-eigenaar⁴. Deze uitgangspunten zijn herhaald in Bijlage I: Uitgangspunten en doelgroep.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de voorwaarden beschreven en de effecten op de regeldruk uitgewerkt. Hoofdstuk 3 geeft de conclusies weer. De conclusie van deze oplegnotitie betreft zowel de regeldrukeffecten van de voorbeeldvoorwaarden als de totale regeldrukeffecten van de notificatieregeling (het eerdere onderzoek) én de voorbeeldvoorwaarden.

2 Beschrijving voorwaarden en regeldruk

In het onderzoek 'Regeldruk vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpunten VvE's' zijn de regeldrukgevolgen van de voorwaarden in de notificatieregeling buiten beschouwing gelaten. Deze voorwaarden worden uitgewerkt in de AMvB en waren nog niet bekend toen dit onderzoek werd uitgevoerd. Het ministerie van BZK heeft inmiddels in de memorie van toelichting van het wetsvoorstel een aantal voorbeelden gegeven van voorwaarden die in de AMvB nader worden uitgewerkt. In dit hoofdstuk zijn deze voorwaarden en de verwachte gevolgen voor de regeldruk beschreven. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de voorwaarden, of er regeldrukeffecten zijn en waar deze zijn gekwantificeerd.

³ Er zijn interviews uitgevoerd met respondenten uit de volgende doelgroepen: twee eigenaren met een laadpunt binnen een VvE, twee VvE bestuurders (waaronder één VvE belangenorganisatie die sprak namens eigenaren en VvE-bestuurders), twee laadpunteninstallateurs en drie brandveiligheidsexperts.

⁴ Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten (Sira Consulting, 2020), hoofdstuk 2 'Uitgangspunten en doelgroep', pagina's 3-8.

Tabel 1. Samenvatting voorwaarden en regeldrukeffecten

Voorwaarden	Verwachting regeldruk	Regeldruk gekwantificeerd?	Verwijzing
1. Plaatsing op eigen rekening en risico	Geen regeldruk	-	-
2. Kostenherverdeling	Regeldruk	Gekwantificeerd	Tekstkader 1
3. Technische eisen	Geen regeldruk	-	-
4. Veiligheidsvoorschriften	Geen regeldruk	-	-
5a. Brandveiligheidsvoorschriften	Regeldruk	Alleen een indicatie mogelijk	Tekstkader 2
5b. Controle brandveiligheidsexpert	Regeldruk	Gekwantificeerd	Tekstkader 3
6. Voorschriften werkplan	Geen regeldruk	-	-
7. Voorschriften gebruik en beheer	Geen regeldruk	-	-

2.1 Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling

Beschrijving voorwaarden

1. De plaatsing van het oplaadpunt komt uitsluitend voor eigen rekening en risico van de notificerende individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars. Op deze manier wordt het eigendomsrecht van de overige appartementseigenaars onderschreven. Ook wordt verzekerd dat de overige appartementseigenaars geen nadeel mogen ondervinden aan de plaatsing van oplaadpunten. Kosten (zoals premieverhoging van de opstalverzekering) of werkzaamheden die verband houden met plaatsing en het gebruik van het oplaadpunt (zoals de aanleg van een kabel van de meterkast naar de VvE-parkeergelegenheid of het privé-parkeerplaats) komen voor rekening van de individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars die het oplaadpunt willen plaatsen.
2. In de AMvB wordt de voorwaarde opgenomen dat notificerende appartementseigenaars de gemaakte kosten en werkzaamheden, waar andere notificerende appartementseigenaars voordeel van hebben of hebben gehad, middels een kostenherverdeling kunnen verdelen onder alle eigenaren van oplaadpunten.

Gevolgen regeldruk

Op basis van de interviews verwachten we geen regeldruk als gevolg van de voorwaarde dat de plaatsing van het oplaadpunt uitsluitend voor eigen rekening en risico van de notificerende individuele appartementseigenaar(s) komt. Deze voorwaarde leidt (op zichzelf) niet tot handelingen. Ook geldt dat de geïnterviewde respondenten deze voorwaarden als vanzelfsprekend beschouwen.

De voorwaarde dat notificerende appartementseigenaars de gemaakte kosten en werkzaamheden middels een kostenherverdeling kunnen verdelen onder alle eigenaren van oplaadpunten leidt

naar verwachting tot regeldruk. Dit betreft de tijdbesteding voor het maken van afspraken over de kostenherverdeling (het vaststellen van de verdeelsleutel).

Kosten die herverdeeld moeten worden, zijn bijvoorbeeld de kosten voor de aanleg van de centrale kabel uit hoofdmeterkast naar verdeelkast, verhoging premie opstalverzekering en de verzwaren van de aansluiting in de hoofdmeterkast.

Bij de kostenherverdeling kan een onderscheid gemaakt worden tussen twee (uiterste) situaties:

1. De situatie waarin een VvE(-bestuur) positief staat tegenover het plaatsen van laadpunten door de individuele laadpunteigenaar of groep eigenaars en wenst om een basisinfrastructuur aan te leggen.

In deze situatie verwachten we op basis van de interviews dat deze voorwaarde in de praktijk niets verandert voor VvE's. Ook zonder deze voorwaarde hadden deze VvE's afspraken gemaakt over de kostenherverdeling. Hiervoor schakelen VvE-besturen bijvoorbeeld een VvE administratiekantoor in.

2. De situatie waarin een VvE(-bestuur) niet positief staat tegenover het plaatsen van laadpunten door een individuele laadpunteigenaar of groep eigenaars en geen initiatief neemt tot het aanleggen van een basisinfrastructuur.

In deze situatie moeten laadpunteigenaren de kostenherverdeling onderling regelen.

Een belangrijk aandachtspunt is dat in alle interviews wordt benoemd dat de investering in een centrale voorziening⁵ een knelpunt blijft. Dit kan al spelen wanneer er meer dan drie kabels vanuit de groepenkast aangesloten dienen te worden. In veel gevallen is het niet haalbaar om de financiering daarvan door één of een klein aantal personen te dragen. In de interviews werd benoemd dat de kosten voor een centrale voorziening voor honderd parkeerplaatsen ongeveer € 20.000 tot € 30.000 kost, inclusief installatiekosten.

VvE's die welwillend tegenover laadpunten staan, nemen deze drempel voor notificerende eigenaren naar verwachting weg door deze centrale voorziening voor te financieren. Wanneer een VvE hier niet toe besluit, blijft deze drempel bestaan. Daarnaast verwachten respondenten dat VvE's die de plaatsing van laadpunten in de parkeergarage willen voorkomen, waar dat mogelijk is via aanvullende voorwaarden, hoge eisen zullen stellen aan het laadpunt en de zaken daaromheen en daarmee een drempel voor eigenaars creëren. Wel geldt dat aanvullende regelende voorwaarden vanuit de VvE niet voor een belemmering van de notificatieplicht mogen zorgen.

Op basis van bovenstaande informatie is in onderstaand kader een inschatting gemaakt van de regeldrukeffecten in de twee verschillende situaties. De regeldrukeffecten benoemd in het tekstkader betreft alleen de regeldruk als gevolg van voorwaarden 1 en 2. In de conclusie worden alle regeldrukkosten inclusief de regeldruk als gevolg van de notificatieregeling weergegeven.

Tekstkader 1. Kwantificering regeldruk

Situatie 1: VvE neemt kostenherverdeling op zich

We schatten in dat de regeldruk in de situatie waarin een VvE de kostenverdeling op zich neemt, eenmalig minimaal € 7 miljoen en maximaal € 13,5 miljoen bedraagt. De onderstaande tabel toont hoe deze regeldruk is verdeeld tussen de verschillende doelgroepen. Onder de tabel lichten we de uitgangspunten van de berekening toe.

Tabel 2. Eenmalige regeldruk kostenherverdeling VvE neemt kostenherverdeling op zich (situatie 1)

		Tijdbesteding (in uren)	Uurtarief (€)	Externe kosten (€)	Aantal	Relevantie	Eenmalige regeldruk (€) ⁶
Minimaal							
VvE-destuur	Burgers	15 ⁷	15	500 ⁸	8.250	90%	5.383.125
	Bedrijven		54			10%	1.080.750
Eigenaren	Burgers	0,167	15		296.700	60%	445.050
	Bedrijven	0,167	54		8.900 ⁹	60%	48.060
Totaal minimaal							6.956.985

⁵ Een centrale voorziening bestaat bijvoorbeeld uit een groepenkast met metertjes en een garage-brede ringleiding waar alle kabels naar de laadpunten op aangesloten kunnen worden, een kabelgootsysteem of een vlakbandkabel.

⁶ Regeldruk = (Tijdbesteding * Uurtarief + Externe kosten) * Aantal * Relevantie

⁷ 75% * 20 uur = 15 uur

⁸ 25% * 20 uur * € 100 (uurtarief VvE-beheer) = € 500

⁹ 335 verhurende bedrijven + 8.565 niet-verhurende bedrijven = 8.900 bedrijven

Maximaal							
VvE-bestuur	Burgers	30 ¹⁰	15	1.000 ¹¹	8.250	90%	10.766.250
	Bedrijven		54			10%	2.161.500
Eigenaren	Burgers	0,167	15		296.700	60%	445.050
	Bedrijven	0,167	54		16.900 ¹²	60%	91.260
Totaal maximaal							13.464.060

Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

- Het nadenken over financiering, risico's, de kostenherverdeling en dit vastleggen en kenbaar maken over de kostenherverdeling kost gemiddeld tussen 20 en 40 uur. Aangenomen wordt dat 75% (15 tot 30 uur) van deze tijd wordt besteed door het VvE-bestuur en 25% (5 tot 10 uur) door een VvE-beheerder (of VvE-administratiekantoor).
- Aangenomen wordt het maken van de kostenherverdeling buiten de 'standaard' VvE Beheer pakketten vallen en zij met een uurtarief van € 100 werken. Dit betreft externe kosten (€ 500 tot € 1.000).
- De afspraken worden besproken en kenbaar gemaakt op een VvE-vergadering. Dit kost gemiddeld 10 minuten per eigenaar. Aangenomen is dat 60% van de eigenaren aanwezig is bij de vergadering.
- Conform de eerdere uitgangspunten is in de berekening uitgegaan dat VvE's (besturen) gemiddeld voor 90% uit burgers en voor 10% uit (vertegenwoordigers van) bedrijven bestaan.
- Voor burgers wordt uitgegaan van een uurtarief van € 15 en voor bedrijven wordt uitgegaan van het uurtarief van een hoogopgeleide medewerker; € 54¹³.
- Conform de eerdere uitgangspunten is in de berekening uitgegaan van 8.250 VvE-besturen, 335 verhuurende bedrijven, 8.565 tot 16.565 niet-verhuurende bedrijven en 296.700 individuele eigenaren.
- Bij de inschatting is ervan uitgegaan dat bij ieder van bovenstaande VvE's op enig moment een eerste laadpunt wordt geplaatst. We gaan dus uit van 8.250 situaties.

Situatie 2: Notificerende laadpunteigenaren dienen onderling afspraken te maken over de kostenherverdeling

We schatten in dat de regeldruk in de situatie waarin de notificerende laadpunteigenaren onderling afspraken maken over de kostenherverdeling, eenmalig € 0,3 miljoen bedraagt. De structurele regeldruk bedraagt minimaal € 62.000 en maximaal € 187.000.

De onderstaande tabellen weergeven hoe deze regeldruk is verdeeld tussen de verschillende doelgroepen.

¹⁰ 75% * 40 uur = 30 uur

¹¹ 25% * 40 uur * € 100 (uurtarief VvE-beheer) = € 1.000

¹² 335 verhuurende bedrijven + 16.565 niet-verhuurende bedrijven = 16.900 bedrijven

¹³ Dit in aansluiting met de uitgangspunten van het Handboek meting regeldrukkosten.

Tabel 3. Eenmalige regeldruk Notificerende laadpunteigenaren maken onderling afspraken over de kostenherverdeling (situatie 2)

		Tijdbesteding (in uren)	Uurtarief (€)	Aantal situaties	Relevantie	Eenmalige regeldruk (€) ¹⁴
Eigenaren	Burgers	2	15	8.250	90%	222.750
	Bedrijven	2	54	8.250	10%	89.100
Totaal						311.850

Tabel 4. Structurele regeldruk Notificerende laadpunteigenaren maken onderling afspraken over de kostenherverdeling (situatie 2)

		Tijdbesteding (in uren)	Uurtarief (€)	Aantal	Relevantie	Frequentie (per jaar)	Structurele regeldruk (€) ¹⁵
Minimaal							
Eigenaren	Burgers	2	15	8.250	90%	0,2	44.550
	Bedrijven	2	54	8.250	10%	0,2	17.820
Totaal minimaal							62.370
Maximaal							
Eigenaren		2	15	8.250	90%	0,6	133.650
		2	54	8.250	10%	0,6	53.460
Totaal maximaal							187.110

Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

- De eerste notificerende laadpunteigenaar (of eerste groep laadpunteigenaren) maakt een voorstel voor een herverdeelsleutel waarin de eenmalig gemaakte kosten en werkzaamheden die herverdeeld dienen te worden zijn vastgelegd. Wij nemen aan dat dit eenmalig gemiddeld 2 uur tijd kost.
- Telkens wanneer er een (notificerende) laadpunteigenaar bij komt, dienen met de groep bestaande laadpunteigenaren onderling afspraken gemaakt te worden over de kostenherverdeling. We gaan ervan uit dat één vertegenwoordiger uit de groep huidige laadpunteigenaren de reeds gemaakte kosten en verdeelsleutel kenbaar maakt en op basis daarvan onderling afspraken maakt. We nemen aan dat dit structureel gemiddeld 2 uur¹⁶ tijd kost per nieuwe laadpunteigenaar. Hierbij is impliciet aangenomen dat de tijdbesteding voor het maken van onderlinge afspraken in het begin wat hoger is en vervolgens afneemt.
- In aansluiting op de eerdere uitgangspunten uit het eerdere rapport gaan we ervan uit dat er per VvE gemiddeld tussen 0,2 en 0,6 keer per jaar een notificatie voor een laadpunt plaatsvindt.
- Conform de eerdere uitgangspunten is in de berekening uitgegaan dat VvE-eigenaren gemiddeld voor 90% uit burgers en voor 10% uit (vertegenwoordigers van) bedrijven bestaan.

¹⁴ Regeldruk = (Tijdbesteding * Uurtarief + Externe kosten) * Aantal * Relevantie

¹⁵ Regeldruk = (Tijdbesteding * Uurtarief + Externe kosten) * Aantal * Relevantie

¹⁶ Dit betreft de totale tijdbesteding van de (huidige en nieuwe) eigenaren. Voor de eerste nieuwe eigenaren zal deze tijdbesteding hoger zijn dan 2 uur. We gaan ervan uit dat de onderlinge afspraken bij een bepaald aantal nieuwe eigenaren (zo'n 5) meer uitgekristalliseerd zijn en de tijdbesteding voor latere eigenaren (na de vijfde) lager is dan 2 uur. Gemiddeld gaan we uit van 2 uur per nieuwe eigenaar.

- Voor burgers wordt uitgegaan van een uurtarief van €15 en voor bedrijven wordt uitgegaan van het uurtarief van een hoogopgeleide medewerker; €54.
- Conform de eerdere uitgangspunten is in de berekening uitgegaan van 8.250 VvE-besturen, 335 verhurende bedrijven, 8.565 tot 16.565 niet-verhurende bedrijven en 296.700 individuele eigenaren.
- Bij de inschatting is er van uitgegaan dat bij ieder van bovenstaande VvE's op enig moment een eerste laadpunt wordt geplaatst. Daarmee gaan we dus uit van 8.250 situaties.

2.2 Voorwaarde 3: Technische eisen aan het oplaadpunt zodat de stroomvoorziening niet overbelast raakt

Beschrijving voorwaarde

Hierbij wordt gedacht aan de eisen aan *smart charging* (de optimale verdeling van de beschikbare stroom over de op te laden voertuigen en het laden op optimale momenten; bijv. als er weinig vraag naar stroom is, de stroomprijs laag is of er veel groene stroom beschikbaar is) en *dynamic load balancing* (de mogelijkheid om het laden tijdelijk te vertragen of te stoppen ter voorkoming van overbelasting van het stroomnetwerk in het gebouw). De voorwaarde heeft een regelend karakter. Deze eisen zullen bij kleinere VvE's niet altijd nodig zijn.

Gevolgen regeldruk

Op basis van de interviews verwachten we niet dat deze (regelende) voorwaarde leidt tot regeldruk. Deze voorwaarde leidt in de praktijk namelijk niet tot een verschil. We verwachten dat een deel van de VvE's, met het oog op toekomstbestendigheid van de parkeergarage, ook zonder deze voorwaarde "intelligente laadpunten" zouden eisen. Het voordeel van smart charging/dynamic load balancing is dat de stroomvoorziening minder snel overbelast raakt¹⁷ en dat de kosten per gebruiker gemakkelijk bijgehouden kunnen worden.

Voor kleinere VvE's (een VvE met acht parkeerplaatsen of minder) is smart charging en dynamic load balancing minder snel noodzakelijk omdat daar minder laadpunten aangesloten worden op de stroomvoorziening. Deze VvE's mogen afwijken van deze voorwaarde als gevolg van het regelende karakter van de voorwaarde.

2.3 Voorwaarde 4: Veiligheidsvoorschriften

Beschrijving voorwaarde

Veiligheidsvoorschriften, zoals de plaatsing van een laadpunt volgens de veiligheidsbepalingen in NEN-norm 1010, het plaatsen van laadpunten van type mode 3 en 4 en de installatie van het oplaadpunt door een erkend installateur. Deze voorschriften zullen een dwingend karakter krijgen.

Gevolgen regeldruk

Op basis van de interviews wordt verwacht dat deze voorwaarde geen of in beperkte mate gevolgen heeft voor de regeldruk. De voorbeelden van de veiligheidsvoorschriften zoals hier boven benoemd, worden naar verwachting ook al door de VvE nageleefd als dit niet wettelijk is vastgelegd. Dit geldt voor zowel de VvE die openstaat voor laadpunten als de VvE die hier niet voor openstaat. De VvE en individuele laadpunteigenaars zijn al wettelijk verplicht zich aan de NEN-

¹⁷ Hierdoor kunnen meerdere laadpunten aangesloten worden waardoor minder snel een vermogendere stroomvoorziening noodzakelijk is.

norm 1010 te houden bij aanleg, onderhoud en beheer van elektrische installaties zoals een laadpunt. In de huidige situatie is het al gebruikelijk laadpunten van type mode 3 of 4 te installeren in parkeergarages, in navolging van NEN-EN-IEC 61851. De voorwaarde dat een laadpunt van type mode 3 of 4 moet zijn, wordt verplicht gesteld na een wijziging van het Besluit Bouwwerken en Leefomgeving (Bbl)¹⁸. Uit de interviews blijkt dat VvE's in de huidige situatie veiligheidsvoorschriften opstellen voordat zij toestemming geven voor het plaatsen van een oplaadpunt. Daarmee hangt de keuzevrijheid van individuele laadpunteigenaars in de huidige situatie dus af van de voorschriften van de VvE.

Verwacht wordt dat VvE's in de meeste gevallen toch al kiezen voor een erkend installateur. De reden hiervoor is dat VvE's zekerheid willen dat het laadpunt op een juiste manier wordt geïnstalleerd en dat de plaatsing hiervan geen risico's met zich meebrengt voor de veiligheid van het pand en de eigenaren.

In het geval dat een niet erkend installateur een laadpunt plaatst is er sprake van een verhoogd risico. In de interviews wordt benoemd dat er met name een groter risico is op uitval en overbelasting van het net, indien een laadpunt door een niet erkend installateur is geplaatst. In de meeste gevallen zal dit vooral hinder opleveren en in mindere mate tot (materiële) schade leiden.

2.4 Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften

Beschrijving voorwaarde

Gedacht wordt aan het verplicht inschakelen van een brandveiligheidsexpert voor parkeergarages vanaf vijftien parkeerplaatsen. Dit betekent niet dat iedere keer dat een eigenaar een notificatie doet voor het plaatsen van een laadpunt, deze eigenaar een brandveiligheidsexpert moet inschakelen. Wel betekent dit dat aan deze voorwaarde (in algemene zin) moet zijn voldaan voordat een eigenaar gebruik kan maken van de notificatieregeling. Gecontroleerd moet worden of de parkeergarage aan de algemene brandveiligheidsvoorschriften (toe te rekenen aan de VvE) en de brandveiligheidsvoorschriften voor een laadpunt voldoet (toe te rekenen aan de eigenaar met het eerste laadpunt en de toekomstige laadpunteigenaren (via kostenherverdeling)).

Gevolgen regeldruk

Brandveiligheidsvoorschriften

Voor parkeergarages is in de huidige situatie regelgeving in werking omtrent de brandveiligheid. Er zijn nog geen aanvullende eisen voor parkeergarages met laadpunten. De toekomstige algemene brandveiligheidsvoorschriften voor een parkeergarage met een laadpunt en de brandveiligheidsvoorschriften voor een laadpunt zijn op dit moment nog niet uitgewerkt.

In de huidige situatie schrijft het Bouwbesluit 2012 de algemene brandveiligheidsvoorschriften voor parkeergarages van particulieren voor dat:

- Parkeergarages die groter zijn dan 1.000 m² zijn een brandmeldinstallatie¹⁹ moeten hebben.
- Parkeergarages die groter zijn dan 2.500 m² een brandmeldinstallatie en een inspectiecertificaat moeten hebben.

Voor laadpunten geldt in de huidige situatie alleen dat deze moeten voldoen aan de NEN-1010 waarin veiligheidseisen voor laagspanningsinstallaties zijn opgenomen. Het handmatig afschakelen van laadpunten wordt naar verwachting in de toekomst verplicht gesteld. Handmatig afschakelen is nu nog een advies van Brandweer Nederland. Deze eis zal ook gelden voor bestaande bouw.

¹⁸ Dit is een ander wijziging en valt buiten de reikwijdte van dit onderzoek.

¹⁹ Een brandmeldinstallatie zorgt voor de beveiliging van de gehele garage. Voorbeelden van onderdelen van een brandmeldinstallatie zijn branddetectiesystemen, camera's, sirenes en het automatisch openen van de slagbomen en branddeuren.

Verder rust op VvE's de zorgplicht om erop toe te zien dat parkeergarages, al dan niet met oplaadpunt(en), voldoen aan de geldende brandveiligheidseisen en in dat kader controle(s) c.q. inspectie(s) te laten uitvoeren. Hiermee hebben ze de zorgplicht om te voorkomen dat er brandgevaarlijke situaties ontstaan. Ook zonder elektrische voertuigen kent een garage namelijk voldoende aandachtspunten voor brandveiligheid. Individuele appartementseigenaren die oplaadpunten plaatsen hebben de algemene zorgplicht om ervoor te zorgen dat het oplaadpunt deugdelijk is en hiertoe controle(s) c.q. inspectie(s) te laten uitvoeren.

In dit onderzoek is aan verschillende brandveiligheidsexperts gevraagd hoe (in hun visie) invulling gegeven zou moeten worden aan de algemene brandveiligheidsvoorschriften voor parkeergarages met laadpunten en aan de specifieke brandveiligheidsvoorschriften voor laadpunten. De brandveiligheidsexperts geven aan geen vaste selectie aan voorschriften (en bijbehorende kosten) te kunnen formuleren omdat de brandveiligheidssituatie en de te adviseren maatregelen sterk afhangen van de situatie van de parkeergarage. Het advies van brandveiligheidsexperts ten behoeve van de brandveiligheid is maatwerk. De maatregelen die zij adviseren hangen onder andere af van de grootte van de garage, de zelfredzaamheid van de bewoners, de bouwtechnische aspecten van het gebouw, of het bestaande of nieuwbouw is en of de bestaande brandveiligheid - waarvoor de VvE verantwoordelijk is - op orde is. Eventuele regeldruk als gevolg van het naleven van de (nog uit te werken) brandveiligheidsvoorschriften voor parkeergarages met laadpunten en brandveiligheidsvoorschriften voor laadpunten kan daarom op dit moment nog niet concreet worden ingeschat. In onderstaand tekstkader is ter illustratie een aantal benoemde maatregelen en de bijbehorende kosten opgenomen die brandveiligheidsexperts in bepaalde situaties adviseren. Het advies van de brandveiligheidsexpert kan verder gaan dan hetgeen wettelijk is vereist en/of los staan van de plaatsing van het oplaadpunt.

Tekstkader 2. Voorbeelden maatregelen brandveiligheid parkeergarages met laadpunten en indicatie kosten

In dit tekstkader is een aantal voorbeelden van maatregelen opgenomen die brandveiligheidsexperts kunnen adviseren voor parkeergarages met laadpunten. Deze kosten zijn **niet** meegenomen in de berekening van de regeldruk.

- Handmatige afschakeling. Dit betreft een voorziening waarmee met één druk op een knop alle laadvoorzieningen stroomloos kunnen worden geschakeld door bewoners of de brandweer. Deze maatregel zal verplicht worden gesteld na een wijziging van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). De gevolgen voor de regeldruk worden dan ook in de toelichting bij die wijziging opgenomen. De kosten voor het plaatsen van handmatige afschakeling liggen tussen de € 500 en € 700.
- Automatische afschakeling van laadpunten. Dit houdt in dat als de laadinfrastructuur faalt en er brand ontstaat, de brandmeldinstallatie de ontruiming, alarmering en de afschakeling overneemt. Dit zou bijvoorbeeld geadviseerd kunnen worden bij grotere parkeergarages met 10 woonlagen.
 - De kosten voor automatische afschakeling (indien er een brandmeldinstallatie aanwezig is) bedragen tussen € 1.000 en € 8.000.
 - Als er geen brandmeldinstallatie is bij parkeergarages kleiner dan 1.000 m², dan wordt geadviseerd om automatische afschakeling te combineren met objectbeveiliging bij de laadpunten. De kosten voor objectbeveiliging (inclusief het kastje tussen het laadpunt en de stroomvoorziening t.b.v. automatische afschakeling) liggen ongeveer tussen € 1.500 en € 2.000 per laadpunt.
- Rooksluizen. Dit betreft puien die voorkomen dat de rook niet naar het trappenhuis en woningen kan trekken. De kosten hiervoor liggen tussen de € 10.000 en € 20.000. Dit zou bijvoorbeeld geadviseerd kunnen worden wanneer het een parkeergarage met 40 parkeerplaatsen betreft waarboven senioren wonen.

- Sprinklerinstallatie op een watertankvoorziening of een waterleidingnet. Hiermee kan de batterij niet worden geblust maar de overige brandende elementen van de auto wel. Dit zou bijvoorbeeld geadviseerd kunnen worden als de parkeergarage groter dan 5.000 m² is. In de voorgenoemde wijziging van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) is een verplichting tot een automatische brandblusinstallatie (sprinkler of watermistsysteem) opgenomen bij nieuwbouw.²⁰
- LIST sensor kabelsysteem. Bij automatische afschakeling kan hitte gedetecteerd worden door middel van listkabels. Op voorhand zou daarmee (in combinatie met automatische afschakeling) kunnen worden voorkomen dat er brand ontstaat. De kosten om dit in te bouwen zijn maximaal € 10.000 en daar komt ongeveer € 250 tot € 500 per extra laadpunt bij.

Controle brandveiligheidsexpert

Om te voldoen aan de voorwaarde voor de brandveiligheid dient een VvE met de (eerste) laadpunteigenaar een brandveiligheidsexpert in te schakelen om de parkeergarage inclusief het laadpunt te laten controleren. De kosten voor deze controle dienen deels door de VvE te worden gedragen en deels door de laadpunteigenaren.

In dit onderzoek is aan brandveiligheidsexperts gevraagd om in te schatten wat de kosten van deze controle zouden kunnen bedragen. Zij schatten globaal in dat de controle in totaal minimaal 1 en maximaal 3 dagen kost.²¹ De hoogte van de kosten hangt af van bijvoorbeeld de grootte van de parkeergarage, de aanwezigheid van installaties en in hoeverre de brandveiligheid op orde is.²²

Uit de interviews blijkt dat in de praktijk ongeveer een derde van de totale kosten voor de eigenaar van het laadpunt en twee derde van de kosten voor de VvE zijn. Een kanttekening hierbij is dat in sommige gevallen verwacht wordt dat de algemene brandveiligheid van de parkeergarage reeds gecontroleerd is. Indien dit kan worden aangetoond, hoeft de brandveiligheidsexpert de algemene brandveiligheid niet te controleren, maar hoeft alleen de brandveiligheid van het laadpunt te worden gecontroleerd. Een controle die alleen betrekking heeft op het laadpunt (of laadpunten) kost naar verwachting tussen de € 400 en € 700.²³

In onderstaand kader is een inschatting gemaakt van de regeldruk. De regeldrukeffecten benoemd in het tekstkader betreft alleen de regeldruk als gevolg van de controle van de brandveiligheid door een brandveiligheidsexpert (voorwaarde 5). In de conclusie worden alle regeldrukeffecten inclusief de regeldruk als gevolg van de notificatieregeling weergegeven.

²⁰ De verplichting is van toepassing op "Gebouwen die een woonfunctie, bijeenkomstfunctie voor kinderen jonger dan 4 jaar, celfunctie, logiesfunctie, gezondheidsfunctie en bedfunctie hebben waarbij de vloer van deze gebruiksfuncties ten minste 13 meter boven het meetniveau ligt." en "minder hoge gebouwen waarbij de parkeergarage groter is dan 1.000 m² en de bovengelige gebruiksfunctie een enkele vluchtroute heeft die voert door een ruimte die bereikbaar is vanuit de parkeergarage."

²¹ Hierbij is ervan uitgegaan dat de controle van de algemene brandveiligheidsvoorschriften de installatietechnische en bouwkundige aspecten (aanwezigheid en onderhoud) betreft.

²² Het is mogelijk dat er VvE's zijn die een andere verhouding afspreken of zelfs geheel geen kosten willen dragen. De verdeling van de kosten kan hiermee anders worden. Op basis van het huidige onderzoek nemen we aan dat de verhoudingen 1/3 eigenaar 2/3 VvE de meest gebruikelijke gaat zijn.

²³ In dit geval zal de expert controleren wat er gebeurt als het brandalarm afgaat. Wordt de sturing verricht? Wordt de laadpaal uitgeschakeld? Gaat de slagboom omhoog? Schakelt de ventilatie af? Kloppen de tekeningen met de werkelijkheid?

Tekstkader 3. Kwantificering regeldruk

We schatten in dat de regeldruk voor het controleren van de brandveiligheid van de parkeergarage door een brandveiligheidsexpert eenmalig minimaal € 7,2 miljoen en maximaal 31,4 miljoen bedraagt. De onderstaande tabel weergeeft hoe deze regeldruk is verdeeld tussen de verschillende doelgroepen.

Tabel 5. Verdeling regeldruk over de doelgroepen

		Tijdbesteding (in uren)	Uurtarief (€)	Externe kosten (€)		Aantal	Relevantie		Eenmalige regeldruk (€) ²⁴	
				Minimaal	Maximaal		Situatie	Doelgroep	Minimaal	Maximaal
VvE-bestuur kan niet aantonen dat brandveiligheid van de parkeergarage reeds is gecontroleerd										
VvE-be- stuur	Burgers	10	15	667 ²⁵	3.600	6750	80%	90%	3.969.000	18.225.000
	Bedrijven	10	54	667	3.600	6750	80%	10%	651.600	2.235.600
Laadpunteige- naren	Burgers	2	15	333 ²⁶	1.800	6750	80%	90%	1.765.800	8.893.800
	Bedrijven	2	54	333	1.800	6750	80%	10%	238.320	1.030.320
VvE kan aantonen dat brandveiligheid van de parkeergarage reeds is gecontroleerd										
Laadpunteige- naren	Burgers	2	15	400	700	6750	20%	90%	522.450	886.950
	Bedrijven	2	54	400	700	6750	20%	10%	68.580	109.080
Totaal									7.215.750	31.380.750

Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Op basis van de interviews is aangenomen dat een VvE in 80% van de gevallen niet kan bewijzen dat de algemene brandveiligheid voorschriften zijn gecontroleerd en dat een VvE in 20% van de gevallen kan aantonen dat de algemene brandveiligheid is

²⁴ Eenmalige regeldruk = (Tijdbesteding * Uurtarief + Externe kosten) * Aantal * Relevantie situatie * Relevantie doelgroep.

²⁵ Minimaal € 1.000 (kosten brandveiligheidsexpert) * 2/3 = € 667.

²⁶ Minimaal € 1.000 (kosten brandveiligheidsexpert) * 1/3 = € 333.

gecontroleerd. Dit betekent niet dat er daadwerkelijk een evident veiligheidsprobleem in de parkeergarages van VvE's is.

- De kosten voor de controle van de parkeergarage inclusief het laadpunt bedragen minimaal € 1.000 en maximaal € 5.400. In dat geval draagt de VvE 2/3^e van de kosten en de laadpunteigenaren 1/3^e van de kosten.
- Indien de VvE kan aantonen dat de algemene brandveiligheid voorschriften al zijn gecontroleerd, dan bedragen de kosten voor de controle van het laadpunt tussen de € 400 en € 700. Deze kosten worden door de (toekomstige) laadpunteigenaren betaald. De kosten worden in eerste instantie betaald door de eerste laadpunteigenaar of laadpunteigenaren. Vervolgens worden deze over alle laadpunteigenaren herverdeeld (zie paragraaf 2.1)
- We gaan er vanuit dat een VvE-bestuur ongeveer 10 uur en een laadpunteigenaar 2 uur besteedt aan de controle van brandveiligheidsvoorschriften.
- Voor burgers wordt uitgegaan van een uurtarief van € 15 en voor bedrijven wordt uitgegaan van het uurtarief van een hoogopgeleide medewerker; € 54.
- Conform de uitgangspunten wordt in de berekening uitgegaan van 8.250 VvE-besturen. Deze voorwaarde geldt echter alleen de parkeergarages vanaf 15 parkeerplaatsen. Op basis van de informatie uit de interviews schatten we in aan dat de voorwaarde van toepassing circa 6.750 VvE's treft.
- Bij de inschatting is er van uitgegaan dat bij iedere VvE op enig moment een eerste laadpunt wordt geplaatst.

2.5 Voorwaarde 6: Het werkplan om de oplaadpunten te plaatsen en de daaruit voortvloeiende procedurele voorschriften

Beschrijving voorwaarde

De notificerende eigenaar(s) dienen een werkplan in bij het VvE-bestuur, zodat deze kan beoordelen of het werkplan overeenstemt met de voorwaarden van de notificatieregeling. In de AMvB worden aanvullende regels opgenomen over bijvoorbeeld de wijze waarop het werkplan wordt ingediend en de inhoud van het werkplan.

Gevolgen regeldruk

De gevolgen voor de regeldruk van het opstellen en indienen van een werkplan bij het VvE-bestuur zijn in kaart gebracht in het rapport 'Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten'²⁷, waar deze notitie een aanvulling op is. Verwacht wordt dat de tijdbesteding die benodigd is voor het opstellen van het werkplan vergelijkbaar zal zijn met de tijd die de aanvrager en het bestuur in de huidige situatie kwijt zijn aan het voorstel van de aanvrager voor het plaatsen van een laadpunt. Daarmee heeft dit naar verwachting geen gevolgen voor regeldruk.

Het ministerie denkt na over het ontwikkelen van een format met duidelijke criteria voor het werkplan om de VvE-besturen en eigenaren richting mee te geven over de inhoud van een werkplan. Hierdoor hoeven de VvE-besturen en eigenaren niet na te denken over wat er in een werkplan moet komen te staan, maar moet de informatie alleen nog maar verzameld en samengevoegd worden in het werkplan.

²⁷ §4.1 Besluitvorming laadpalen, pagina 12-14.

2.6 Voorwaarde 7: Voorschriften voor gebruik en beheer van het laadpunt

Beschrijving voorwaarde

Deze voorwaarde zal een regelend karakter hebben. VvE's kunnen zelf gebruik- en beheer-voorschriften opnemen in het huishoudelijk reglement en/of de splitsingsakte. In deze voorschriften wordt onder meer geregeld:

- Wanneer het laadpunt verwijderd wordt en wie deze kosten draagt;
- Hoe de registratie van het stroomverbruik wordt geregeld (bijvoorbeeld via een pasjessysteem);
- Dat de eigenaar van het laadpunt aansprakelijk is bij schade als gevolg van een defect laadpunt.

Gevolgen regeldruk

Op basis van de interviews wordt verwacht dat deze voorwaarde geen of in beperkte mate gevolgen heeft voor de regeldruk. De voorbeelden van de voorschriften voor gebruik en beheer van het laadpunt zoals hierboven benoemd, worden naar verwachting ook al door de VvE's nageleefd als dit niet wettelijk is vastgelegd.

3 Conclusie

In deze conclusie worden eerst de regeldrukeffecten als gevolg van de voorbeeldvoorwaarden samengevat. Deze regeldruk is een aanvulling op de regeldruk als gevolg van de notificatieregeling²⁸. Tot slot wordt de totale regeldruk als gevolg van de notificatieregeling en de voorwaarden weergegeven.

Regeldruk (voorbeeld) voorwaarden

In de onderstaande tabel zijn de gekwantificeerde eenmalige en structurele regeldrukeffecten als gevolg van de als voorbeeld benoemde voorwaarden in de notificatieregeling (in de memorie van toelichting) opgenomen in een minimaal en maximaal scenario.

In het minimale scenario neemt de regeldruk eenmalig toe met € 7,5 miljoen en structureel met € 62.370. In het minimum scenario is uitgegaan van de minimale kosten in de situatie waarin de laadpunteigenaren de kostenherverdeling onderling regelen. In het maximale scenario neemt de regeldruk eenmalig toe met € 44,8 miljoen. In het maximum scenario is uitgegaan van de maximum kosten in de situatie waarin de VvE de kostenherverdeling op zich neemt.

Tabel 6. Samenvatting eenmalige regeldruk (voorbeeld) voorwaarden

Onderwerp	Doelgroep	Regeldruk	
		Minimaal scenario	Maximaal scenario
Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling	Burgers	€ 222.750	€ 11.211.300
	Bedrijven	€ 89.100	€ 2.252.760
Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften	Burgers	€ 6.257.250	€ 28.005.750
	Bedrijven	€ 958.500	€ 3.375.000
Totaal	Burgers	€ 6.480.000	€ 39.217.050
	Bedrijven	€ 1.047.600	€ 5.627.760
	Totaal	€ 7.527.600	€ 44.844.810

Tabel 7. Samenvatting structurele regeldruk (voorbeeld) voorwaarden

Onderwerp	Doelgroep	Regeldruk	
		Minimaal scenario	Maximaal scenario
Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling	Burgers	€ 44.550	-
	Bedrijven	€ 17.820	-

²⁸ Beschreven in het rapport: Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten (Sira Consulting, 2020).

Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften	Burgers	-	-
	Bedrijven	-	-
Totaal	Burgers	€ 44.550	-
	Bedrijven	€ 17.820	-
	Totaal	€ 62.370	-

Samenvatting regeldruk notificatieregeling en (voorbeeld)voorwaarden

In de onderstaande tabellen is de regeldruk samengevat uit onderliggend rapport en het rapport "Regeldruk besluitvorming VVE's laadpunten (Sira Consulting, 2020)". Hiermee wordt de totale regeldruk als gevolg van de notificatieregeling en de voorwaarden in beeld gebracht. Een lastenafname is aangeduid met een minteken, positieve bedragen betreffen een toename van de lasten.

Tabel 8. Samenvatting eenmalige regeldruk

Onderwerp	Doelgroep	Regeldruk	
		Minimaal scenario	Maximaal scenario
Kenniname	Burgers	€ 482.000	€ 482.000
	Bedrijven	€ 327.000	€ 543.000
Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling	Burgers	€ 222.750	€ 11.211.300
	Bedrijven	€ 89.100	€ 2.252.760
Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften	Burgers	€ 6.257.250	€ 28.005.750
	Bedrijven	€ 958.500	€ 3.375.000
Totaal	Burgers	€ 6.962.000	€ 39.699.050
	Bedrijven	€ 416.100	€ 6.170.760
	Totaal	€ 7.378.100	€ 45.869.810

Tabel 9. Samenvatting structurele regeldruk

Onderwerp	Doelgroep	Regeldruk	
		Minimaal scenario	Maximaal scenario
Niet meer stemmen op ALV voor besluitvorming laadpunten (reductie)	Burgers	€ -894.360	€ -291.645
	Bedrijven	€ -357.750	€ -116.640
Voorwaarde 1 en 2: Plaatsing op eigen rekening en risico en wijze van kostenherverdeling	Burgers	€ 44.550	-
	Bedrijven	€ 17.820	-
Voorwaarde 5: Brandveiligheidsvoorschriften	Burgers	-	-
	Bedrijven	-	-
Totaal	Burgers	€ -849.810	€ -291.645
	Bedrijven	€ -339.930	€ -116.640
	Totaal	€ -1.189.740	€ -408.285

4 Bijlage I: Uitgangspunten en doelgroep

In dit hoofdstuk zijn allereerst de algemene uitgangspunten met betrekking tot de methode en de inhoud toegelicht. Daarnaast is de doelgroep beschreven die te maken heeft met de wetswijziging. Deze uitgangspunten zijn overgenomen uit het rapport "Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten (Sira Consulting, 2020)".

4.1 Algemene uitgangspunten

Voor het uitvoeren van het onderzoek zijn enkele verschillende methodische en inhoudelijke uitgangspunten gehanteerd. In deze paragraaf zijn deze uitgangspunten toegelicht.

De wijziging, zoals geformuleerd in de Kamerbrief, is het uitgangspunt

Bij het uitvoeren van dit onderzoek was nog geen conceptversie van de wetswijziging beschikbaar. Bij de uitvoering van het onderzoek is gebruikgemaakt van de Kamerbrief 'Aanpassing besluitvormingsprocedures inzake verduurzaming bij Verenigingen van Eigenaars (VvE's)' van 17 december 2019 met de toelichting die door het ministerie van BZK is gegeven.

Regeldrukeffecten

Regeldruk bestaat uit administratieve lasten (AL) en nalevingskosten (NK) die bedrijven, burgers en professionals ondervinden als direct gevolg van wettelijke verplichtingen. Administratieve lasten zijn kosten die een burger, bedrijf of professional maakt om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit de regelgeving van de overheid.²⁹ Het gaat hierbij zowel om het nakomen van verplichtingen als het uitoefenen van rechten. De nalevingskosten zijn kosten die burgers, bedrijven of professionals maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt.

Afbakening regeldrukeffecten

In dit project zijn alleen de effecten op de regeldruk als gevolg van de notificatieregeling voor de realisatie van laadpunten bij parkeerplaatsen in eigendom van VvE's en parkeerplaatsen in eigendom van de appartementseigenaar onderzocht. De voorwaarden worden uitgewerkt in de AMvB en zijn nog niet bekend. De verandering in regeldruk als gevolg van de vastgelegde voorwaarden valt daarom buiten de scope van dit onderzoek.

Tarieven

Voor de berekening van de effecten zijn vaste tarieven gebruikt om de tijdsbesteding van de verschillende actoren te vertalen naar kosten. Voor burgers en bedrijven is hiervoor gebruikgemaakt van de 'Handboek meten regeldrukkosten'³⁰. Dit betreft de tarieven inclusief btw.

Onderscheid eenmalige en structurele lasteneffecten

In dit onderzoek is onderscheid gemaakt tussen de eenmalige en de structurele lasteneffecten. De eenmalige lasten zijn de noodzakelijke handelingen waar burgers en bedrijven alleen bij de inwerkingtreding van de wijzigingen mee te maken zullen hebben. De structurele lasten zijn die verplichtingen die periodiek terugkomen. De eenmalige en structurele lasteneffecten worden apart gerapporteerd.

4.2 Doelgroep

In deze paragraaf zijn de verschillende doelgroepen toegelicht waarvoor de voorgenomen wijzigingen gevolgen hebben.

²⁹ https://www.kcwj.nl/sites/default/files/handboek_meting_regeldrukkosten_v_1-1-2018.pdf

³⁰ https://www.kcwj.nl/sites/default/files/handboek_meting_regeldrukkosten_v_1-1-2018.pdf

Verenigingen van eigenaars (VvE's) met parkeerterreinen

In 2015 waren er 143.835³¹ VvE's in Nederland. Het is niet bekend welk aantal daarvan beschikt over een parkeerterrein. In dit onderzoek is uitgegaan van 8.250 VvE's met een parkeerterrein. Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Er zijn 5.500 VvE's met meer dan 50 woningen.³² We gaan ervan uit dat deze beschikken over een eigen parkeerterrein.
- We verwachten dat ook een deel van de kleinere VvE's (met tussen 10 en 50 woningen) beschikt over een eigen parkeerterrein. In dit onderzoek gaan we ervan uit dat er nog zo'n 2.750 kleinere VvE's zijn met een eigen parkeerterrein.

Aantal parkeerplaatsen in VvE's

De parkeerplaatsen van de VvE's zijn deels in het bezit van burgers en deels in het bezit van bedrijven. Er zijn geen cijfers bekend over hoe het bezit van parkeerplaatsen tussen deze partijen verdeeld is. In het algemeen heeft ongeveer 90% van de adressen binnen VvE's een woonfunctie. 3,5% van de adressen heeft een winkelfunctie en 1,2% heeft een kantoorfunctie.³³ We schatten in dat VvE's in totaal 403.200 parkeerplaatsen hebben. Hieronder is toegelicht hoe we uitkomen op deze inschatting.

Woonfuncties

Ecorys schat in dat er 258.000³⁴ parkeerplaatsen zijn van individuele appartement eigenaren (burgers). Omdat deze inschatting alleen is gebaseerd op het aantal VvE's met meer dan 50 woningen, gaan wij ervan uit dat het werkelijke aantal ongeveer 15%³⁵ hoger is, dus 296.700 parkeerplaatsen.

Daarnaast schatten wij in dat er 66.500 parkeerplaatsen bijkomen die in het bezit zijn van particulieren zoals woningcorporaties en andere verhuurders. Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Ongeveer de helft van de VvE's is gemengd.³⁶ We nemen daarom aan dat de helft van de parkeerplaatsen bij koopwoningen onder een gemengde VvE valt. Dit impliceert dat 148.350 parkeerplaatsen bij koopwoningen onder een gemengde VvE vallen.
- 41% van de woningen in gemengde VvE's is een huurwoning en 58% van de woningen in gemengde VvE's is een koopwoning.³⁷ Onder de parkeerplaatsen van individuele eigenaren vallen ook parkeerplaatsen van particuliere verhuurders. Om daarvoor te corrigeren wordt het percentage woningen in gemengde VvE's in bezit van particulieren ingeschat. Ongeveer 15%³⁸ van de huurwoningen is in eigendom van particulieren. Daarom schatten we in dat 26%³⁹ van de woningen in gemengde VvE's in bezit zijn van woningcorporaties en andere verhuurders.

³¹ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

³² Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving, Ecorys en EVConsult in opdracht van het ministerie van EZK (2017).

³³ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

³⁴ Dit betreft 188.000 parkeerplaatsen op een gemeenschappelijk parkeerterrein bij koopappartementen en 70.000 privé parkeerplaatsen bij koopappartementen.

³⁵ Dit impliceert dat een kleinere VvE's (met tussen 10 en 50 woningen) gemiddeld over 14 parkeerplaatsen beschikken.

³⁶ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

³⁷ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

³⁸ In 2018 was 14,6% (47% van 31%) van de huurwoningen in handen van particuliere verhuurders. (Bron: CBS Statline).

³⁹ 41% - 15% = 26%

- Op basis van dit gegeven schatten wij in dat ongeveer 66.500⁴⁰ parkeerplaatsen bij een huurwoning horen.

Overige functies

10% van de adressen die onder een VvE valt, heeft geen woonfunctie maar bijvoorbeeld een winkelfunctie, kantoorfunctie of een logiesfunctie. Er zijn geen cijfers bekend over het aantal parkeerplaatsen bij deze adressen. In dit onderzoek gaan wij uit van gemiddeld één parkeerplaats per adres. We schatten daarmee in dat er 40.000 parkeerplaatsen in bezit zijn van bedrijven (niet-verhuurders).

Aantal eigenaren met parkeerplaatsen in VvE's

Burgers

We gaan uit van 296.700 individuele eigenaren (die gemiddeld één parkeerplaats in de VvE bezitten). Daarbij gaan we ervan uit dat 27% van deze parkeerplaatsen een privé parkeerplaats betreft en dat het bij 73% van deze parkeerplaatsen gaat om het recht om te parkeren op een gemeenschappelijk terrein.⁴¹

Bedrijven

Er zijn geen cijfers bekend over het gemiddelde aantal parkeerplaatsen per bedrijf. Er zijn in Nederland ongeveer 320 woningcorporaties en 15 grote institutionele beleggers die actief zijn op de woningmarkt. Verder gaan we ervan uit dat de niet-verhuurders gemiddeld tussen 2,5 en 5 parkeerplaatsen per bedrijf bezitten. Op basis van deze aannames schatten we in dat het in totaal gaat om minimaal 8.350 en maximaal 16.350 bedrijven.

VvE Beheerder

Sommige VvE's besteden taken van het bestuur van de VvE uit aan een extern bedrijf (VvE beheer). Er zijn in Nederland ongeveer 550 beheerkantoren.⁴²

In de onderstaande tabel is per doelgroep aangegeven welk aantal respondenten in dit onderzoek is betrokken.

Tabel 10. Overzicht doelgroep en interviews

Doelgroep	Aantal	Aantal respondenten
Verenigingen van eigenaars (VvE's) met parkeerterreinen	8.250	3
Eigenaren met parkeerplaats in VvE		
<i>Individuele eigenaren</i>	296.700	3
<i>Andere partijen met bezit in VvE's (o.a. woningcorporaties, bedrijven etc.)</i>	8.350 tot 16.350	1
VvE-beheerders	550	1

⁴⁰ $148.350 / 58 * 26 = 66.502$

⁴¹ Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving, Ecorys en EVConsult in opdracht van het ministerie van EZK (2017).

⁴² Bron: Monitor VvE-markt, BouwKennis (2016)