

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

1. Wat is de aanleiding?

Het kabinet streeft er naar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te kunnen voldoen, wordt in de private sector een grote behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische auto's verwacht. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, die onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord, is het huidige tempo van uitrol van laadinfrastructuur onvoldoende om dit doel te behalen. Een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is dan ook noodzakelijk.

Duurzaam vervoer is ook een Europese ambitie. In de herziene Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (Energy Performance of Buildings Directive; EPBD III) zijn eisen opgenomen over laadinfrastructuur voor elektrische auto's. De EPBD III-richtlijn voorziet onder meer in een verplichting voor lidstaten voor het aanleggen van laadinfrastructuur (loze leidingen) voor elektrische voertuigen op parkeergelegenheden bij nieuwe, voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan tien parkeervakken. Lidstaten moeten ook maatregelen nemen om de uitrol van laadinfrastructuur bij gebouwen te vergemakkelijken. Nederland geeft hier voor verenigingen onder meer invulling aan door deze wijzigingsregeling.

Deze wijzigingsregeling maakt het voor verenigingen met een eigen parkeergelegenheid mogelijk om subsidie aan te vragen voor adviezen aan verenigingen voor het aanleggen van één of meer private oplaadpunten, het zogenoemde oplaadpuntenadvies. Aanleiding voor het toevoegen van deze nieuwe subsidiecategorie aan de Subsidieregeling energiebesparing eigen huis (SEEH) is dat het binnen verenigingen van eigenaars (VvE) moeilijk is gebleken om tot een afgewogen en positief besluit te komen over de aanleg van één of meer oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid en het vaak voorkomt dat de leden van een VvE met een elektrische auto deze niet thuis kunnen opladen. Vanwege juridische verschillen met VvE's speelt dit in mindere mate bij wooncoöperaties en woonverenigingen, maar de nieuwe subsidiecategorie staat wel open voor deze typen verenigingen. Er is in Nederland slechts een zeer beperkt aantal wooncoöperaties actief en deze wooncoöperaties zijn relatief klein.

2. Wie zijn betrokken?

Betrokkenen zijn verenigingen (het bestuur en de leden), leden van een vereniging met een elektrische auto; adviseurs (die verenigingen adviseren hoe op een toekomstbestendige wijze één of meer laadpunten op de eigen parkeergelegenheid kunnen worden gerealiseerd); de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO, die de SEEH-regeling uitvoert in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W, dat het bedrag voor de nieuwe subsidiecategorie beschikbaar stelt).

3. Wat is het probleem?

Wanneer een vereniging over een eigen parkeergelegenheid beschikt, kunnen de individuele leden van een vereniging de huidige regelgeving vaak geen aanvraag bij hun gemeente doen voor een publiek oplaadpunt. Bij VvE's zorgen plannen voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten vaak voor vragen en discussie onder de leden, onder meer over de (brand)veiligheid. Om tot een goede afweging te komen voor de plaatsing van één of meer oplaadpunten is kennis nodig van onder meer de technische installatie, de financiële afwikkeling en de (brand)veiligheid van het gebouw. Hierdoor is het moeilijk om tot een afgewogen en positief VvE-besluit te komen en komt het vaak voor dat de leden van een VvE met een elektrische auto deze niet thuis kunnen opladen.

4. Wat is het doel?

Een tegemoetkoming in de kosten van een oplaadpuntenadvies kan helpen om binnen verenigingen tot een afgewogen en positief besluit over de aanleg van één of meer oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid te komen. Daarmee wordt de uitrol van laadinfrastructuur bij verenigingen bevorderd, zodat wordt bijgedragen aan het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord en de EPBD III.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

In praktijk zorgen plannen voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten bij VvE's vaak voor vragen en discussie onder de individuele leden, waardoor het moeilijk is om tot een afgewogen en positief besluit te komen en leden van een VvE met een elektrische auto deze niet thuis kunnen opladen. Uit ervaringen in een aantal grote gemeenten blijkt dat een advies van een expert helpt bij de besluitvorming binnen een VvE. Daarnaast worden verenigingen gestimuleerd om de verduurzaming van de warmtevraag, elektra en mobiliteit in samenhang en toekomstgericht te bekijken. Door een plan te maken voor oplaadpunten voor de langere termijn kunnen onnodige kosten en onveilige situaties worden voorkomen. Eén van de eisen aan het te subsidiëren oplaadpuntenadvies is ook dat het een aanbeveling voor de borging van de brandveiligheid bevat, als de parkeergelegenheid is gelegen in een gebouw. Subsidie voor een oplaadpuntenadvies verlaagt de drempel voor verenigingen voor het aanvragen ervan, daarom is overheidsinterventie gerechtvaardigd.

6. Wat is het beste instrument?

Financiële sturing via een subsidieregeling, om verenigingen een extra (financiële) prikkel te geven om oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid te realiseren op basis van een advies en een afgewogen en positief besluit.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De aanleg van oplaadpunten bij verenigingen zou een extra impuls kunnen krijgen door een oplaadpuntenadvies te subsidiëren, zoals nu binnen de huidige SEEH-regeling voor een energieadvies reeds het geval is. Elektrisch vervoer heeft bovendien een gunstig effect op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het klimaat (klimaat- en milieubeleid).