

## Verslag internetconsultatie

Het conceptbesluit is van 12 juli tot 12 augustus 2019 voorgelegd in het kader van de internetconsultatie. 18 belanghebbenden hebben een reactie gestuurd op een of meer onderdelen van het conceptbesluit. 17 van deze reacties zijn openbaar. Alle reacties zijn inhoudelijk beoordeeld en het conceptbesluit is op diverse punten aangepast.

In dit verslag zijn de hoofdpunten van het ontvangen commentaar uiteengezet en worden de overwegingen gegeven om op grond van het ontvangen commentaar het voorgenomen wijzigingsbesluit al dan niet aan te passen. Het verslag is opgebouwd rond de vier onderdelen van het voorgenomen besluit (laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, technische bouwsystemen, keuringen van verwarmings- en airconditioningsystemen en systemen voor gebouwautomatisering en -controle), met voor elk onderdeel een overzicht van de belangrijkste punten uit het ontvangen commentaar en reflectie daarop. Aanpassingen aan het voorgenomen besluit zijn ook per onderdeel aangegeven.

Het onderdeel laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen heeft tot veel reacties geleid; ongeveer de helft van alle opmerking had hierop betrekking. Hoofdpunten uit de ontvangen opmerkingen voor dit onderdeel zijn:

- Vertegenwoordigers van aanbieders van laadinfrastructuur en elektrisch rijders, alsook een vertegenwoordiger van de installatiesector pleiten voor strengere eisen, bijvoorbeeld meer laadpunten dan voorgeschreven in dit besluit en verplichte bewegwijzering naar parkeervakken met laadpunten. Dit omvat onder meer een verzoek om leidingdoorvoeren te vereisen voor alle parkeervakken in utiliteitsgebouwen en te vereisen dat 2 per 10 parkeervakken worden voorzien van een laadpunt (niet 1 laadpunt per parkeergelegenheid met meer dan 10 parkeervakken en leidingdoorvoeren voor 1 op 5 parkeervakken, zoals nu voorzien). Het Nederlandse uitgangspunt bij implementatie van Europese regelgeving is om nationaal niet meer te vereisen dan Europees is afgesproken. Daarom is ervoor gekozen om nationaal geen extra leidingdoorvoeren of laadpunten te vereisen. Daarnaast zijn de parkeergelegenheden grotendeels privé-plaatsen en maar beperkt publiek toegankelijk, en is er geen duidelijk maatschappelijke noodzaak om voor deze situatie aanvullende eisen te stellen over bijvoorbeeld bebording.
- Ook wordt gewezen op het belang van “smart charging” om mogelijke overbelasting van het elektriciteitsnet te voorkomen. Tevens wordt gevraagd ervoor te zorgen dat alle laadpunten geschikt zijn voor gastgebruik, dat deze vindbaar zijn via websites of apps en dat bij dataverkeer rond laadpunten de privacy gewaarborgd moet zijn. Met het ontwerpbesluit is alleen ingegaan op het aantal laadpunten dat aangelegd moet worden bij nieuwe gebouwen en gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd met meer dan 10 parkeervakken en bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken. Het ontwerp stelt geen algemene eisen aan laadpunten of de gebruiksmogelijkheden ervan, omdat dit al geregeld wordt in het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen. De binnengekomen reacties over het stellen van extra eisen aan laadpunten zijn gedeeld met het Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat.
- Vertegenwoordigers van bedrijven en gebouweigenaren pleiten voor uitstel van eisen en aanvullende uitzonderingen (voor MKB), zodat kleine ondernemers zelf de afweging kunnen maken of het bedrijfseconomisch zinvol is te investeren in

laadinfrastructuur. Nationaal beleid ten aanzien van de uitrol van laadpunten is er juist op gericht meer laadpunten te realiseren bij het midden- en kleinbedrijf; een specifieke uitzondering daarvoor ligt daarom niet voor de hand.

- Een vertegenwoordiger van fietsers roept op om ook laadinfrastructuur voor elektrische fietsen in het besluit op te nemen, waarbij wordt gewezen op het belang van elektrische fietsen en aanverwante elektrische voertuigen. Ook hierbij is het uitgangspunt om bij implementatie van Europese regelgeving nationaal niet meer te vereisen dan Europees is afgesproken. Dit geldt ook voor laadinfrastructuur voor andere vervoermiddelen.

Gelet op de diversiteit van de reacties en het uitgangspunt van de regering om nationaal niet meer te vereisen dan Europees verplicht is, is er geen aanleiding het besluit aan te passen. Wel is in nota van toelichting bij het besluit en wordt bij de communicatie in het kader van de implementatie van het besluit aandacht gevraagd voor “smart charging”, geschiktheid voor gastgebruik en waar nodig bewegwijzering voor laadpunten.

Reacties op het onderdeel technische bouwsystemen bestaan deels uit instemming met de voorgestelde implementatie van Europese eisen en deels uit opmerkingen over de wijze waarop eisen nu omschreven zijn. Diverse organisaties, waaronder belangenbehartigers van de installatiesector en vastgoedeigenaren, kunnen zich op grote lijnen vinden in de voorgenomen implementatie van Europese eisen. Ook wordt positief gereageerd op het onderbrengen van het toezicht op alle regelgeving bij gemeenten (voorheen was het Rijk verantwoordelijk voor het toezicht op een deel van de regelgeving en gemeenten voor een ander deel).

Enkele sectorvertegenwoordigers spreken hun zorgen uit bij de haalbaarheid en effectiviteit van de regelgeving omdat er niet voorzien zou zijn in goede handhaving. Handhaving vormt onderdeel van de middelen die ingezet kunnen worden om te komen tot goede naleving van regels, en het beleid is erop gericht deze naleving te bevorderen. Handhaving is daarin een belangrijk onderdeel maar staat niet op zichzelf. Het Rijk is in overleg met gemeenten om de bevordering van naleving, met daarin ook passende handhaving, vorm te geven. Sectorvertegenwoordigers zijn in deze gesprekken betrokken en hebben de mogelijkheid ook daar hun inzichten naar voren te brengen. Met dit overleg wordt beoogd de zorgen op dit punt weg te nemen.

Naar aanleiding van vragen over de bepalingen voor technische bouwsystemen zijn er enkele verduidelijkingen aangebracht in de tekst van het besluit en de toelichting. Ook zal bij de uitwerking van de regeling (behorend bij dit besluit) rekening gehouden worden met de ontvangen opmerkingen en wordt waar nodig extra aandacht besteed aan verduidelijking van eisen in de regeling of in communicatie hierover.

Op het onderdeel keuringen van verwarmings- en airconditioningssystemen zijn enkele opmerkingen gemaakt over de wijze waarop eisen omschreven zijn en de verhouding tot eerdere keuringsverplichtingen (uit het Besluit Energieprestatie Gebouwen en het Activiteitenbesluit Milieubeheer). De toelichting op de omschrijving van de keuringsverplichtingen bleek niet duidelijk genoeg te zijn en deze is verduidelijkt.

Daarnaast is door de installatiesector en gemeentelijke en omgevingsdiensten gewezen op de noodzaak de handhaving van keuringen goed vorm te geven. Uit nader overleg met betrokken

partijen is gebleken dat een afmeldsystemen voor keuringen, welke al bestaat voor stookinstallaties, ook voor overige verwarmingssystemen en airconditioningsystemen een belangrijk element is voor effectieve en efficiënte controle op naleving van eisen. In de uitwerking van de regeling (behorende bij dit besluit) wordt gezien of zo'n afmeldsysteem ook voor deze systemen vormgegeven kan worden.

Op het onderdeel systemen voor gebouwautomatisering en -controle zijn weinig reacties ontvangen, en bestaat het commentaar hoofdzakelijk uit verzoeken om gebouwen die beschikken over zo'n systeem niet uit te zonderen van de keuringsplicht voor installaties, en een oproep om een uitzondering te creëren voor gebouwen waarin deze systemen technisch of economisch niet haalbaar zijn. De Europese richtlijn biedt niet de ruimte om deze gebouwen ook te onderwerpen aan een keuringsplicht. Ook zijn er tot nu toe geen technische of economische belemmeringen gebleken die een kosteneffectieve installatie van deze systemen in de weg zouden staan. Er is dan ook geen gevolg gegeven aan deze verzoeken.