



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**Directoraat-Generaal
Bestuur, Ruimte en Wonen**
Directie Bouwen en Energie

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2021-0000622520

Uw kenmerk
2021Z19698

Datum 29 november 2021
Betreft Vragen van het lid Koerhuis (VVD) aan de minister van
Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het bericht
dat VvE's zich grote zorgen maken over een nieuwe wet
waardoor bewoners laadpunten kunnen afdwingen

Hiermee bied ik u de antwoorden op de vragen van het lid Koerhuis (VVD) over
het bericht dat Verenigingen van Eigenaren (VvE) zich grote zorgen maken over
een nieuwe wet waardoor bewoners laadpunten voor elektrische auto's in
ondergrondse garages kunnen afdwingen.
De vragen zijn ingezonden op 8 november 2021.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

2021Z19698
(ingezonden 8 november 2021)

Kenmerk
2021-0000622520

Vragen van het lid Koerhuis (VVD) aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het bericht dat Verenigingen van Eigenaren (VvE) zich grote zorgen maken over een nieuwe wet waardoor bewoners laadpunten voor elektrische auto's in ondergrondse garages kunnen afdwingen

Vraag 1

Kent u het bericht 'Alarm VvE-besturen: geen verplichte laadpunten e-auto in ondergrondse garage'?[1]

Antwoord op vraag 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de berichten van VvE-besturen inzake de eventuele verplichting voor het plaatsen van laadpunten?

Antwoord op vraag 2

Het wetsvoorstel Notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars dat naar verwachting medio 2022 aan Uw Kamer zal worden aangeboden, bevat geen verplichting voor VvE's om zelf oplaadpunten te plaatsen. Door de notificatieregeling wordt het eenvoudiger om oplaadpunten bij VvE's te plaatsen en worden belemmeringen voor het kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar oplaadpunten weggenomen.

De benodigde toestemming van de vergadering van eigenaars voor het plaatsen van een oplaadpunt wordt vervangen door een kennisgeving aan de gezamenlijke appartementseigenaars dan wel het VvE-bestuur. De kennisgeving (notificatie) alleen is echter niet voldoende. Het oplaadpunt dient tevens conform de nog nader te bepalen voorwaarden door de appartementseigenaar te worden geplaatst. VvE-belangenorganisaties worden net als bij het wetsvoorstel ook betrokken bij de vaststelling van de voorwaarden.

De appartementseigenaar dient een werkplan aan het bestuur te overleggen, waaruit blijkt dat hij voldoet aan alle voorwaarden. Hierdoor wordt de VvE betrokken bij het notificatieproces.

Het VvE-bestuur beoordeelt of dit werkplan overeenstemt met de voorwaarden van de notificatieregeling en de eventuele aanvullende voorwaarden van de VvE. De beoordeling door het VvE-bestuur of is voldaan aan de voorwaarden van de notificatieregeling en de eventuele aanvullende voorwaarden maakt daarmee deel uit van het proces van notificatie. Een appartementseigenaar kan niet eerder tot plaatsing van het oplaadpunt overgaan dan wanneer dit proces van notificatie is doorlopen.

Vraag 3

Deelt u de mening van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) dat VvE's het laatste woord moeten hebben inzake het plaatsen van laadpalen?

Antwoord op vraag 3

Nee, die mening deel ik niet. Om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te kunnen voldoen wordt in de private sector een grote behoefte aan laadinfrastructuur van elektrische auto's verwacht.

De huidige besluitvormingsregels voor VvE's kunnen een belemmering vormen voor de groeiende vraag van individuele appartementseigenaars naar oplaadpunten en de verduurzaming van het vervoer.¹ Daarbij merk ik op dat in de huidige praktijk in artikel 28.3 van het VvE-Modelreglement 2017 reeds een notificatieregeling voor de plaatsing van oplaadpunten op privé-parkeervakken opgenomen is, waarna een besluit van de vergadering van eigenaars niet meer vereist is. Het wetsvoorstel sluit hierop aan. Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, wordt het VvE-bestuur middels het werkplan wel betrokken bij het proces van notificatie. Bij de notificatieregeling is er ook aandacht voor brandveiligheid.

Kenmerk
2021-0000622520

Vraag 4

Klopt het dat gemeenten vaak geen toestemming geven aan bewoners voor het plaatsen van laadpunten op straat met als argument dat er een ondergrondse garage is waarvan die bewoners gebruik maken?

Antwoord op vraag 4

Voor het beantwoorden van deze vraag is het van belang onderscheid te maken tussen private oplaadpunten op eigen terrein en publieke oplaadpunten in de openbare ruimte. Bewoners kunnen zelf oplaadpunten plaatsen op het eigen terrein, zoals in de parkeergarage in beheer van een VvE. De gemeente is verantwoordelijk voor de plaatsing van publieke laadpunten in de openbare ruimte, zoals op straat.

VvE-gebouwen met een eigen parkeergarage liggen vaak in een stedelijk gebied. Bij de bouw krijgt de ontwikkelaar van de gemeente via een parkeernorm de opdracht om het autoparkeren voor een belangrijk deel op het eigen terrein (binnen of buiten) te organiseren. Zo wordt voorkomen dat het omliggende gebied belast wordt met extra auto's. In betaald parkeergebied in drukke binnensteden geldt dit nog meer. De bewoners die daar een parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, krijgen bovendien geen parkeervergunning voor de openbare ruimte. Dit staat los van het beleid voor de plaatsing van oplaadpunten en is al jaren onderdeel van het planologische beleid in de (grotere) steden.

Voor de plaatsing van publieke oplaadpunten in de openbare ruimte houden gemeenten rekening met het aantal private parkeerplekken in een gebied. Wanneer er veel eigen parkeerplekken zijn van bewoners worden minder oplaadpunten geplaatst in de openbare ruimte. Bij de publieke oplaadpunten kan en mag iedereen laden. Dat kan via de parkeervergunning of tegen betaling van het parkeertarief. Private partijen en bewoners kiezen zelf of en wanneer ze de private oplaadpunten op het eigen terrein aanleggen. Totdat de private oplaadpunten zijn geïnstalleerd, kan gebruik worden gemaakt van alternatieven, zoals publieke oplaadpunten in de buurt of elders.

¹ *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6, 8, 46, en 47, onderdeel van het Klimaatakkoord.

Vraag 5

Herinnert u zich de vragen van het lid Koerhuis over het bericht dat appartementencomplexen elektrische auto's weigeren in hun garages uit vrees voor brand?^[2]

Kenmerk
2021-0000622520

Antwoord op vraag 5

Ja. Uw vragen op het bericht dat appartementencomplexen elektrische auto's weigeren in hun garages uit vrees voor brand zijn op 15 november 2021 beantwoord.

Vraag 6

Deelt u de mening dat dit VvE's indirect verplicht tot het plaatsen van laadpunten in ondergrondse garages?

Antwoord op vraag 6

Nee, zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 2 bevat het wetsvoorstel geen verplichting voor VvE's om zelf oplaadpunten te plaatsen en wordt het VvE-bestuur betrokken bij het proces van notificatie.

Het VvE-bestuur beoordeelt of is voldaan aan de voorwaarden van de notificatieregeling en de eventuele aanvullende voorwaarden van de VvE.

Vraag 7

Bent u bereid om met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten in gesprek te gaan om een passende oplossing te vinden?

Antwoord op vraag 7

Gelet op het antwoord dat heb ik gegeven op vraag 4, acht ik het niet nodig om met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten in gesprek te gaan. Het is aan de gemeenten zelf om hun parkeerbeleid vast te stellen.

^[1] BNNVARA.nl, 16 oktober 2021; [Alarm VvE-besturen: Geen verplichte laadpunten e-auto in ondergrondse garage - Kassa - BNNVARA](#).

^[2] Vragen van 21 september 2021 met vraagnummer 2021Z16016