

Wijziging van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek in verband met het wegnemen van belemmeringen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeervoorzieningen in beheer bij verenigingen van eigenaars (Wet notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars)

Memorie van toelichting

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot aanpassing van het appartementsrecht in het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) met als doel belemmeringen weg te nemen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeervoorzieningen die in beheer zijn van Verenigingen van Eigenaars (hierna: VvE) door middel van een notificatieplicht (meldingsplicht).

Bij VvE's wordt in de splitsingsakte onderscheid gemaakt tussen privé-gedeelten en gemeenschappelijke gedeelten. Op dit moment is het zo dat in de meeste gevallen voor het plaatsen van een oplaadpunt bij een VvE toestemming van de vergadering van eigenaars nodig is.¹ Dit wetsvoorstel regelt dat indien één of meer appartementseigenaars een oplaadpunt op een individueel parkeervak of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid willen plaatsen, op hem of haar de plicht rust om het VvE-bestuur hiervan in kennis te stellen (de notificatie). Doordat een kennisgeving voor het plaatsen van een oplaadpunt volstaat, vervangt de notificatie de benodigde toestemming van de VvE voor het plaatsen van een oplaadpunt, mits het oplaadpunt conform de voorwaarden uit de bijbehorende notificatieregeling is geplaatst, hetgeen in een algemene maatregel van bestuur zal worden uitgewerkt. Met de plaatsing van het oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid ontstaat geen exclusief gebruiksrecht van het parkeervak zelf.

Elektrisch vervoer wordt steeds populairder. Daarnaast streeft het kabinet ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.² 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. Het huidige tempo van uitrol van laadinfrastructuur is onvoldoende om dit doel te behalen.³ Een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is dan ook noodzakelijk.⁴

Individuele appartementseigenaars, wonend in een VvE, kunnen in tegenstelling tot huiseigenaren, die niet in een VvE wonen, niet altijd zelfstandig een oplaadpunt bij de woning plaatsen.⁵ Alle individuele appartementseigenaars zijn gezamenlijk eigenaar van het gebouw en beslissen in gezamenlijkheid over het gebouw. Een rechtsgeldig besluit over de gemeenschappelijke delen van het gebouw, zoals plaatsing van een oplaadpunt op de VvE-parkeergelegenheid of aansluiting van een oplaadpunt op de gemeenschappelijke stroomvoorziening, moet daarom worden genomen met meerderheid van stemmen op de vergadering van eigenaars. 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.⁶ Dit wetsvoorstel vloeit voort uit de aangenomen motie van het lid Van Eijs (D66)⁷ over het bespoedigen van de besluitvorming binnen VvE's bij verduurzaming. De Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland (hierna: de werkgroep) heeft naar aanleiding van die motie op

¹ In artikel 28 van modelreglement 2017 is reeds een notificatieplicht- en regeling opgenomen. De overige modelreglementen bevatten niet een dergelijke bepaling. Zie ook paragrafen 2.2 en 3.2.

² Regeerakkoord 2017: *Vertrouwen in de toekomst*, p. 39.

³ *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6

⁴ APPM, *Prognose laadinfrastructuur*, 2017 in de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 46 en 47.

⁵ In artikel 28 van modelreglement 2017 is reeds een notificatieplicht- en regeling opgenomen. De overige modelreglementen bevatten niet een dergelijke bepaling. Zie ook paragrafen 2.2 en 3.2.

⁶ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 9, 18. *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6, 8, 46, 47.

⁷ Kamerstukken II 2018/19, 35000 VII, nr. 59.

verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (hierna: BZK) een advies uitgebracht over het bespoedigen van besluitvorming binnen VvE's bij verduurzaming, waaronder oplaadpunten.⁸ De werkgroep adviseert onder meer om een notificatieplicht voor individuele appartementseigenaren aan de VvE bij de aanleg van oplaadpunten op een privé-parkeervak en op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid mogelijk te maken. In paragraaf 2.2 komt dit advies nader aan de orde.

De minister van BZK heeft de notificatieplicht voor oplaadpunten aangekondigd in de brief aan de Tweede Kamer, mede namens de minister voor Milieu en Wonen en de minister voor Rechtsbescherming.⁹

Dit wetsvoorstel legt met een notificatieplicht de basis voor de mogelijkheid van een individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars om op eenvoudigere wijze een oplaadpunt op een privé-parkeervak en/of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid te plaatsen, zonder dat daarvoor een besluit van de vergadering van eigenaars nodig is. Een rechtsgeldige notificatie komt slechts tot stand indien is voldaan aan de voorwaarden in de notificatieregeling. Met dit wetsvoorstel wordt daarom in de wet een grondslag opgenomen voor een algemene maatregel van bestuur (AMvB), waarin de notificatieregeling met bijbehorende voorwaarden zal worden opgenomen. De voorwaarden zorgen er onder andere voor dat (brand)veilig en slim¹⁰ wordt geladen zonder dat overige individuele appartementseigenaars hier nadeel van ondervinden of kosten aan hebben. De voorwaarden worden nader toegelicht in paragraaf 3.5. Doordat geen besluit van de vergadering van eigenaars meer nodig is voor het plaatsen van een oplaadpunt, kan een individuele eigenaar een oplaadpunt gemakkelijker realiseren. Op deze wijze draagt de notificatieplicht bij aan een vergemakkelijking van de uitrol van oplaadpunten in nieuwe en bestaande appartementsgebouwen. Hierdoor wordt de duurzame mobiliteit in de private omgeving gestimuleerd.

Deze memorie van toelichting wordt mede namens de minister voor Rechtsbescherming en in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat uitgebracht.

2. Aanleiding

2.1 Klimaatdoelstellingen

Om in 2030 alle nieuwe auto's fossielvrij te kunnen laten rijden is het van belang dat er voldoende oplaadpunten in de private sector kunnen worden geplaatst.¹¹

Deze emissieloze ambitie kan worden vertaald naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland in 2030. Om in de laadbehoefte van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen te kunnen voorzien zijn in 2030 1,7 miljoen oplaadpunten nodig.¹² De Nationale Agenda Laadinfrastructuur, onderdeel van het Klimaatakkoord, is opgesteld om de uitrol van laadpunten te versnellen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is specifiek voor VvE's opgenomen dat, om de uitrol van oplaadpunten te vergemakkelijken, onder meer wordt gedacht aan de vereenvoudiging van regels rondom besluitvorming bij VvE's.¹³

VvE's spelen een belangrijke rol bij de plaatsing van voldoende oplaadpunten in de private sector. In Nederland bevinden zich 1,2 miljoen woningen in een VvE. Dit komt neer op 17% van de totale woningvoorraad.¹⁴ Een snelle uitrol van oplaadpunten is hierdoor noodzakelijk, voornamelijk in de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Noord-Holland. In deze provincies bevindt zich 70% van het totale aantal Verenigingen van Eigenaars (VvE's) in Nederland.¹⁵

⁸ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars, Utrecht 2019.

⁹ Kamerstukken II 2019/20, 30196, nr. 692.

¹⁰ Hiermee wordt smart charging bedoeld, waardoor het opladen van de elektrische auto op het meest optimale moment gebeurt.

¹¹ Regeerakkoord 2017: *Vertrouwen in de toekomst*, p. 39.

¹² APPM, *Prognose laadinfrastructuur* 2019. Zie ook *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 2.

¹³ Nationale Agenda Laadinfrastructuur 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 61.

¹⁴ <https://opendata.cbs.nl/statline/#CBS/nl/dataset/83704NED/table?ts=1611580644021> en CBS, *Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaren*, 2016, p.16.

¹⁵ CBS, *Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaren*, 2016, p. 18.

Het wegnemen van de knelpunten bij VvE's voor het makkelijker plaatsen van oplaadpunten in de private omgeving speelt daarom een belangrijke rol bij het waarmaken van de ambitie van het kabinet.

Het ministerie van Economische Zaken heeft onderzoeksbureau Ecorys opdracht gegeven de knelpunten in kaart te brengen bij de uitrol van laadinfrastructuur op gemeenschappelijke parkeerterreinen in de private gebouwde omgeving.¹⁶ De conclusie in het Ecorys rapport luidt dat wanneer de eindgebruiker van het oplaadpunt niet zelfstandig kan beslissen over plaatsing van het oplaadpunt, de realisatie van het oplaadpunt vaak niet tot stand komt.¹⁷ Appartementseigenaars binnen een VvE kunnen niet zelfstandig beslissen over de plaatsing van een oplaadpunt, de vergadering van eigenaars moet immers toestemming aan de individuele appartementseigenaar geven voor de plaatsing van het oplaadpunt, ook wanneer het een privé-parkeervak betreft. Installatie van het oplaadpunt op een privé-parkeervak kan vaak door aansluiting op de gemeenschappelijke stroomvoorziening, waar toestemming van de VvE voor nodig is. Ecorys ziet een notificatieplicht met bijbehorende voorwaarden als de meest effectieve oplossing voor het bevorderen van de plaatsing van laadinfrastructuur in de bestaande bouw bij VvE's.¹⁸ Door een notificatieplicht heeft de eindgebruiker van het oplaadpunt meer regie over plaatsing van het oplaadpunt.

2.2 Advies notificatieplicht

Aanleiding voor de voorgestelde wijzigingen is de motie van het lid Van Eijs (D66)¹⁹ over het bespoedigen van de besluitvorming binnen VvE's bij verduurzaming. De minister van BZK heeft daarop de Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland verzocht om een advies.²⁰

In de werkgroep zijn verschillende VvE-(praktijk)deskundigen vertegenwoordigd vanuit de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie (KNB), stichting VvE Belang, Vastgoedmanagement Nederland (VGMNL), Vereniging Eigen Huis, de advocatuur, wetenschap en deskundigen op het gebied van woningcorporaties en gemengde VvE-complexen.

De werkgroep heeft de minister onder andere geadviseerd om bij AMvB een notificatieplicht onder voorwaarden mogelijk te maken voor het plaatsen van een oplaadpunt op zowel een privé-parkeervak als op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid. De werkgroep acht ten behoeve van energiebesparing, verduurzaming en plaatsing van oplaadpunten versimpeling van de besluitvorming bij VvE's nodig om te voorkomen dat eigenaars afhaken.²¹ Ook heeft de werkgroep voorgesteld om artikel 28 uit modelreglement 2017, waarin reeds een notificatieplicht- en regeling voor de plaatsing van oplaadpunten op privé-parkeervakken is opgenomen, over te nemen in landelijke regelgeving. Verder heeft de werkgroep voorgesteld om deze bepaling te laten gelden voor oplaadpunten op de gemeenschappelijke parkeergelegenheid zonder dat de eigenaar van het oplaadpunt een exclusief gebruiksrecht van het parkeervak verkrijgt.²²

De Tweede Kamer is per brief geïnformeerd over de opvolging van het advies, waarin is aangekondigd dat zowel het advies van de werkgroep ten aanzien van een notificatieplicht voor een oplaadpunt op een gemeenschappelijke VvE parkeergelegenheid, als voor een notificatieplicht voor een privé-oplaadpunt op het privé-parkeervak van de individuele appartementseigenaar zullen worden overgenomen.²³ Daarnaast is in die brief aangekondigd dat een groepsnotificatieplicht mogelijk wordt gemaakt, zodat meerdere appartementseigenaars als groep gezamenlijk één of meerdere oplaadpunten kunnen plaatsen op een privé-parkeervak en/of op een

¹⁶ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017.

¹⁷ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 34.

¹⁸ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 12.

¹⁹ Kamerstukken II 2018/19, 35000 VII, nr. 59.

²⁰ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019.

²¹ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 25.

²² Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 23, 26-27.

²³ Kamerstukken II 2019/20, 30196, nr. 692, p. 3.

gemeenschappelijke parkeergelegenheid. Er is bijvoorbeeld sprake van een groepsnotificatie wanneer twee appartementseigenaren met ieder een privé-parkeervak gezamenlijk een laadpunt installeren. Evenals de notificatieplicht voor individuele appartementseigenaars wordt de groepsnotificatieplicht nader uitgewerkt in een AMvB. Hierbij valt te denken aan voorwaarden omtrent het gebruik en beheer en de verwijdering van het oplaadpunt.

Door invoering van een notificatieplicht en -regeling is het voor de individuele appartementseigenaar mogelijk om zelfstandig en aldus zonder benodigde toestemming van de vergadering van eigenaars een oplaadpunt te plaatsen, waardoor de uitrol van laadinfrastructuur bij VvE's daadwerkelijk kan worden versneld.²⁴

3. Inhoud van het wetsvoorstel

Onderhavig wetsvoorstel regelt een notificatieverplichting voor appartementseigenaars die een oplaadpunt op hun eigen privé-parkeervak, of op de gemeenschappelijke parkeergelegenheid willen plaatsen. Daarnaast voorziet het wetsvoorstel in een grondslag voor een AMvB, waarin de notificatieregeling met de bijbehorende voorwaarden worden geregeld. In die AMvB zullen voorwaarden omtrent plaatsing, gebruik, beheer en kostenverdeling worden opgenomen. Tevens voorziet dit wetsvoorstel in een mogelijkheid om een opstalrecht te vestigen ten behoeve van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen, met in achtneming van de bijbehorende voorwaarden. De bijbehorende voorwaarden zijn deels opgenomen in onderhavig wetsvoorstel en zullen tevens worden uitgewerkt in een AMvB. Voor het plaatsen van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen op een privé-parkeervak en/of op gemeenschappelijke parkeergelegenheid is als gevolg van deze wet en bijbehorende AMvB geen besluit van de vergadering van eigenaars meer nodig.

Alvorens de bepalingen uit onderhavig wetsvoorstel worden toegelicht, wordt eerst ingegaan op de huidige besluitvormingsregels en in hoeverre die belemmerend werken voor de uitrol van laadinfrastructuur bij een privé-parkeervak en op de gemeenschappelijke parkeergelegenheid.

3.1 Huidige besluitvormingsregels

Wanneer een gebouw wordt gesplitst in appartementsrechten ontstaat van rechtswege een VvE en wordt in de splitsingsakte beschreven welke gedeelten van het gebouw privé-gedeelten zijn en welke gedeelten en zaken gemeenschappelijk zijn. Zo kan er zowel sprake zijn van een privé-parkeervak van de individuele appartementseigenaar als van een gemeenschappelijke parkeergelegenheid waarop alle eigenaars bevoegd zijn om te parkeren.

VvE's zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van het gebouw. Een appartementseigenaar kan niet zelfstandig een oplaadpunt plaatsen op een privé-parkeervak en/of op gemeenschappelijke parkeergelegenheid, maar heeft hiertoe een besluit van de vergadering van eigenaars nodig. De VvE vergadert in beginsel één keer per jaar. Het onderwerp oplaadpunten dient eerst op de agenda te worden geplaatst voordat hierover een besluit op de vergadering kan worden genomen. Hierdoor kan een besluit over het plaatsen van een oplaadpunt vaak niet op korte termijn worden genomen. Bovendien valt plaatsing van oplaadpunten niet onder het noodzakelijk onderhoud. Daarnaast hebben niet alle appartementseigenaars een (elektrische) auto, waardoor ook geen urgentie bij alle appartementseigenaars is om oplaadpunten te plaatsen. Hierdoor kan het lastig zijn om een meerderheid in de VvE voor het plaatsen van een oplaadpunt te krijgen. Wanneer de benodigde meerderheid van de stemmen voor het voorstel om een oplaadpunt op de VvE-parkeergelegenheid te plaatsen niet gehaald wordt, kan het oplaadpunt niet rechtsgeldig worden gerealiseerd.

In het splitsingsreglement van de VvE staan conform artikel 5:112 BW de voorwaarden voor een geldig besluit, zoals wat het quorum (aanwezigheidsvereiste) is en welke stemverhouding nodig is om een bepaald besluit te nemen. Behoudens wettelijke vereisten staat het appartementseigenaars vrij om de regels in het splitsingsreglement van hun VvE te bepalen, waarbij de modelreglementen van de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie (KNB) vaak als

²⁴ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 12.

basis dienen.²⁵ De besluitvormingsregels verschillen vaak naar onderwerp van het te nemen besluit en besluiten kunnen al naar gelang het onderwerp worden genomen met een gewone meerderheid of met een verhoogde meerderheid van bijvoorbeeld 2/3^e of 3/4^e.

Als één of meer appartementseigenaars voor eigen rekening en risico een oplaadpunt willen plaatsen op een gemeenschappelijk gedeelte (zoals een VvE-parkeergelegenheid), zonder exclusief gebruiksrecht voor een bepaalde appartementseigenaar van het parkeervak waar het oplaadpunt op staat, moet de vergadering van eigenaars daar momenteel via een besluit toestemming voor geven. Zo'n besluit moet in de meeste modelreglementen met een gewone meerderheid (50%+1) worden genomen, meestal ook met een quorum.

Als één appartementseigenaar een oplaadpunt op zijn privé-parkeervak wil plaatsen, geldt voor de meeste modelreglementen dat een besluit kan worden genomen met een gewone meerderheid, waarbij eventueel een quorum geldt. Hoewel het oplaadpunt niet op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid wordt geïnstalleerd, zal het oplaadpunt namelijk wel moeten worden aangesloten op de gemeenschappelijke stroomvoorziening en eventueel de gemeenschappelijke muur en/of plafond, waarvoor toestemming van de VvE is vereist.

Bij VvE's die modelreglement 2017 gebruiken is geen besluit van de VvE nodig voor het plaatsen van zo'n oplaadpunt. In modelreglement 2017 is in artikel 28 voor individuele eigenaren die een oplaadpunt op hun privé-parkeervak willen plaatsen, reeds een notificatieplicht en -regeling opgenomen. Ditzelfde principe ligt ten grondslag aan dit wetsvoorstel.

3.2 Onderzochte alternatieven

Ecorys ziet een notificatieplicht met bijbehorende voorwaarden als de meest effectieve oplossing voor het bevorderen van de plaatsing van laadinfrastructuur bij VvE's.²⁶ Door een notificatieplicht heeft de eindgebruiker van het oplaadpunt meer regie over plaatsing van het oplaadpunt. Ook de werkgroep heeft onder andere geadviseerd om bij AMvB een notificatieplicht onder voorwaarden mogelijk te maken voor het plaatsen van een oplaadpunt op zowel een privé-parkeervak als op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid (zonder exclusief gebruiksrecht van het parkeervak). De werkgroep acht ten behoeve van energiebesparing, verduurzaming en oplaadpunten versimpeling van de besluitvorming bij VvE's nodig om te voorkomen dat eigenaars afhaken.²⁷

VvE's kunnen het eigen splitsingsreglement reeds aanpassen en zodoende de bestaande notificatieplicht- en regeling uit modelreglement 2017 opnemen in het splitsingsreglement. Dit is niet eenvoudig. Voor een aanpassing van de akte van splitsing is een minimale meerderheid van 4/5 van het aantal stemmen nodig indien het VvE-bestuur meewerkt. Wanneer het VvE-bestuur niet meewerkt is unanimité vereist. Omdat de helft van het totale aantal VvE's uit minder dan 5 appartementsrechten bestaat²⁸, wordt hier de facto met unanimité beslist. Bovendien is de instemming van 100% van de beperkt gerechtigden bij een wijziging van de splitsingsakte noodzakelijk. De wijziging van de splitsingsakte vereist een notariële akte, wat kosten met zich mee kan brengen. Daarom is de invoering van een notificatieplicht- en regeling in een wettelijke regeling gewenst, zodat iedere appartementseigenaar ongeacht het van toepassing zijnde splitsingsreglement, onder voorwaarden een oplaadpunt kan plaatsen.

Diverse gemeenten hebben in het verleden subsidie verstrekt aan woningeigenaren, al dan niet wonende in een VvE, voor het plaatsen van oplaadpunten op eigen terrein.²⁹ VvE's worden door

²⁵ De KNB heeft in samenspraak met banken, verzekeraars en andere organisaties een modelreglement bij splitsing in appartementsrechten ontwikkeld, waarvan het eerste is uitgekomen in 1953. Daarna volgden er meerdere, waarvan de belangrijkste zijn de modelreglementen 1973, 1983, 1992 en 2006. De thans meest recente versie is van 2017.

²⁶ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 12.

²⁷ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 25.

²⁸ CBS, *Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaren*, 2016, p.16.

²⁹ <https://www.flowcharging.com/electrisch-rijden/subsidie-per-gemeente/> en <https://www.nederlandvve.nl/vve-nieuws/subsidie-amsterdam-laadpaal-vve>

middel van specifieke informatievoorziening ondersteund bij het realiseren van oplaadpunten op de VvE-parkeergelegenheid. Zo is door de G4-gemeenten en de MRA-E de brochure 'Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE' en de bijbehorende 'Juridische Toolkit' ontwikkeld.³⁰ De brochure is geactualiseerd en ook is de website vveladen.nl gelanceerd. De genoemde subsidies en VvE-informatievoorziening hebben niet geleid tot de benodigde versnelling in de aanleg van oplaadpunten bij VvE's.³¹

Ook is geprobeerd om VvE's te stimuleren in het plaatsen van oplaadpunten op de VvE-parkeergelegenheid door middel van een aantrekkelijke lening. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft mogelijk gemaakt dat VvE's sinds 2019 bij het Nationaal Warmtefonds (voorheen Nationaal Energiebespaarfonds) ook terecht kunnen voor een energiebespaarlening tegen lage rente en lange looptijd voor het plaatsen van oplaadpunten.³² Deze financiële prikkel heeft voorsnog niet geleid tot meer oplaadpunten bij VvE's. Tot op heden is er ondanks interesse vanuit VvE's voor het financieren van oplaadpunten, nog geen energiebespaarlening aan VvE's verstrekt voor het plaatsen van oplaadpunten. Eén van de redenen is dat het Nationaal Warmtefonds als voorwaarde bij financiering van oplaadpunten een verhoogde meerderheid in de vergadering van eigenaars hanteert.³³ De notificatieregeling brengt hierin geen verandering. Een besluit van de vergadering van eigenaars voor het plaatsen van oplaadpunten staat los van een besluit van de vergadering van eigenaars omtrent de financiering van oplaadpunten door de vereniging van eigenaars. Door de notificatieregeling is er geen besluit van de vergadering van eigenaars meer nodig voor het plaatsen van een oplaadpunt door individuele appartementseigenaren, wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden. Een voorwaarde is dat deze wordt geplaatst voor eigen rekening en risico van de individuele appartementseigenaar(s).

3.3 Notificatieverplichting in het BW

Met dit wetsvoorstel wordt een nieuw artikel 118b toegevoegd aan Boek 5 van het BW. In het eerste lid van het voorgestelde artikel 118b is een notificatieverplichting opgenomen voor appartementseigenaars die een oplaadpunt voor elektrische voertuigen willen plaatsen bij een privé-parkeervak en/of bij een gemeenschappelijke parkeergelegenheid op of aan gedeelten die niet bestemd zijn om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt, als bedoeld in artikel 5:112, eerste lid, onder c van het BW. Welke gedeelten niet bestemd zijn om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt, volgt volgens artikel 5:111, sub b BW uit de akte van splitsing van de VvE. Deze delen worden hierna aangeduid als gemeenschappelijke gedeelten.

De notificatieverplichting ziet op twee situaties. De eerste situatie betreft de individuele appartementseigenaar die een oplaadpunt op zijn privé-parkeervak wil plaatsen, maar aan een gemeenschappelijk gedeelte zoals een gemeenschappelijke muur, plafond of stroomvoorziening. De tweede situatie betreft het geval wanneer één of meerdere appartementseigenaars een oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid willen plaatsen.

Zoals onder 3.1 is toegelicht, is onder het huidige recht toestemming vereist voor het plaatsen van een oplaadpunt op of aan een gemeenschappelijk gedeelte. Deze notificatieverplichting zorgt ervoor dat indien één of meer appartementseigenaars een oplaadpunt willen plaatsen, zij niet meer een besluit van de VvE hoeven af te wachten. In plaats daarvan stellen zij verplicht de gezamenlijke appartementseigenaars in kennis van dit voornemen, de zogeheten notificatieverplichting. Artikel 5:134 BW is hierbij van overeenkomstige toepassing verklaard. Artikel 5:134 BW bepaalt dat een kennisgeving richting de gezamenlijke appartementseigenaars, ook bij een VvE-bestuurder kan worden gedaan. In dat geval hoeven de namen en de contactgegevens van de overige appartementseigenaars niet te worden verstrekt aan de notificerende appartementseigenaar, hetgeen uit oogpunt van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) gewenst is en tevens oplossingen kan bieden bij grote VvE's. De VvE-

³⁰ <https://vveladen.nl>.

³¹ Nationale Agenda Laadinfrastructuur 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 61.

³² Nationaal Warmtefonds, 'Laadpalen bij appartementen een stap dichterbij', 3 juli 2019.

³³ Checklist-VvE Nationaal Warmtefonds: https://www.energiebespaarlening.nl/wp-content/uploads/2020/02/Warmtefonds_Checklist-VvE_2020.pdf

bestuurder stelt vervolgens overeenkomstig artikel 5:134 BW onverwijld de overige appartementseigenaars op de hoogte van deze kennisgeving. Doordat de notificatie op elk gewenst moment kan plaatsvinden door één of meer appartementseigenaars is op deze manier geborgd dat alle appartementseigenaars op de hoogte worden gesteld van het voornemen om de oplaadpunten te plaatsen. Daarbij dienen de voorwaarden die aan de notificatieverplichting worden verbonden, in acht te worden genomen.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat deze notificatieverplichting niet voorziet in een mogelijkheid om een oplaadpunt te plaatsen op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid, met exclusief gebruiksrecht van dat parkeervak voor de plaatsende appartementseigenaar. Het is niet de bedoeling van dit wetsvoorstel dat als gevolg van het plaatsen van het oplaadpunt het parkeervak onttrokken wordt uit de gemeenschappelijke parkeervoorraad. Bovendien is voor het onttrekken van een gemeenschappelijke parkeerplaats aan de gemeenschap van de VvE een wijziging van de splitsingsakte nodig.³⁴

3.4 Voor eigen rekening en risico

In het eerste lid van het voorgestelde artikel 118b is als voorwaarde voor de notificatie opgenomen dat de plaatsing van het oplaadpunt uitsluitend voor eigen rekening en risico van de notificerende individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars plaatsvindt. Anders dan de overige voorwaarden die in een AMvB zullen worden opgenomen, is deze voorwaarde in het wetsvoorstel opgenomen, zodat het eigendomsrecht van de overige appartementseigenaars wordt onderschreven en verzekerd wordt dat de overige appartementseigenaars geen nadeel ondervinden van de plaatsing van oplaadpunten als gevolg van een notificatie. Kosten (zoals premieverhoging van de VvE-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-parkeervak) komen voor rekening van de individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars die het oplaadpunt willen plaatsen. Bij het plaatsen van een oplaadpunt dient onderscheid te worden gemaakt tussen kosten als gevolg van het plaatsen van het oplaadpunt (verantwoordelijkheid laadpunteigenaar) en kosten die voortkomen uit het niet op orde zijn van de algemene brandveiligheidssituatie (verantwoordelijkheid VvE). In de AMvB wordt tevens de voorwaarde opgenomen dat de notificerende appartementseigenaars gemaakte kosten en werkzaamheden, waar toekomstige notificerende appartementseigenaars voordeel van kunnen hebben, middels een kostenherverdeling kunnen verdelen onder alle eigenaren van oplaadpunten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan kosten die verbonden zijn aan het doortrekken van de stroomvoorziening vanuit de hoofdmeterkast.

3.5 Voorwaarden in notificatieregeling in AMvB

Naast de voorwaarde uit het eerste lid van het voorgestelde artikel 118b, gelden meer voorwaarden voor het doen van een notificatie voor het plaatsen van een oplaadpunt. De overige voorwaarden die bij een notificatie horen, zullen in een AMvB worden uitgewerkt. In het tweede lid van het voorgestelde artikel 118b wordt daarom een grondslag gecreëerd voor een AMvB, waarin de voorwaarden omtrent de wijze van notificatie, plaatsing en gebruik van het oplaadpunt nader zullen worden uitgewerkt: de zogeheten notificatieregeling. De voorwaarden die daarbij gelden, zullen deels een uitwerking zijn van de notificatieregeling die voor deze situatie nu al geldt in artikel 28 van modelreglement 2017. Ook worden in de AMvB nadere voorschriften gesteld aan de vestiging van een opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen bij een gemeenschappelijke parkeergelegenheid

Voor het opnemen van de notificatieregeling en voorwaarden in een AMvB is gekozen, omdat het Burgerlijk Wetboek zich niet leent voor een opsomming van voorwaarden die aan verandering onderhevig zijn door bijvoorbeeld (technische) innovaties en het bijstellen van veiligheidseisen van oplaadpunten. Een AMvB past beter bij het toekomstbestendig houden van de juiste voorwaarden van de notificatieregeling voor oplaadpunten. Doordat in de grondslag wordt omschreven welk onderwerp in de AMvB wordt vastgelegd en beperkt wordt tot oplaadpunten, is de bevoegdheid

³⁴ Conform de artikelen 5:111 en 5:109, tweede lid, BW.

tot het stellen van algemeen verbindende voorschriften met betrekking tot dit onderwerp duidelijk omgrensd.

Voor de notificatieregeling wordt – naast de hiervoor genoemde basisvoorwaarde van het plaatsen en installeren van het oplaadpunt voor rekening en risico van de individuele appartementseigenaar of appartementseigenaren - gedacht aan onder meer de volgende voorwaarden, die in de alinea's hieronder kort zullen worden toegelicht:

- (Brand)veiligheidsvoorschriften, zoals installatie van het oplaadpunt door een erkend installateur en het eventueel inschakelen van een brandveiligheidsexpert;
- Wijze waarop de kennisgeving plaatsvindt;
- Technische eisen aan het oplaadpunt zodat de stroomvoorziening niet overbelast raakt;
- Wijze van kosten(her)verdeling;
- Opstellen van een werkplan om oplaadpunten te plaatsen en bijbehorende procedurele voorschriften met betrekking tot betrokkenheid van de VvE;
- Gebruik, beheer- en onderhoudsvoorschriften.

De definitieve voorwaarden worden nader uitgewerkt in de AMvB. De AMvB geldt voor alle VvE's en voorkomt dat de VvE's zelf hun splitsingsreglement moeten aanpassen. Deze voorwaarden zullen echter overwegend een regelend karakter hebben (zoals de wijze van kostenverdeling), zodat er ruimte blijft bestaan om van die bepalingen af te wijken en maatwerk mogelijk is. Indien bepaalde voorwaarden in een VvE naar verwachting niet passend zijn, bestaat dan ook ruimte om in de akte van splitsing of bij vergaderbesluit daarvan af te wijken. Met welke meerderheid het vergaderbesluit ten behoeve van nadere regelende voorwaarden dient te worden genomen wordt nader uitgewerkt in de AMvB. De gegeven ruimte om af te wijken van de voorwaarden, zal per bepaling in de AMvB worden aangegeven.

Enkele voorwaarden zullen echter vanwege veiligheidseisen een dwingend karakter hebben. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de voorwaarden met betrekking tot installatie van het oplaadpunt door een erkend installateur en het verplicht inschakelen van een brandveiligheidsexpert vanaf vijftien parkeervakken. Volgens onderzoeksbureau CE Delft zijn elektrische auto's niet brandgevaarlijker dan brandstofauto's. Wel moet er bij calamiteiten bij elektrische auto's anders gehandeld worden dan bij conventionele auto's. Daarom kan het nodig zijn om bij de installatie van laadinfrastructuur een aantal extra maatregelen te nemen. Welke veiligheidsmaatregelen in de AMvB als dwingend worden opgenomen, wordt nader gezien. Hierbij wordt onder andere gekeken naar recente publicaties over veiligheid in relatie tot elektrische personenauto's en laadpunten,³⁵ en parkeergarages.³⁶ Verder is hierbij van belang dat thans een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving in voorbereiding is, waarin brandveiligheidseisen worden gesteld in parkeergarages waar oplaadpunten zijn geplaatst. Die wijziging is nader toegelicht in paragraaf 3.9. Daarnaast werkt het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) in opdracht van het ministerie van BZK aan een norm voor integrale brandveiligheid van parkeergarages. Het ministerie van BZK beziet aansluitend hierop de aansturing van deze norm in het Besluit bouwwerken leefomgeving voor nieuw te bouwen parkeergarages.

In de voorwaarden worden ook eisen gesteld aan het oplaadpunt zelf, bijvoorbeeld de eisen van *smart charging* (de optimale verdeling van de beschikbare stroom over de op te laden voertuigen en het laden op optimale momenten; bijvoorbeeld 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). Aangezien de stroomvoorziening en wensen per VvE

³⁵ CE Delft, *Veiligheid en elektrische personenauto's*, Delft 2020.

³⁶ Instituut Fysieke Veiligheid, *Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen*, Arnhem 2020.

verschillen, kan met betrekking tot deze eis desgewenst in de splitsingsakte of via een vergaderbesluit worden afgeweken, mits dit geen gevaar kan opleveren voor de veiligheid.

Regels omtrent de aansprakelijkheid van eventuele schade veroorzaakt door een gebrekkig oplaadpunt volgen reeds uit artikel 6:174 BW. Voor een nadere beschouwing van algemene aansprakelijkheidsregels van een oplaadpunt wordt verwezen naar paragraaf 3.8.

Uit het door de notificerende eigenaars over te leggen werkplan moet aan het VvE-bestuur en de overige appartementseigenaars blijken of wordt voldaan aan de voorwaarden. Indien niet voldaan is aan de voorwaarden uit de AMvB of niet rechtsgeldig in de splitsingsakte of via een vergaderbesluit is afgeweken van de regelende voorwaarden, is er geen sprake van een rechtsgeldige plaatsing van het oplaadpunt op of aan een privé-parkeervak en/of de gemeenschappelijke parkeergelegenheid. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de betrokkenheid van het VvE-bestuur bij de vraag of de notificerende eigenaar aan de voorwaarden voldoet.

3.6 Betrokkenheid van de VvE

Speciale aandacht verdient de rol van de VvE binnen de notificatieverplichting. Hoewel het wegnemen van belemmeringen ten aanzien van de uitrol van oplaadpunten prioriteit heeft, is het belangrijk dat de VvE betrokken blijft bij waar oplaadpunten worden geplaatst. Immers, alle appartementseigenaars zijn gezamenlijk eigenaar van het hele gebouw en het is niet de bedoeling dat zij geen enkele invloed kunnen uitoefenen op waar en hoe de oplaadpunten worden geplaatst. Daarom zullen in de AMvB procedurele voorschriften worden opgenomen over de wijze waarop het VvE-bestuur betrokken wordt bij het werkplan om oplaadpunten te plaatsen.

Daarbij wordt gedacht aan een regeling waarbij appartementseigenaars die voornemens zijn om een oplaadpunt te plaatsen, het VvE-bestuur vroegtijdig informeren over dit voornemen. Dit brengt met zich mee dat er een informatieverplichting op het VvE-bestuur rust om de notificerende appartementseigenaar te voorzien van bouwkundige en technische informatie van het VvE-gebouw en de betreffende gemeenschappelijke parkeergelegenheid. Zodoende kan een notificerende appartementseigenaar een deugdelijk werkplan opstellen en dit plan bij het VvE-bestuur indienen.

Het wordt VvE's aangeraden om van tevoren afspraken vast te leggen over het gebruik van oplaadpunten op de privé-parkeervakken en/of een gemeenschappelijke parkeergelegenheid. Door het vastleggen van afspraken weten appartementseigenaars van tevoren wat binnen de VvE geldt met betrekking tot het plaatsen van oplaadpunten en kunnen conflicten worden vermeden. De vergadering van eigenaars kan ongeacht het van kracht worden van de notificatieregeling een vergaderbesluit nemen en zodoende het huishoudelijk reglement of de splitsingsakte aanpassen en zodoende (aanvullende) voorwaarden voor het plaatsen van een oplaadpunt vastleggen. Daarbij kan worden gedacht aan regels met betrekking tot de locatie van het oplaadpunt op gemeenschappelijke gedeelten of het gebruik van de gemeenschappelijke stroomvoorziening. Deze voorwaarden mogen niet in strijd zijn met de toekomstige voorwaarden van de notificatieregeling en dienen van redelijke en billijke aard zijn. Benadrukt wordt dat reeds de mogelijkheid voor een VvE bestaat om zelf basislaadinfrastructuur en/of oplaadpunten voor de gehele VvE aan te leggen en zodoende de locatie van het oplaadpunt te bepalen. Hierin komt door de notificatieregeling geen verandering. De VvE kan zodoende grip houden op de aanpassingen in de hoofdmeterkast en de aanleg van de bekabeling ten behoeve van de oplaadpunten. De aanschaf en installatie van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen door de VvE zélf geldt als nieuwe installatie, waarvoor meestal een verhoogde meerderheid van de vergadering van eigenaars nodig is. Dit neemt niet weg dat ook in dat geval de mogelijkheid blijft bestaan voor individuele appartementseigenaars om te notificeren.

Het VvE-bestuur zal bij het ontvangen van de notificatie terstond de overige appartementseigenaars van de kennisgeving en het werkplan op de hoogte brengen overeenkomstig het huidige artikel 5:134 BW. In de AMvB wordt de betrokkenheid van het VvE-bestuur bij de notificatie verder vormgegeven. Het VvE-bestuur beoordeelt of het werkplan overeenstemt met de voorwaarden van de notificatieregeling en de eventuele eigen voorwaarden

van de VvE.³⁷ De vaststelling door het VvE-bestuur dat aan de voorwaarden van de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden, maakt daarmee deel uit van (het proces van) notificatie. Een notificerende appartementseigenaar kan niet eerder tot plaatsing van het oplaadpunt overgaan tot het in de AMvB beschreven proces is doorlopen. Indien de overige appartementseigenaars van mening zijn dat het werkplan niet aan de voorwaarden voldoet, kunnen die dat bij het VvE-bestuur melden. Daarbij geldt als uitgangspunt dat wanneer de gebruiker de VvE notificeert en voldoet aan de voorwaarden van de notificatieregeling en de eventuele eigen voorwaarden die binnen de VvE gelden, de VvE zich niet kan verzetten tegen het plaatsen van het oplaadpunt.³⁸

Indien het VvE-bestuur vaststelt dat aan de voorwaarden uit de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden is voldaan, is de notificatie afgerond en kan de notificerende appartementseigenaar overgaan tot plaatsing van het oplaadpunt. Indien een VvE-bestuur binnen een bij AMvB te bepalen termijn niet reageert, is de notificatie eveneens afgerond. Wanneer het VvE-bestuur van mening is dat het werkplan niet voldoet aan de voorwaarden uit de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden, dient het VvE-bestuur de notificerende eigenaars hiervan op de hoogte stellen. Indien het VvE-bestuur vaststelt dat niet aan de voorwaarden uit de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden wordt voldaan of anderszins aanpassingen aan het werkplan nodig acht om het werkplan in overeenstemming met de voorwaarden van de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden, stelt het bestuur de notificerende appartementseigenaars in kennis van de redenen hiervoor. Het VvE-bestuur geeft de notificerende appartementseigenaars een mogelijkheid om binnen een passende termijn aan de voorgestelde aanpassingen aan het werkplan te voldoen. Deze passende termijn biedt gelegenheid voor het VvE-bestuur en de notificerende appartementseigenaars om gezamenlijk tot een breed gedragen werkplan te komen en eventuele geschillen op te lossen. Ook biedt de passende termijn de mogelijkheid voor de notificerende appartementseigenaars om aanvullende informatie aan te leveren in het geval (het VvE-bestuur oordeelt dat) er informatie ontbreekt. Indien het VvE-bestuur en de notificerende appartementseigenaars na deze aanvulling aan het werkplan oordelen dat het plan voldoet aan alle voorwaarden, is de notificatie afgerond en kan alsnog worden overgegaan tot plaatsing van het oplaadpunt.

Indien het bieden van een passende termijn voor aanpassing van het werkplan geen uitkomst biedt en de VvE of andere appartementseigenaars van mening zijn dat het oplaadpunt wordt of is geplaatst zonder dat aan alle voorwaarden voldaan is en de in de AMvB beschreven procedure van het proces van het doen van een notificatie niet is gevolgd, kan de VvE gebruik maken van de sanctiemogelijkheden uit het splitsingsreglement zoals een waarschuwing of een boete opleggen. Mocht dit geen oplossing bieden, staat eventueel de gang naar de rechter open. Bij de rechter kan de plaatsing van het oplaadpunt worden tegengehouden of herstel van de situatie worden afgedwongen.

Vanuit het ministerie van BZK wordt actief ingezet op voorlichting, zodat zowel voor het VvE-bestuur als voor de individuele appartementseigenaar duidelijk is welke voorwaarden vanuit landelijke regelgeving voor de plaatsing van het oplaadpunt gelden.

3.7 Opstalrecht

In het derde lid van het voorgestelde artikel 5:118b BW is een mogelijkheid opgenomen om een opstalrecht te vestigen ten behoeve van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen. Indien één of meer appartementseigenaars een oplaadpunt voor elektrische voertuigen willen plaatsen op een parkeervak of parkeergelegenheid dat voor gemeenschappelijk gebruik is bestemd, kan het oplaadpunt door natrekking eigendom van de gezamenlijke eigenaars worden.³⁹ Het oplaadpunt kan afhankelijk van omstandigheden namelijk een bouwwerk zijn dat duurzaam met de grond is verenigd, waardoor het oplaadpunt tot het eigendom van de grond wordt gerekend als bedoeld in

³⁷ Hieronder worden de eventuele aanvullende voorwaarden verstaan die zijn vastgelegd in een vergaderbesluit, splitsingsakte of huishoudelijk reglement.

³⁸ Kamerstukken II 2019/20, 30196, nr. 692, p. 3.

³⁹ Natrekking is de rechtsfiguur waarbij een zelfstandige zaak deel gaat uitmaken van een grotere zaak. Zie ook artikel 5:20 van het BW.

artikel 5:20, eerste lid, aanhef en onder e, van het BW. Natrekking kan worden doorbroken door bij notariële akte een recht van opstal te vestigen.⁴⁰ Artikel 5:117, tweede lid, BW voorziet echter in een verbod om een recht van opstal te vestigen op goederen die voor gemeenschappelijk gebruik zijn bestemd. Om deze reden wordt met het onderhavige wetsvoorstel geregeld dat dit artikellid niet van toepassing is op het vestigen van een opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat deze mogelijkheid slechts ziet op het vestigen van een opstalrecht voor oplaadpunten op of aan gemeenschappelijke gedeelten. Indien een oplaadpunt wordt geplaatst op een privé-gedeelte bestaat via artikel 5:118a BW reeds de mogelijkheid om een opstalrecht te vestigen behoudens voor zover het betreft in de splitsing betrokken gebouwen, werken en beplantingen.⁴¹ Tevens betreft het vestigen van een opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt een mogelijkheid en geenszins een verplichting.

Door het vestigen van een opstalrecht kan worden voorkomen dat één of meer appartementseigenaars bij plaatsing van het oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid het eigendom daarover verliezen door natrekking. In de situatie van plaatsing van een oplaadpunt op een gemeenschappelijk gedeelte, zou de situatie kunnen ontstaan dat het oplaadpunt eigendom van de gezamenlijke eigenaars wordt. Door het vestigen van een opstalrecht door de notificerende appartementseigenaar(s) is duidelijk dat hij de eigenaar is van het oplaadpunt, dat hij verantwoordelijk is voor deugdelijk onderhoud van het oplaadpunt en dat eventuele schade als gevolg van een gebrekkig oplaadpunt in beginsel voor zijn rekening komt in plaats van de VvE.⁴² Hiermee wordt onderschreven dat de overige appartementseigenaars in beginsel geen nadeel mogen ondervinden van de plaatsing van oplaadpunten.

Naast de beperking dat deze uitzondering slechts geldt voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen, geldt dat deze uitzondering op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel 5:118b BW kan worden beperkt of uitgesloten in de akte van splitsing. Hierdoor kunnen VvE's die niet willen dat een opstalrecht kan worden gevestigd ten behoeve van oplaadpunten die op de gemeenschappelijke grond van de VvE staan, deze mogelijkheid uitsluiten. Indien een opstalrecht wordt gevestigd ten behoeve van een oplaadpunt dat op een gemeenschappelijk gedeelte is geplaatst, vormt dit een beperking in het eigendomsrecht van de overige appartementseigenaren. Daarom is de toestemming van alle appartementseigenaars en de beperkt gerechtigden vereist voor de plaatsing van een opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen. Om deze reden is artikel 5:139, eerste en derde lid, BW, waarin dit toestemmingsvereiste is geregeld, van overeenkomstige toepassing verklaard in het vijfde lid. Om ervoor te zorgen dat alle appartementseigenaars tijdig op de hoogte zijn van het voornemen om een opstalrecht te vestigen wordt aangeraden om dat voornemen op te nemen in het werkplan dat wordt gedeeld met het VvE-bestuur en alle appartementseigenaars. Zo kan het VvE-bestuur dit voornemen betrekken bij de beoordeling van het werkplan. Wanneer appartementseigenaars of beperkt gerechtigden geen toestemming geven voor het vestigen van een opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt staat voor de notificerende eigenaar overeenkomstig artikel 5:140 BW de gang naar de kantonrechter open. Indien de kantonrechter oordeelt dat de toestemming zonder redelijke grond wordt geweigerd, kan de kantonrechter vervangende toestemming verlenen.

Ook geldt de mogelijkheid om een opstalrecht te vestigen ten behoeve van een oplaadpunt slechts voor toekomstige oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Deze bepaling sluit aan bij het bepaalde in artikel 5:118a, eerste lid, BW. De onttrekking van reeds bestaande oplaadpunten aan de splitsing zonder dat de VvE of andere appartementseigenaars en eventuele beperkt gerechtigden hun medewerking behoeven te verlenen aan de vestiging van het opstalrecht, wordt gezien als een te ver gaande inbreuk op het mede-eigendom van die andere gerechtigden.⁴³

⁴⁰ Het recht van opstal is een zakelijk recht om onder meer op een onroerende zaak van een ander werken in eigendom te hebben of te verkrijgen, zie ook artikel 5:101 van het BW.

⁴¹ Dat betekent dat een opstalrecht slechts ten behoeve van toekomstige gebouwen, werken en beplantingen kan worden gevestigd.

⁴² Artikel 6:174, eerste lid jo. vijfde lid BW.

⁴³ Kamerstukken II 2002/03, 28614, nr. 3, p. 4.

Het vierde lid van het voorgestelde artikel 5:118b BW maakt onder andere mogelijk dat een appartementseigenaar bij verkoop van het appartementsrecht zijn opstalrecht kan overdragen op de koper. In het vijfde lid van artikel 5:118b BW zijn de artikelen 5:139, derde lid, en 5:140 BW van overeenkomstige toepassing verklaard. De vestiging van een opstalrecht leidt namelijk tot een wijziging van de goederenrechtelijke situatie in de splitsing, waardoor toestemming van beslagleggers, grondeigenaren en beperkt gerechtigden opportuun wordt geacht.⁴⁴ De meeste bank- en erfpachtvoorwaarden bevatten een beding dat toestemming is vereist voor het bezwaren van het onderpand met een beperkt recht, zoals een opstalrecht. Naar verwachting zal een beperkt gerechtigde de vereiste toestemming niet weigeren, omdat door het opstalrecht de waarde van het onroerend goed niet daalt en daarmee de beperkt gerechtigde niet wordt benadeeld.⁴⁵

3.8 Aansprakelijkheid

Zoals toegelicht in paragraaf 3.5 zullen in de notificatieregeling de nodige veiligheidsvoorschriften worden opgenomen, zodat een oplaadpunt veilig kan worden geplaatst en gebruikt. Mocht onverhoopt schade ontstaan aan personen of zaken, kan de vraag rijzen wie aansprakelijk is voor de schade. Het draait om de vraag wie de bezitter is van het oplaadpunt en dus juridisch kan worden aangesproken. De ingevolge artikel 6:174 BW aansprakelijke persoon is namelijk de bezitter van het oplaadpunt. De vraag wie bezitter is zal met name spelen indien het oplaadpunt op of aan een gemeenschappelijk gedeelte is geplaatst.

Op grond van artikel 6:174, eerste lid, BW is de bezitter van een oplaadpunt (indien het oplaadpunt is aan te merken als een opstal)⁴⁶ aansprakelijk indien het oplaadpunt niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, en dit gevaar zich verwezenlijkt. De bezitter van het oplaadpunt is niet aansprakelijk, indien hij het gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend, niet op grond van onrechtmatige daad⁴⁷ aansprakelijk zou zijn geweest voor de schade, zo blijkt uit de "tenzij-clausule" in artikel 6:174, eerste lid, BW. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als de bezitter alle nodige maatregelen heeft genomen om de gevaarlijke toestand te beëindigen, maar het gevaar zich niettemin verwezenlijkt.

De vraag of sprake is van bezit dient te worden beantwoord aan de hand van de maatstaven van artikel 3:107 e.v. BW. Artikel 3:107, eerste lid, BW omschrijft bezit als het houden van een goed voor zichzelf. Hieronder pleegt te worden verstaan het direct of indirect uitoefenen van de feitelijke macht over een goed met de (al dan niet gerechtvaardigde) pretentie rechthebbende te zijn. Artikel 3:108 BW bepaalt dat de vraag of iemand een goed houdt en of hij dit voor zichzelf doet, wordt beoordeeld naar verkeersopvatting, met inachtneming van de regels die in de op artikel 3:108 BW volgende wetsartikelen worden gegeven en overigens op grond van uiterlijke feiten. Daarbij zullen alle relevante omstandigheden van het geval moeten worden betrokken, waaronder de omstandigheid dat sprake is van notificatie van de individuele appartementseigenaar die het oplaadpunt heeft geplaatst. Artikel 3:109 BW bevat het weerlegbare bewijsvermoeden dat degene die een goed (het oplaadpunt) houdt, wordt vermoed dit voor zichzelf te houden, en dus bezitter te zijn. Het gaat hierbij steeds om een feitelijke beoordeling van de omstandigheden van het geval. Het is uiteindelijk aan de rechter om daar een oordeel over te geven. Degene die schade heeft geleden als gevolg van een gebrekkig oplaadpunt kan zich ter beantwoording van de vraag wie de bezitter is ook beroepen op het bewijsvermoeden in artikel 6:174, vijfde lid, BW. Dat artikel bepaalt dat degene die in de openbare registers als eigenaar van de opstal of van de grond staat ingeschreven, wordt vermoed de bezitter van de opstal (het oplaadpunt) te zijn. Zoals is toegelicht in paragraaf 3.7, kan een individuele appartementseigenaar een recht van opstal vestigen met betrekking tot een oplaadpunt dat op of aan het gemeenschappelijk gedeelte is geplaatst. De

⁴⁴ Prof. mr. L.C.A. Verstappen (red.), *Vervolg 'Boek 5 BW van de toekomst'*, Den Haag: Sdu 2020, p. 32.

⁴⁵ Prof. mr. L.C.A. Verstappen (red.), *Vervolg 'Boek 5 BW van de toekomst'*, Den Haag: Sdu 2020, p. 33.

⁴⁶ Artikel 6:174, lid 4, BW: "Onder opstal in dit artikel worden verstaan gebouwen en werken, die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken."

⁴⁷ In de zin van artikel 6:162 BW.

appartementseigenaar ten behoeve van wie het recht van opstal in de zin van art. 5:101 BW is gevestigd, wordt dan vermoed de bezitter van het oplaadpunt te zijn. Indien hij dit vermoeden niet weerlegt, zal de aansprakelijkheid van artikel 6:174 BW op hem rusten, en niet op de andere appartementseigenaars. Indien er geen recht van opstal is gevestigd, wordt degene die in de openbare registers als eigenaar van de grond staat ingeschreven, vermoed de bezitter van het oplaadpunt te zijn. Ter weerlegging van dit vermoeden kan een beroep worden gedaan op de notificatie van de individuele appartementseigenaar die het oplaadpunt op of aan de gemeenschappelijke ruimte heeft geplaatst. In geval van een groepsnotificatie, waarbij meerdere appartementseigenaars de VvE notificeren met het voornemen om één of meerdere oplaadpunten te plaatsen met het voornemen om de oplaadpunten gezamenlijk te gebruiken, is mogelijk sprake van medebezit. Medebezitters van het oplaadpunt zijn hoofdelijk aansprakelijk (artikel 6:180 BW).

3.9 Verhouding tot hoger recht en ander nationaal recht

Eigendomsrecht

Een notificatieplicht is een vorm van regulering van eigendom omdat een appartementseigenaar of appartementseigenaren met beperkte betrokkenheid van de overige appartementseigenaren een oplaadpunt kunnen plaatsen op een gemeenschappelijk gedeelte, te weten de VvE-parkeervoorziening.

Het eigendomsrecht is beschermd in artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Een beperking of regulering vanuit de overheid is mogelijk indien deze inmenging gerechtvaardigd is. Daartoe dient de beperking bij wet te zijn voorzien, moet ze noodzakelijk zijn in het algemeen belang en moet ze proportioneel zijn. Dat een beperking moet zijn voorzien bij wet houdt in dat ze niet in strijd mag zijn met het rechtszekerheidsbeginsel, met het verbod van willekeur⁴⁸ en voldoende kenbaar, toegankelijk, voorzienbaar en voldoende precies omschreven⁴⁹ moet zijn.⁵⁰

De notificatieplicht wordt opgenomen in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, de bijbehorende voorwaarden worden nader uitgewerkt in een AMvB. Daarmee wordt voldaan aan het vereiste dat de regulering van eigendom moet zijn voorzien bij wet en aan het vereiste van rechtszekerheid en het verbod van willekeur. Deze beperking is noodzakelijk in het algemeen belang, te weten een versnelde uitrol van laadinfrastructuur en kan daarmee bijdragen aan de uitvoering van het Klimaatakkoord. Voorts dient een beperking proportioneel te zijn, dat wil zeggen geschikt en noodzakelijk om het doel te bereiken. In dat verband wordt verwezen naar paragraaf 3.2, waarin de onderzochte alternatieven zijn toegelicht. In die paragraaf is ook toegelicht dat het wenselijk is in een landelijke regeling aan te sluiten bij de bestaande notificatieplicht- en regeling uit artikel 28 van modelreglement 2017, omdat zelfstandige wijziging van een splitsingsakte tijd en geld kost. In tegenstelling tot de overige voorwaarden die bij een rechtsgeldige notificatie horen, is het vereiste dat de plaatsing van oplaadpunten geschiedt voor eigen rekening en risico opgenomen in het eerste lid van het voorgestelde artikel 5:118b BW. Hiermee wordt het eigendomsrecht van de overige appartementseigenaars onderschreven en gewaarborgd dat de plaatsing van oplaadpunten de overige appartementseigenaren geen kosten oplevert. Om ervoor te zorgen dat een appartementseigenaar als gevolg van natrekking niet zijn eigendom verliest, is een mogelijkheid tot het vestigen van een recht van opstal opgenomen in het wetsvoorstel. Voor het vestigen van een opstalrecht is de toestemming van alle appartementseigenaars alsmede de beperkt

⁴⁸ Zie bijv. EHRM 9 november 1999, Spacek s.r.o. t. Tsjechië, RJD 1999, EHRM 1999, 8, m.nt. Heringa en EHRM 30 mei 2000, Belvédère Alberghiera S.r.l. t. Italië, RJD 2000, EHRM 2000, 59, m.nt. Janssen.

⁴⁹ T. Barkhuysen & M.L. van Emmerik, De eigendomsbescherming van artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM en het Nederlandse bestuursrecht, JB Plus, 2003, p. 5.

⁵⁰ Zie EHRM 26 april 1979, NJ 1980, 146 (Sunday Times), EHRM 2 augustus 1984, NJ 1988 m.nt. P. van Dijk (Malone), EHRM 24 april 1990, NJ 1991, 523 m.nt. EJD (Huvig-Kruslin), EHRM 28 oktober 1994, NJ 1995, 509 m.nt. Kn. (Murray) en EHRM 29 augustus 1997, 1999, 710 m.nt. EJD (Worm). Zie voor gevallen waarin niet aan deze kwaliteitscriteria werd voldaan: EHRM 26 april 1991, NJ 1993, 710 (Asch) en EHRM 15 november 1996, NJ 1998, 488 m.nt. Kn. (Domenichini). Zie ook: G. Overkleef-Verburg, Het grondrecht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, in A.K. Koekoek, De Grondwet, een systematisch en artikelsgewijs commentaar, Deventer 2000, p. 155-178.

gerechtigden benodigd, zodat zij niet kunnen worden geschaad in hun eigendomsrecht. Daarmee zijn de bepalingen in onderhavig wetsvoorstel geschikt en noodzakelijk om het doel te bereiken.

EPBD III

Duurzaam vervoer is een Europese ambitie. In de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD III-richtlijn) zijn eisen opgenomen over laadinfrastructuur voor elektrische auto's. De EPBD III-richtlijn is geïmplementeerd in nationale regelgeving en is met ingang van 10 maart 2020 in werking getreden.⁵¹ De EPBD-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.⁵² Ook moet een bestaand utiliteitsgebouw met meer dan 20 parkeervakken met ingang van 2025 minstens één oplaadpunt hebben. Deze verplichtingen zijn vastgelegd in artikel 5.15 van het Bouwbesluit. Daarnaast moeten lidstaten maatregelen nemen om de uitrol van laadinfrastructuur bij gebouwen te vergemakkelijken. Dit vertaalt zich in het feit dat lidstaten belemmeringen zoveel mogelijk moeten wegnemen waarmee individuele appartementseigenaars te maken krijgen wanneer zij op hun privé-parkeervak een oplaadpunt willen installeren. Nederland geeft hier voor VvE's onder meer invulling aan door onderhavig wetsvoorstel.

Klimaatakkoord

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur is opgesteld om de uitrol van laadpunten te versnellen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is specifiek voor VvE's opgenomen dat, om de uitrol van oplaadpunten te vergemakkelijken, onder meer wordt gedacht aan de vereenvoudiging van regels rondom besluitvorming bij VvE's.⁵³ De Nationale Agenda Laadinfrastructuur maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, welke doelstellingen wettelijk verankerd zijn in de Klimaatwet.

Bouwregelgeving

Thans is een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving in voorbereiding, waarmee wordt geregeld dat bij nieuw te bouwen parkeergarages onder hoge gebouwen waarin wordt geslapen in sommige gevallen verplicht een automatische blusinstallatie moet worden toegepast.⁵⁴ Tevens zijn in het ontwerpbesluit voorschriften opgenomen voor het plaatsen van nieuwe oplaadpunten in nieuwe en bestaande parkeergarages. Het gaat hierbij om het type oplaadpunt en een voorziening waarmee de oplaadpunten tegelijkertijd kunnen worden uitgeschakeld. Daarnaast werkt het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) in opdracht van het ministerie van BZK aan een norm voor integrale brandveiligheid van parkeergarages. Het ministerie van BZK beziet aansluitend hierop de aansturing van deze norm in het Besluit bouwwerken leefomgeving voor nieuw te bouwen parkeergarages.

4. Gevolgen

4.1 Gevolgen

Naar verwachting zal het primaire effect van de notificatieregeling zijn dat de uitrol van oplaadpunten op privé-parkeervakken en op gemeenschappelijke parkeergelegenheden toeneemt. Individuele appartementseigenaars met een wens om een oplaadpunt te plaatsen, kunnen door de notificatieregeling zelfstandig besluiten om een oplaadpunt te plaatsen. Er is geen meerderheidsbesluit van de vergadering van eigenaars meer nodig om een oplaadpunt te realiseren. Als gevolg van deze wijziging zullen appartementseigenaars dan ook relatief eenvoudig een oplaadpunt kunnen plaatsen. Zowel de werkgroep Modernisering Appartementsrecht

⁵¹ Richtlijn 2018/844/EU van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie (PbEU 156/75) (EPBD III). Geïmplementeerd in nationale regelgeving: Stb. 2020, 84 en Strct. 2020, 13004.

⁵² Zie artikel 8 van Richtlijn 2018/844/EU van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie (PbEU 156/75) (EPBD III).

⁵³ Nationale Agenda Laadinfrastructuur 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 61.

⁵⁴ Dit ontwerpbesluit is op 10 juni 2021 gepubliceerd op <https://www.internetconsultatie.nl/verzamelwijzigingbbl2021>. De termijn voor internetconsultatie eindigt op 1 augustus 2021.

Nederland als Ecorys zien de notificatieplicht en -regeling als oplossing voor het vergemakkelijken van het plaatsen van oplaadpunten⁵⁵. Als secundair effect van de notificatieregeling zullen VvE's die oplaadpunten nu nog niet in overweging nemen, er door de notificatieregeling toch voor kiezen om zelf oplaadpunten te plaatsen. Wanneer er bij VvE's wel is voorzien in een oplaadpunt voor algemeen gebruik zullen individuele appartementseigenaars gemakkelijker overstappen op een elektrische auto, hetgeen de CO2-uitstoot vermindert en waardoor de doelen in het Klimaatakkoord sneller worden behaald.

4.2 Administratieve lasten en nalevingskosten

Dit wetsvoorstel leidt op zichzelf niet tot een toename van regeldruk, omdat de bijbehorende voorwaarden bij AMvB worden uitgewerkt. Ter vaststelling van de regeldruk is om die reden de regeldruk berekend aan de hand van minimale en maximale scenario's.⁵⁶ Daarbij zijn de voorbeelden van voorwaarden, zoals genoemd in paragraaf 3.5 van deze memorie van toelichting, als uitgangspunt genomen. Deze voorwaarden moeten nog nader ingevuld en geconcretiseerd worden bij het opstellen van de AMvB. De lastendruk zal dan opnieuw berekend worden.

De invoering van de notificatieplicht zorgt voor een vermindering van de structurele regeldruk voor VvE-besturen en appartementseigenaars als het gaat om de besluitvorming.⁵⁷ Op dit moment, onder de bestaande besluitvormingsregels, doet de individuele appartementseigenaar die een oplaadpunt wil plaatsen bij een privé-parkeervak en/of op de gemeenschappelijke parkeergelegenheid hiervoor een voorstel aan het VvE-bestuur. Vervolgens moet er door de vergadering van eigenaars over dit voorstel van de appartementseigenaar met meerderheid van stemmen worden besloten om het oplaadpunt daadwerkelijk te kunnen plaatsen.

Wanneer sprake is van een notificatieregeling notificeert de individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars de VvE van het voornemen om een oplaadpunt bij een privé-parkeervak en/of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid te plaatsen. De individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars moet aantonen dat hij of zij voldoen aan de voorwaarden van de notificatieregeling en eventuele aanvullende voorwaarden van het huishoudelijk reglement of splitsingsakte die niet in strijd mogen zijn met de voorwaarden van de notificatieregeling. Een besluit van de vergadering van eigenaars komt door de notificatieplicht te vervallen. Doordat het benodigde besluit van de vergadering komt te vervallen, is er sprake van een verminderende regeldruk als het gaat om de besluitvorming.

Structurele reductie regeldrukkosten

Het vervallen van de toestemming van de VvE is een structurele besparing van de regeldruk van minimaal 21.603 uren en maximaal 66.249 uren per jaar. Met een uurtarief van €15,- voor burgers en € 54,- voor bedrijven is de structurele regeldrukreductie voor de besluitvorming minimaal € 408.285,- en maximaal € 1.252.110,- per jaar. De voorwaarde uit de nog op te stellen AMvB met betrekking tot de kostenherverdeling levert een structurele regeldruk op van minimaal € 44.550,- en maximaal € 133.650,- voor burgers en minimaal € 17.820 en maximaal € 53.460,- voor bedrijven. De overige voorwaarden leveren geen structurele regeldruk op. De totale structurele lastenafname bedraagt daarom minimaal € 345.915,- en maximaal € 1.252.110,- per jaar.

Eenmalige regeldrukkosten

VvE-besturen en individuele appartementseigenaars moeten bekend worden met de notificatieregeling en bijbehorende voorwaarden. Naar verwachting zijn VvE-besturen en beheerders langer met de kennisneming van de notificatieregeling bezig dan de individuele eigenaren. De individuele appartementseigenaars zullen door de VvE besturen en beheerders

⁵⁵ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 12; Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 12.

⁵⁶ Rapport Sira Consulting, *Regeldruk besluitvorming VvEs laadpunten (2020)* en Oplegnotitie Sira Consulting *Regeldrukonderzoek vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpalen VvE's*.

⁵⁷ Rapport Sira Consulting, *Regeldruk besluitvorming VvEs laadpunten (2020)*, p. 17 en Oplegnotitie Sira Consulting *Regeldrukonderzoek vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpalen VvE's*, p. 18

nader worden geïnformeerd. Voor VvE-bestuurders wordt uitgegaan van een uur, voor beheerders twee uren en voor individuele appartementseigenaars vijf minuten. Dit komt neer op eenmalige kennisnamekosten van € 482.000 voor burgers (individuele appartementseigenaars en VvE-besturen), en een minimum € 327.000,- en maximum van € 543.000,- aan eenmalige kennisnamekosten voor bedrijven (verhuurders, VvE-beheerders en niet-verhurende bedrijven).

Voordat een besluit voor het plaatsen van een oplaadpunt op de agenda van de vergadering van eigenaars wordt gezet, wordt door het VvE-bestuur tijd besteed aan de notificatie van de individuele appartementseigenaar om een oplaadpunt te plaatsen en gecontroleerd of deze aan de bijbehorende voorwaarden uit de notificatieregeling voldoet

De voorwaarde dat de plaatsing van het oplaadpunt voor eigen rekening en risico van de individuele eigenaar of groep appartementseigenaars komt, levert geen regeldruk op. Niet alle kosten zijn automatisch voor rekening en risico van de laadpunteigenaar. De VvE heeft bijvoorbeeld de algemene zorgplicht om te zorgen voor de algemene brandveiligheid van de parkeergarage. Bij het plaatsen van een oplaadpunt dient onderscheid te worden gemaakt tussen kosten als gevolg van het plaatsen van het oplaadpunt (verantwoordelijkheid laadpunteigenaar) en kosten die voortkomen uit het niet op orde zijn van de algemene brandveiligheidssituatie (verantwoordelijkheid VvE).

Bij de voorwaarde van de wijze van kostenherverdeling wordt door Sira onderscheid gemaakt tussen enerzijds VvE's die de basislaadinfrastructuur voor de oplaadpunten aanleggen en voorfinancieren, en anderzijds VvE's die negatief staan tegenover het plaatsen van oplaadpunten en daarom ook geen basislaadinfrastructuur aanleggen. VvE's die wel de basislaadinfrastructuur aanleggen, zullen ook de kostenherverdeling voor de individuele- of groep appartementseigenaars berekenen. Voor het aanleggen van de basislaadinfrastructuur door de VvE is een besluit van de vergadering van eigenaars nodig. Doordat de VvE het voortouw neemt is dit ook merkbaar in de regeldrukkosten. Wanneer de basislaadinfrastructuur niet door de VvE wordt voorzien, is het aan de notificerende laadpunteigenaars zelf om onderling afspraken te maken over de kostenherverdeling. De regeldrukkosten vallen hierdoor lager uit. De voorwaarde van de wijze van kostenherverdeling zal daarom een eenmalige lastenverzwaring opleveren van minimaal € 222.750,- en maximaal € 11.211.300,- voor burgers en minimaal € 89.100,- en maximaal € 2.252.760,- voor bedrijven.

De technische eisen en veiligheidsvoorschriften leveren geen of beperkt regeldruk op. Dit is anders voor de in de AMvB opgenomen brandveiligheidsvoorschriften in parkeergarages. De brandveiligheidssituatie en de te adviseren maatregelen hangen sterk af van de situatie van de parkeergarage, zoals de grootte en in hoeverre de brandveiligheid reeds op orde is. Om te voldoen aan de voorwaarde voor de brandveiligheid dient een VvE met de (eerste) laadpunteigenaar een brandveiligheidsexpert in te schakelen om de parkeergarage in samenhang met het laadpunt te laten controleren. De kosten voor deze controle dienen deels door de VvE te worden gedragen en deels door de laadpunteigenaren. Door de bestaande brandveiligheidssituatie van de parkeergarage en de diversiteit in bestaande en eventueel nog te nemen maatregelen bedragen de eenmalige regeldrukkosten voor burgers minimaal € 6.257.250,- en maximaal € 28.005.750,- en voor bedrijven minimaal € 958.500,- en maximaal € 3.375.000,-.

De nog nader in de AMvB uit te werken voorwaarde voor het opstellen en indienen van het werkplan bij het VvE-bestuur levert geen verandering van de regeldrukkosten op, aangezien de benodigde tijd die het VvE-bestuur kwijt is aan het beoordelen hiervan gelijk is aan de huidige situatie wanneer een individuele appartementseigenaar een verzoek tot het plaatsen van een oplaadpunt indient.⁵⁸ Daarbij bestaat ook reeds de mogelijkheid om eventuele aanvullende voorschriften op te nemen via een vergaderbesluit, huishoudelijk reglement of splitsingsakte; die leveren als zodanig ook geen extra regeldruk op. Ook de voorschriften voor het gebruik en beheer van het oplaadpunt levert geen tot beperkte regeldruk op.

⁵⁸ Bijvoorbeeld met toepassing van artikel 28 van Modelreglement 2017, maar kan ook als er een vergelijkbare bepaling in het splitsingsreglement is opgenomen.

Onder paragraaf 3.7 is toegelicht dat indien een oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeerplaats wordt geplaatst, het oplaadpunt door natrekking eigendom kan worden van de gezamenlijke eigenaars. Natrekking kan worden doorbroken door een recht van opstal te vestigen. Deze kosten zijn nog niet meegenomen in de berekening van de regeldruk. Het recht van opstal wordt door de notaris in een notariële akte vastgelegd. Deze kosten worden per akte ingeschat op € 600,-. Dit wetsvoorstel voorziet slechts in een mogelijkheid om een recht van opstal te vestigen ten behoeve van oplaadpunten, het staat de VvE en de appartementseigenaars vrij om anderszins een regeling te treffen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het opnemen van regels in het huishoudelijk reglement. Ook kan in de splitsingsakte het vestigen van een opstalrecht worden uitgesloten.

5. Handhaving, uitvoering en toezicht

5.1 Handhaving

Vooropgesteld wordt dat een oplaadpunt slechts rechtsgeldig, zonder besluit van de VvE, geplaatst kan worden indien aan alle voorwaarden uit de notificatieregeling is voldaan en aan eventuele eigen voorwaarden van de VvE. Het VvE-bestuur toetst aan de hand van het werkplan of de appartementseigenaar aan alle voorwaarden van de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden heeft voldaan en stelt eventueel daartoe aanpassingen aan het werkplan voor. Indien niet aan alle eerder genoemde voorwaarden is voldaan en/of een oplaadpunt alsnog wordt geplaatst, kunnen de VvE of de overige appartementseigenaar(s) de notificerende appartementseigenaar(s) aanspreken op hun verplichting om te voldoen aan de voorwaarden van de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden. Hiertoe biedt het VvE-bestuur de notificerende appartementseigenaars een mogelijkheid om binnen een passende termijn aan de voorwaarden of de voorgestelde aanpassingen te voldoen. Het VvE-bestuur kan gebruik maken van de in het splitsingsreglement opgenomen sanctiemogelijkheden, zoals een waarschuwing of boete indien gedurende deze passende termijn geen overeenstemming bereikt wordt over bovengenoemde voorwaarden en de notificerende appartementseigenaars toch overgaan tot de plaatsing van een oplaadpunt of de notificerende appartementseigenaars tijdens het notificatieproces al overgaan tot de plaatsing van een oplaadpunt. Daarnaast kan het VvE-bestuur of de overige appartementseigenaar(s) zich wenden tot de rechter om nakoming van de voorwaarden van de notificatieregeling of herstel van de situatie af te dwingen via een actie uit onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW. Omgekeerd kan het ook voorkomen dat de individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars die een oplaadpunt wensen te plaatsen en daarbij voldoen aan alle voorwaarden, hiertoe onterecht door de VvE in de plaatsing van het oplaadpunt worden belemmerd, doordat de VvE in de splitsingsakte of via een vergaderbesluit aanvullende voorwaarden voor de plaatsing van het oplaadpunt stelt die in strijd zijn met de voorwaarden van de notificatieregeling. Wanneer de passende termijn verstreken is kunnen de plaatsende appartementseigenaars de VvE aanspreken op het feit dat de VvE niet langer de bevoegdheid heeft om de voorgenomen plaatsing van het oplaadpunt te weigeren wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden van de notificatieregeling en eventuele eigen voorwaarden die niet in strijd zijn met de voorwaarden van de notificatieregeling. Wanneer dit onvoldoende effect heeft kunnen de plaatsende appartementseigenaars zich wenden tot de rechter om zo op grond van de notificatieplicht en bijbehorende regeling de plaatsing van het oplaadpunt af te dwingen.

5.2 Voorlichting

VvE-bestuurders, individuele appartementseigenaars, beheerders, woningcorporaties, het notariaat, advocaten, verzekeraars, juristen en banken zullen ten minste één jaar voor inwerkingtreding van deze wet worden voorgelicht over de voorwaarden van de notificatieregeling zodat zij zich hierop kunnen voorbereiden. Bij de voorlichting wordt ook aandacht besteedt aan het niet exclusief gebruik van het parkeervak bij het oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid. In samenwerking met belangenbehartigers zullen bijeenkomsten worden georganiseerd om de voorwaarden uit te leggen zodat deze bij de belanghebbenden bekend en duidelijk zijn. Naast de bijeenkomsten zal ook een handreiking worden opgesteld waar de informatie eenvoudig en duidelijk in staat vermeld. Door de voorlichting wordt zowel voor de VvE als voor de individuele appartementseigenaar duidelijk wat voor eisen er aan de plaatsing van het oplaadpunt worden gesteld.

6. Inwerkingtreding en overgangsrecht

In onderhavig wetsvoorstel is geen overgangsrecht opgenomen. Om VvE-besturen, appartementseigenaars, eigenaren en gebruikers van elektrische voertuigen tijdig te informeren over de notificatieverplichting en –regeling wordt een invoeringstermijn van één jaar in acht genomen. Hierdoor hebben VvE's, appartementseigenaars, VvE-beheerders, verzekeraars, financiers en andere belangstellenden tijd om zich voor te bereiden op deze nieuwe wetgeving en zo nodig hun splitsingsakte aanpassen. Beoogde inwerkingtreding van dit wetsvoorstel hangt samen met de inwerkingtreding van de voornoemde AMvB is overeenkomstig de vaste verandermomenten voor wetgeving voorlopig voorzien met ingang van 1 juli 2023.

7. Advies en consultatie

Bij de totstandkoming van het wetsvoorstel heeft een preconsultatie plaatsgevonden waarbij de Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland is betrokken. De werkgroep bestaat uit verschillende VvE-(praktijk)deskundigen vertegenwoordigd vanuit de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie (KNB), stichting VvE Belang, Vastgoedmanagement Nederland (VGMNL), Vereniging Eigen Huis, de advocatuur, wetenschap en deskundigen op het gebied van woningcorporaties en gemengde VvE-complexen. De voorwaarden van de notificatieregeling worden nader uitgewerkt in een AMvB. Voorafgaand aan de internetconsultatie van de AMvB zal een MKB-toets plaatsvinden waarbij diverse MKB-partijen zullen worden geconsulteerd.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Met dit wetsvoorstel wordt een artikel 118b ingevoegd in titel 9 van Boek 5 van het BW. In het eerste lid van het voorgestelde artikel 118b is een notificatieverplichting opgenomen voor appartementseigenaars die een oplaadpunt voor elektrische voertuigen willen plaatsen bij een privé-parkeervak en/of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid, op of aan gedeelten die niet bestemd zijn om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt. Uit artikel 5:112, eerste lid, onder c, van het BW volgt uit het splitsingsreglement welke gedeelten niet bestemd zijn om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt.

De notificatieverplichting ziet op twee situaties, de eerste situatie betreft de appartementseigenaar(s) die een oplaadpunt op zijn privé-parkeervak, maar aan een gemeenschappelijk gedeelte wil plaatsen. De tweede situatie betreft wanneer één of meerdere appartementseigenaars een oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid willen plaatsen, dus op een gemeenschappelijke parkeerplaats en/of aan een gemeenschappelijk gedeelte zoals een muur, plafond of stroomvoorziening. De parkeergelegenheid is ofwel aangewezen als parkeervoorziening in het splitsingsreglement van de VvE, of is daartoe aangewezen door de VvE. De vergadering van eigenaars kan via het huishoudelijk reglement regels opnemen over het gebruik van gemeenschappelijke gedeelten, waaronder parkeervoorzieningen.⁵⁹ Dat zorgt ervoor dat de VvE invloed kan uitoefenen op de situering van oplaadpunten.

Deze notificatieverplichting zorgt ervoor dat indien één of meer appartementseigenaars een oplaadpunt willen plaatsen, zij niet meer de besluitvorming in de vergadering van eigenaars hoeven af te wachten. In plaats daarvan stellen zij verplicht de gezamenlijke appartementseigenaars in kennis van dit voornemen. Tevens voldoen de notificerende appartementseigenaar(s) daarbij aan de voorwaarden, waaronder het werkplan, die bij de notificatie horen en wordt het oplaadpunt voor eigen rekening en risico van de notificerende appartementseigenaars geplaatst. Vanwege het gewicht dat aan het eigendomsrecht wordt toegekend, is ervoor gekozen om deze voorwaarde in het wetsvoorstel zelf op te nemen in plaats van in de AMvB. Daarbij is artikel 5:134 BW van overeenkomstige toepassing verklaard. Artikel

⁵⁹ Het huishoudelijk reglement kan worden gewijzigd op de vergadering van eigenaars. Het kan per splitsingsreglement verschillen wat het benodigde aantal stemmen of quorum is voor wijziging van het huishoudelijk reglement. Doorgaans is een meerderheid van 2/3^e van het aantal stemmen vereist alsmede een vertegenwoordiging van 2/3^e van het aantal stemmen op de vergadering.

5:134 BW stelt dat kennisgevingen, gericht tot de gezamenlijke appartementseigenaars, aan de persoon of de woonplaats van een bestuurder van de vereniging kunnen worden gedaan. De VvE-bestuurder deelt de inhoud van de kennisgeving op zijn beurt onverwijld mede aan de appartementseigenaars. Het VvE-bestuur houdt immers een register bij met de persoons- en contactgegevens van alle appartementseigenaren in de VvE. Hiermee is geborgd dat alle appartementseigenaren worden geïnformeerd over een notificatie, maar hoeven gegevens niet zonder toestemming te worden verstrekt of verwerkt.

De overige voorwaarden die bij een rechtsgeldige notificatie horen, zullen in een AMvB worden uitgewerkt. In het tweede lid van het voorgestelde artikel 118b wordt daarom een grondslag gecreëerd voor een AMvB, waarin de eerdergenoemde voorwaarden nader zullen worden uitgewerkt. Die voorwaarden zullen zien op de wijze van notificatie van het oplaadpunt, de plaatsing, beheer, kostenherverdeling bij later toetreden en het gebruik van het oplaadpunt. De voorwaarden in de AMvB worden nader uitgewerkt en zullen overwegend een regelend karakter hebben. Zodoende blijft maatwerk door de notaris in specifieke gevallen mogelijk. Voorwaarden met betrekking tot veiligheid zullen echter dwingend worden voorgeschreven, zodat de veiligheid op privé-parkeervakken en/of op gemeenschappelijke parkeergelegenheden geborgd blijft.

In sommige gevallen is het vestigen van een opstalrecht opportuun, zoals bij natrekking en de gevolgen voor de aansprakelijkheid en onderhoud. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar de paragrafen 3.7 en 3.8 van het algemene deel van deze memorie van toelichting.

In het derde lid geldt verder als voorwaarde dat alle appartementseigenaars gezamenlijk, evenals de beperkt gerechtigden, moeten instemmen met de vestiging van het opstalrecht ten behoeve van een oplaadpunt. Om die reden zijn tevens de artikelen 5:139, derde lid en 5:140 van het BW van overeenkomstige toepassing verklaard in het vijfde lid. Hiermee worden de eigendomsrechtelijke belangen van de overige appartementseigenaren geborgd. Ook bepaalt het derde lid dat een opstalrecht enkel ten behoeve van toekomstige oplaadpunten worden gevestigd, in de laatste zin wordt – overeenkomstig artikel 5:118a, eerste lid – reeds in de splitsing betrokken oplaadpunten namelijk uitgezonderd van deze mogelijkheid.

De goederenrechtelijke situatie van het opstalrecht voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen is geregeld in het vierde lid van het voorgestelde artikel 118b. Dit artikellid zorgt ervoor dat een recht van opstal kan worden overgedragen, verdeeld, bezwaard of uitgewonnen. Deze bepaling zorgt ervoor dat een opstalrecht bij koop en verkoop van het appartementsrecht, het opstalrecht eveneens kan worden overgedragen.

In het zesde lid van artikel 118b zijn verwijzingen naar definitiebepalingen opgenomen ten aanzien van elektrisch voertuig en oplaadpunt. In het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen is de definitie van elektrisch voertuig en oplaadpunt opgenomen. Deze definitiebepalingen stemmen overeen met de definitiebepalingen uit de Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307). Daarbij wordt voor de definitie van oplaadpunt de bijbehorende kabels ook gerekend tot het oplaadpunt.

Artikelen II en III

Deze bepalingen bevatten de gebruikelijke bepalingen omtrent de citeertitel en inwerkingtreding. Bij invoering zal rekening worden gehouden met de vaste verandermomenten voor wetgeving, alsmede een invoeringstermijn van één jaar.

Deze memorie van toelichting wordt mede namens de minister voor Rechtsbescherming en in overeenstemming met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat ondertekend.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,