

Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten



Regeldruk besluitvorming VvE's laadpunten

Versie 1.0

Auteurs

Eva de Beet

Anne Bastin

Sira Consulting B.V. is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Sira Consulting B.V.. Sira Consulting B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten en doelgroep	5
2.1	Algemene uitgangspunten	5
2.2	Doelgroep	6
3	Huidige situatie en wijzigingen	9
3.1	Huidige situatie	9
3.2	Wijzigingen	10
4	Gevolgen regeldruk	12
4.1	Besluitvorming laadpalen	12
4.2	Kennisname	14
4.3	Implementatie notificatieregeling	15
5	Conclusie	17

1 Inleiding

Achtergrond

Naar aanleiding van de motie van het lid Van Eijs over het bespoedigen van de besluitvorming binnen Verenigingen van Eigenaars (VvE's) bij verduurzaming, heeft de minister van BZK de Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland verzocht om een advies uit te brengen. Naar aanleiding van deze adviezen heeft de minister van BZK voornemens om aanpassingen door te voeren in de wet- en regelgeving om de overgenomen adviezen te implementeren. In titel 9 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek wordt een grondslag gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur te voorzien in een (groeps)notificatieregeling voor de realisatie van laadpunten bij parkeerplaatsen in eigendom van VvE's en parkeervakken in eigendom van de appartementseigenaar. Het algemene doel van deze wetwijziging is het vereenvoudigen van de besluitvorming voor het plaatsen van een of meerdere laadpunten bij VvE's. In de AMvB worden de voorwaarden voor de notificatieregeling uitgewerkt.

Aanleiding

Voor alle nieuwe en gewijzigde regelgeving moeten de te verwachten effecten in beeld worden gebracht. Deze verplichting is vastgelegd in de 'Aanwijzingen voor regelgeving' en het 'Integraal Afwegingskader' (IAK). Als onderdeel van het IAK moeten de regeldrukeffecten voor burgers en bedrijven worden getoetst. Het ministerie van BZK heeft Sira Consulting gevraagd om onderzoek te doen naar de regeldrukeffecten als gevolg van de wetwijziging.

Doelstelling

De hoofddoelstelling voor het project 'regeldrukonderzoek vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpunten VvE's' luidt:

1. Identificeren van de veranderingen die de wetwijziging tot gevolg heeft voor burgers en bedrijven in vergelijking met de vigerende wet- en regelgeving.
2. Kwalitatief en kwantitatief bepalen van de effecten van de wijzigingen voor de regeldruk voor bedrijven en burgers.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten en de doelgroep toegelicht. In hoofdstuk 3 zijn de wijzigingen beschreven en de financiële effecten uitgewerkt. Hoofdstuk 4 geeft de conclusies weer.

2 Uitgangspunten en doelgroep

In dit hoofdstuk zijn allereerst de algemene uitgangspunten met betrekking tot de methode en de inhoud toegelicht. Daarnaast beschrijven we de doelgroep die te maken heeft met de wetwijziging.

2.1 Algemene uitgangspunten

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

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

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

Regeldrukeffecten

Regeldruk bestaat uit administratieve lasten (AL) en nalevingskosten (NK) die bedrijven, burgers en professionals ondervinden als direct gevolg van wettelijke verplichtingen. Administratieve lasten zijn kosten die een burger, bedrijf of professional maakt om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit de regelgeving van de overheid.¹ Het gaat hierbij zowel om het nakomen van verplichtingen als het uitoefenen van rechten. De nalevingskosten zijn kosten die burgers, bedrijven of professionals maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt.

Afbakening regeldrukeffecten

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

Tarieven

Voor de berekening van de effecten zijn vaste tarieven gebruikt om de tijdsbesteding van de verschillende actoren te vertalen naar kosten. Voor burgers en bedrijven is hiervoor gebruikgemaakt van de 'Handboek meten regeldrukkosten'². Dit betreft de tarieven inclusief btw.

Onderscheid eenmalige en structurele lasteneffecten

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

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

² https://www.kcwj.nl/sites/default/files/handboek_meting_regeldrukkosten_v_1-1-2018.pdf

2.2 Doelgroep

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

Verenigingen van eigenaars (VvE's) met parkeerterreinen

In 2015 waren er 143.835³ VvE's in Nederland. Het is niet bekend welk aantal daarvan beschikt over een parkeerterrein. In dit onderzoek is uitgegaan van 8.250 VvE's met een parkeerterrein. Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Er zijn 5.500 VvE's met meer dan 50 woningen.⁴ We gaan ervan uit dat deze beschikken over een eigen parkeerterrein.
- We verwachten dat ook een deel van de kleinere VvE's (met tussen 10 en 50 woningen) beschikt over een eigen parkeerterrein. In dit onderzoek gaan we ervan uit dat er nog zo'n 2.750 kleinere VvE's zijn met een eigen parkeerterrein.

Aantal parkeerplaatsen in VvE's

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

Woonfuncties

Ecorys schat in dat er 258.000⁶ parkeerplaatsen zijn van individuele appartement eigenaren (burgers). Omdat deze inschatting alleen is gebaseerd op het aantal VvE's met meer dan 50 woningen, gaan wij ervan uit dat het werkelijke aantal ongeveer 15%⁷ hoger is, dus 296.700 parkeerplaatsen.

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

- Ongeveer de helft van de VvE's is gemengd.⁸ We nemen daarom aan dat de helft van de parkeerplaatsen bij koopwoningen onder een gemengde VvE valt. Dit impliceert dat 148.350 parkeerplaatsen bij koopwoningen onder een gemengde VvE vallen.
- 41% van de woningen in gemengde VvE's is een huurwoning en 58% van de woningen in gemengde VvE's is een koopwoning.⁹ Onder de parkeerplaatsen van individuele eigenaren vallen ook parkeerplaatsen van particuliere verhuurders. Om daarvoor te

³ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

⁴ Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving, Ecorys en EVConsult in opdracht van het ministerie van EZK (2017).

⁵ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

⁶ Dit betreft 188.000 parkeerplaatsen op een gemeenschappelijk parkeerterrein bij koopappartementen en 70.000 privé parkeerplaatsen bij koopappartementen.

⁷ Dit impliceert dat een kleinere VvE's (met tussen 10 en 50 woningen) gemiddeld over 14 parkeerplaatsen beschikken.

⁸ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

⁹ Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaars, een verkennend onderzoek, CBS, 2016.

corrigeren wordt het percentage woningen in gemengde VvE's in bezit van particulieren ingeschat. Ongeveer 15%¹⁰ van de huurwoningen is in eigendom van particulieren. Daarom schatten we in dat 26%¹¹ van de woningen in gemengde VvE's in bezit zijn van woningcorporaties en andere verhuurders.

- Op basis van dit gegeven schatten wij in dat ongeveer 66.500¹² parkeerplaatsen bij een huurwoning horen.

Overige functies

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

Aantal eigenaren met parkeerplaatsen in VvE's

Burgers

We gaan uit van 296.700 individuele eigenaren (die gemiddeld één parkeerplaats in de VvE bezitten). Daarbij gaan we ervan uit dat 27% van deze parkeerplaatsen een privé parkeerplaats betreft en dat het bij 73% van deze parkeerplaatsen gaat om het recht om te parkeren op een gemeenschappelijk terrein.¹³

Bedrijven

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

VvE Beheerder

Sommige VvE's besteden taken van het bestuur van de VvE uit aan een extern bedrijf (VvE beheer). Er zijn in Nederland ongeveer 550 beheerkantoren.¹⁴

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

Tabel 1 Overzicht doelgroep en interviews

Doelgroep	Aantal	Aantal respondenten
Verenigingen van eigenaars (VvE's) met parkeerterreinen	8.250	3
Eigenaren met parkeerplaats in VvE		
<i>Individuele eigenaren</i>	296.700	3

¹⁰ In 2018 was 14,6% (47% van 31%) van de huurwoningen in handen van particuliere verhuurders. (Bron: CBS Statline).

¹¹ 41% - 15% = 26%

¹² 148.350 / 58 * 26 = 66.502

¹³ Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving, Ecorys en EVConsult in opdracht van het ministerie van EZK (2017).

¹⁴ Bron: Monitor VvE-markt, BouwKennis (2016)

<i>Andere partijen met bezit in VvE's (o.a. woningcorporaties, bedrijven etc.)</i>	8.350 tot 16.350	1
VVE-beheerders	550	1

3 Huidige situatie en wijzigingen

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de besluitvorming over laadpunten in de huidige situatie is geregeld. Vervolgens zijn de voorgenomen wijzigingen in de regelgeving beschreven.

3.1 Huidige situatie

Vereniging van Eigenaars

Een VvE is een orgaan waarbinnen de verschillende eigenaren van een appartementencomplex zijn georganiseerd. Een appartementencomplex is middels een splitsingsakte gesplitst in verschillende appartementsrechten die los van elkaar kunnen worden verkocht. Sinds 1972 wordt daarbij altijd gelijktijdig een VvE opgericht. Appartementseigenaren zijn automatisch lid van deze VvE.

Reglementen VvE's

De regels omtrent de besluitvorming over laadpunten¹⁵ bij VvE's hangen af van het reglement van de VvE. Deze besluitvormingsregels verschillen per VvE en zijn vaak gebaseerd op de modelreglementen van de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie (KNB). In de modelreglementen wordt onder meer geregeld wat volgens de wet in het reglement moet staan. De meest bekende modelreglementen zijn die van 1973, 1983, 1992, 2006 en 2017. In deze modelreglementen zijn verschillende eisen opgenomen over het aantal stemmen dat aanwezig dient te zijn bij de vergadering van eigenaren voordat een besluit kan worden genomen (quorum) en de stemverhouding waarop een voorstel kan worden aangenomen (meerderheid).

De besluitvormingsregels (in het reglement) kunnen alleen worden gewijzigd door een wijziging van de akte van splitsing en kan in beginsel alleen plaatsvinden door een unaniem genomen besluit of een meerderheid van 4/5^e in de vergadering van eigenaars (art 5:139 lid 1BW). Het wijzigen van de akte van splitsing komt in de praktijk weinig voor omdat dit een kostbaar en langdurig proces is.¹⁶

Besluitvorming laadpunten

Het huidige besluitvormingsproces voor de realisatie van laadpunten hangt af van de volgende aspecten:

- Wordt het laadpunt op een gemeenschappelijk gedeelte of een privé gedeelte geplaatst?
- De besluitvormingsregels in het reglement van de VvE.

Hieronder zijn de huidige besluitvormingsregels (op basis van de modelreglementen) voor het plaatsen van een laadpunt toegelicht.

1. Privé laadpunt op een privé parkeerplek (met exclusief gebruiksrecht)

Een individuele appartementseigenaar die een laadpunt op een privé gedeelte wil installeren, dient het voorstel voor te leggen tijdens een algemene ledenvergadering. Ondanks dat het laadpunt op een privé gedeelte wordt geplaatst, is wel een aansluiting op de gezamenlijke stroomvoorziening nodig. Voor de besluitvorming hangt het quorum af van

¹⁵ Met laadpunt wordt bedoeld: Het laadpunt zelf, de installatie en leidingwerk.

¹⁶ Bron: Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars (Werkgroep Modernisering Appartementsrecht NL, 2019).

het modelreglement (zie tabel 2). Het voorstel wordt aangenomen bij een volstreekte meerderheid (50%+1). Voor deze variant wijkt het nieuwste modelreglement (2017) af ten opzichte van de oudere modelreglementen: een individuele eigenaar met een privé parkeerplaats mag zonder toestemming van de VvE een laadpunt installeren. Wel geldt een notificatieregeling en wordt een aantal voorwaarden gesteld over onder andere de plaats van het laadpunt, de kosten voor het gebruik en onderhoud en het stroomverbruik.

2. Laadpunt(en) op gemeenschappelijke VvE-parkeergelegenheid (zonder exclusief gebruiksrecht van de parkeerplaats)

Bij deze variant wordt een privé laadpunt van een individuele appartementseigenaar (of een groep eigenaren) geïnstalleerd op een gemeenschappelijke parkeerplek. De eigenaar of eigenaren krijgen echter geen exclusief gebruiksrecht van het parkeervak. Bij een dergelijk bestuursbesluit is het quorum afhankelijk van het modelreglement (zie tabel 1) en wordt een voorstel aangenomen bij een volstreekte meerderheid (50%+1). Nadere afspraken over de installatie en het gebruik van het laadpunt en de bijkomende laadinfrastructuur worden in een gebruiksovereenkomst of het huishoudelijk reglement opgenomen.

In de tabel 2 (zie §3.2 Wijzigingen) zijn de besluitvormingsregels voor deze varianten in de huidige en in de nieuwe situatie samengevat.

3.2 Wijzigingen

Het ministerie van BZK stelt voor om in titel 9 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek (BW) een grondslag te creëren om bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) te voorzien in een (groeps)notificatieregeling voor de realisatie van laadpunten bij parkeerplaatsen in eigendom van VvE's en bij individuele parkeervakken van appartementseigenaren. Bij AMvB worden de voorwaarden voor de notificatieregeling opgenomen. Bij de notificatieregeling wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- een privé-laadpunt op een privé-parkeervak met exclusief gebruiksrecht. De gebruiker van het laadpunt betaalt de kosten voor het eigen laadpunt en de installatie daarvan;
- een (of meerdere) laadpunt(en) op gemeenschappelijke VvE-parkeergelegenheid zonder exclusief gebruiksrecht van het parkeervak door de gebruiker/groep gebruikers. De gebruiker of groep gebruikers van het/de laadpunt(en) betalen de kosten voor het laadpunt en de installatie daarvan.¹⁷ De voorwaarden moeten in ieder geval waarborgen dat de kosten voor rekening van de appartementseigenaar van het laadpunt komen en overige appartementseigenaren hier geen nadeel van ondervinden.

In tabel 2 zijn de besluitvormingsregels in de huidige en voorgenomen situatie samengevat.

Tabel 2. Besluitvorming huidige en voorgenomen situatie

	Huidige situatie (MR)					Voorgenomen situatie
	1973	1983	1992	2006	2017	
Quorum	50%	50%	50%	Geen		

¹⁷ De eigenaren die wel exclusief gebruiksrecht van het parkeervak willen hebben, moeten vooralsnog de akte van splitsing wijzigen om het gemeenschappelijke parkeervak te wijzigen in een privé gedeelte. Deze situatie wijzigt niet.

1. Privé laadpunt op een privé parkeerplek (met exclusief gebruiksrecht)	Meerderheid	50%+1	50%+1	50%+1	50%+1	Notificatieregeling en voorwaarden	Notificatieregeling en voorwaarden
2. Privé laadpunt op een gemeenschappelijke parkeerplek (zonder exclusief gebruiksrecht)	Quorum	50%	50%	50%	Geen	Geen	Notificatieregeling en voorwaarden
	Meerderheid	50%+1	50%+1	50%+1	50%+1	50%+1	

4 Gevolgen regeldruk

In dit hoofdstuk zijn de verschillende verwachte effecten voor de (ervaren) regeldruk kwalitatief beschreven en waar mogelijk gekwantificeerd.

4.1 Besluitvorming laadpalen

Op basis van de interviews wordt verwacht dat de notificatieregeling in combinatie met de voorwaarden tot gevolg heeft dat de besluitvorming structureel soepeler plaatsvindt dan in de huidige situatie.

Aanvrager doet voortaan een notificatie in plaats van een voorstel

Op basis van de interviews wordt verwacht dat de aanvrager van een laadpunt voortaan een werkplan opstelt met daarin de details over de realisatie en het gebruik van het laadpunt. Dit werkplan moet voldoen aan de voorwaarden van de notificatieregeling en eventueel aanvullende voorwaarden van de VvE in het huishoudelijk reglement. De aanvullende voorwaarden in het huishoudelijk reglement mogen geen belemmering vormen voor de werking van de notificatieregeling. Indien het werkplan voldoet aan de voorwaarden, krijgt de aanvrager toestemming voor het plaatsen van het laadpunt. Verwacht wordt dat deze tijdbesteding vergelijkbaar zal zijn met de tijd die de aanvrager en het bestuur in de huidige situatie kwijt zijn aan het voorstel van de aanvrager voor het plaatsen van een laadpaal. Daarmee heeft dit naar verwachting geen gevolgen voor regeldruk. Wanneer de voorwaarden van de notificatieregeling bekend zijn, kan worden getoetst of dit daadwerkelijk zo is.

Stemming op ALV vervalt

Er hoeft geen stemming meer plaats te vinden voor besluitvorming over een privé laadpunt. Als gevolg daarvan vervalt de tijdbesteding van eigenaren en het bestuur die samenhangen met het stemmen tijdens de ALV. De gevolgen voor de regeldruk zijn in het tekstkader onderaan deze paragraaf opgenomen.

De doorlooptijd van de besluitvorming wordt korter

De doorlooptijd van de besluitvorming wordt naar verwachting korter. Er is namelijk geen ALV meer nodig om een besluit te nemen. Meestal wordt er één ALV per jaar georganiseerd. Er kan daarom veel tijd verlopen tussen het moment waarop het voorstel wordt ingediend en het moment waarop het besluit wordt genomen.

Een voorstel kan niet meer worden geweigerd

In de interviews kwam naar voren dat er veel gevallen zijn waarin het voorstel voor het plaatsen van een laadpunt wordt geweigerd door de VvE. Eigenaren stemmen tegen het voorstel omdat ze zich zorgen maken over de brandveiligheid bij elektrisch laden in parkeergarages. In sommige gevallen leidt de angst voor brandveiligheid ertoe dat de VvE de bestaande toestemming van een eigenaar om een laadpunt te gebruiken intrekt. Wanneer geen toestemming wordt gegeven of toestemming wordt ingetrokken kan een eigenaar ervoor kiezen bezwaar te maken en bijvoorbeeld een rechtszaak aan te spannen. Dit kost tijd en geld.

Door de notificatieregeling is het voor VvE's niet meer mogelijk om aanvragen van laadpunten, als zij voldoen aan de voorwaarden, te weigeren. De respondenten in dit onderzoek hebben verschillende verwachtingen als gevolg van deze verandering. Aan de ene kant verwachten respondenten dat de notificatieregeling ervoor zorgt dat het aantal

rechtszaken afneemt. Eigenaren van een laadpunt zullen geen rechtszaken meer aanspannen over het intrekken of weigeren van hun toestemming om elektrisch te laden, omdat toestemming niet meer kan worden geweigerd. Aan de andere kant kan de notificatieregeling ervoor zorgen dat het aantal rechtszaken toeneemt. Eigenaren die tegen het plaatsen van een laadpunt zijn (bijvoorbeeld vanwege brandveiligheid), zullen mogelijk sneller een rechtszaak aanspannen. Het ministerie probeert dit te ondervangen met voorlichting. Er vindt geen stemming meer plaats. Een manier die overblijft om te voorkomen dat er elektrisch wordt geladen op de parkeerplaatsen van de VvE is door naar de rechter te stappen.

Tekstkader 1 Kwantificering regeldruk

Kwantificering regeldruk

Op basis van de interviews schatten we in dat als gevolg van de vereenvoudiging van de besluitvorming zorgt voor een structurele tijdbesparing van minimaal 21.600 uur¹⁸ en maximaal 66.200 uur¹⁹ per jaar. Dit betekent een reductie van de regeldruk van minimaal € 408.000 en maximaal € 1.25 miljoen per jaar. In de onderstaande tabellen zijn de effecten uitgesplitst naar burgers en bedrijven in de minimale en maximale situatie.

Tabel 3. Overzicht minimale structurele effecten besluitvorming

	Besparing uren	Uurtarief	Reductie regeldruk
VvE-Bestuur			
Burgers	2.970	€ 15	€ 44.550
Bedrijven	330	€ 54	€ 17.820
VvE-leden			
Burgers	16.473	€ 15	€ 247.095
Bedrijven	1.830	€ 54	€ 98.820
Totaal	21.603		€ 408.285

Tabel 4. Overzicht maximale structurele effecten besluitvorming

	Besparing uren	Uurtarief	Reductie regeldruk
VvE-Bestuur			
Burgers	8.910	€ 15	€ 133.650
Bedrijven	990	€ 54	€ 53.460
VvE-leden			
Burgers	50.714	€ 15	€ 760.710

¹⁸ $(8.250 \text{ VvE-besturen} * 2 \text{ uur} + 60\% * 305.050 \text{ VvE-leden} * 0,5 \text{ uur}) * 0,2 \text{ (jaarlijkse frequentie)} = 21.603 \text{ uur}$

¹⁹ $(8.250 \text{ VvE-besturen} * 2 \text{ uur} + 60\% * 313.050 \text{ VvE-leden} * 0,5 \text{ uur}) * 0,6 \text{ (jaarlijkse frequentie)} = 64.908 \text{ uur}$

Bedrijven	5.635	€ 54	€ 304.290
Totaal	66.249		€ 1.252.110

De inschatting van de structurele regeldrukeffecten is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- VvE-bestuurders hoeven in de voorgenomen situatie het voorstel niet meer tijdens de ALV ter stemming te brengen. Op basis van de interviews schatten we in dat dit ongeveer 2 uur per bestuur kost.²⁰ Deze tijd vervalt als gevolg van de notificatieregeling.
- Uit de interviews blijkt dat het per VvE sterk verschilt of en hoe vaak er stemmingen over laadpunten over laadpunten plaatsvinden. Voor deze berekening is aangenomen er per VvE gemiddeld tussen 0,2 en 0,6 keer per jaar een stemming op de ALV plaatsvindt over een laadpunt. We gaan uit van 8.250 VvE's (zie uitgangspunten).
- Er is geen onderscheid gemaakt in aanvragen voor privé parkeerplaatsen (variant 1) of gemeenschappelijke parkeerplaatsen (variant 2) omdat de verhouding tussen deze aanvragen niet bekend is.
- In de berekening is ervan uitgegaan dat besturen en eigenaren die stemmen (VvE-leden) gemiddeld voor 90% uit burgers en voor 10% uit bedrijven bestaan.
- Op basis van de interviews wordt ingeschat dat het stemmen over een besluit over een laadpunt op een ALV, gemiddeld 30 minuten van de aanwezige eigenaren in beslag neemt. Deze tijdbesteding vervalt.
- In de berekening is ervan uitgegaan dat gemiddeld 60% van de eigenaren aanwezig is op een ALV. Er zijn minimaal 305.050 en maximaal 313.050 eigenaren (zie uitgangspunten),
- Voor burgers wordt uitgegaan van een uurtarief van € 15 en voor bedrijven wordt uitgegaan van het uurtarief van een hoogopgeleide medewerker € 54.

4.2 Kennisname

De kosten voor kennisname van de notificatieregeling zijn de eenmalige kosten die eigenaren en VvE-beheerders maken om kennis te nemen van de gewijzigde regelgeving. Het ministerie van BZK zal een voorlichtingscampagne starten over de notificatieregeling om zoveel mogelijk VvE's in te lichten over de notificatieregeling en te verduidelijken wat de notificatieregeling en de voorwaarden voor hen betekenen.

Op basis van de interviews verwachten we dat de meeste tijd aan kennisname van de gewijzigde regelgeving wordt naar verwachting besteed door VvE-bestuursleden en VvE-beheerders. Zij vertalen vervolgens door wat dit in de praktijk respectievelijk betekent voor de eigen VvE en de werkzaamheden ten behoeve van VvE's. De VvE-bestuurders stellen vervolgens de andere eigenaren op de hoogte. Daarnaast worden eigenaren bereikt door de voorlichtingscampagne van het ministerie van BZK. Deze eigenaren hoeven deze informatie alleen maar tot zich te nemen. In onderstaande tekstkader is de eenmalige regeldruk als gevolg van de kennisname per doelgroep weergegeven.

²⁰ Het komt voor dat deze werkzaamheden worden uitbesteed aan VvE-beheerders. VvE-beheerders worden vaak op basis van een vaste fee betaald. Daarom heeft dit naar verwachting geen gevolgen voor de kosten van VvE's.

Tekstkader 2 Kwantificering kennisname**Kwantificering regeldruk kennisname**

Op basis van de interviews schatten wij in dat de kennisnamekosten van de notificatieregeling voor VvE's voor burgers € 482.000²¹ en voor bedrijven minimaal € 327.000²² en maximaal € 543.000²³ bedragen.

Deze inschatting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Op basis van de interviews schatten we in dat er:
 - » Per VvE-bestuur gemiddeld 1 uur wordt besteed aan kennisname van de notificatieregeling.
 - » Per VvE-beheerder en per verhuurder gemiddeld 2 uur wordt besteed aan kennisname van de notificatieregeling. Niet-verhurende bedrijven met eigendom in een VvE gemiddeld 0,5 uur besteden aan kennisname van de notificatieregeling.
 - » Per individuele eigenaar gemiddeld 5 minuten wordt besteed aan kennisname van de notificatieregeling.
- In de berekening is ervan uitgegaan dat VvE's (besturen) gemiddeld voor 90% uit burgers en voor 10% uit (vertegenwoordigers van) bedrijven bestaan.
- Conform de uitgangspunten is in de berekening is uitgegaan van 8.250 VvE-besturen, 550 VvE-beheerders, 335 verhurende bedrijven, 8.565 tot 16.565 niet-verhurende bedrijven en 296.700 individuele eigenaren.
- Voor burgers wordt uitgegaan van een uurtarief van € 15 en voor bedrijven wordt uitgegaan van het uurtarief van een hoogopgeleide medewerker; € 54.

4.3 Implementatie notificatieregeling

De voorwaarden voor de notificatieregeling worden nog uitgewerkt in een AMvB. Het ministerie van BZK beoogt dat bij de inwerkingtreding van de notificatieregeling en bijbehorende voorwaarden, installateurs veilig een laadpaal kunnen aansluiten zonder dat de VvE daarbij betrokken is. Dit zou betekenen dat de notificatieregeling VvE-besturen niet verplicht om na te denken over het aanleggen van een basisinfrastructuur voor laadpunten (alhoewel dit bij grotere VvE's wel raadzaam is).

Uit de interviews blijkt dat besturen van VvE's die in de huidige situatie een aanvraag voor een (eerste) laadpunt in overweging nemen, vaak veel tijd kwijt zijn aan de fase die plaatsvindt voordat de besluitvorming plaatsvindt (zie tekstkader 1). Ook blijkt dat VvE's vaak vastlopen in de onderzoeksfase. Een belangrijke reden daarvoor is dat er in veel gevallen investeringen nodig zijn voor de centrale infrastructuur en niet alle eigenaren (inclusief eigenaren zonder laadpaal) meteen profiteren van de baten daarvan. Het is de bedoeling dat dit knelpunt wordt opgelost door de voorwaarden bij de notificatieregeling. Welke gevolgen de notificatieregeling heeft voor de benoemde inspanningen die nu in de

²¹ 296.700 individuele eigenaren * 5/60 uur * € 15 + 90% * 8.250 * 1 uur * € 15 = € 482.250

²² € 54 * (2 uur * (550 VvE-beheerders + 335 verhuurders)) + 0,5 uur * 8.565 niet verhurende bedrijven = € 326.835

²³ € 54 * (2 uur * (550 VvE-beheerders + 335 verhuurders)) + 0,5 uur * 16.565 niet verhurende bedrijven = € 542.835

voorbereidende fase voorkomen, kan nog niet worden bepaald zonder de voorwaarden voor de notificatieregeling (AMvB). In het onderstaande kader is dan ook nog geen kwantificering opgenomen.

Tekstkader 3 Voorbeelden inspanningen huidige situatie

In de interviews zijn verschillende voorbereidende handelingen benoemd die VvE-besturen (die een eerste laadpunt in overweging nemen) in de huidige situatie uitvoeren:

- Het inventariseren van (toekomstige) behoefte bij bewoners voor laadpunten.
- Onderzoek (laten) doen naar passende oplossingen en de investeringen die daarvoor nodig zijn. Bijvoorbeeld de mogelijkheden voor een basisinfrastructuur.
- Indien er niet direct voor wordt gekozen om de netaansluiting van de gemeenschappelijke stroomvoorziening te vergroten, moet worden nagedacht over beleid dat rekening houdt met een structureel omslagpunt in de (energie)kosten bij een groter aantal elektrische rijders.
- Het maken van een voorstel voor een oplossing, de financiering daarvan en de kostenverdeling voor het bestuur en de eigenaren.
- Besluitvorming (ALV) over het voorstel, de financiering en het huishoudelijk reglement.
- Het doorvoeren van aanpassingen in het huishoudelijk reglement. Bijvoorbeeld het opnemen van eigen randvoorwaarden voor plaatsing en het gebruik van een laadpunt en veiligheidsvoorschriften.

5 Conclusie

De wijzigingen in het BW zorgen er naar verwachting voor dat de structurele regeldruk (nalevingskosten) voor burgers afneemt met minimaal € 408.000 en maximaal € 1.3 miljoen per jaar. De eenmalige regeldruk bedraagt tussen € 809.000 en € 1.025.000. Dit betreft eenmalige kosten voor kennisname van de notificatieregeling.

De regeldrukreductie wordt veroorzaakt door de notificatieregeling voor de realisatie van laadpunten bij parkeervakken in eigendom van de appartementseigenaren. Deze reductie treedt op omdat er niet meer gestemd hoeft te worden op de ALV voor de besluitvorming voor laadpunten van eigenaren.

In de onderstaande tabellen zijn de effecten voor burgers en bedrijven samengevat.

Tabel 5 Samenvatting eenmalige effecten burgers en bedrijven

Doelgroep	Kennisname	
	Minimaal	Maximaal
Burgers	€ 482.000	€ 482.000
Bedrijven	€ 327.000	€ 543.000
Totaal	€ 809.000	€ 1.025.000

Tabel 6 Samenvatting structurele effecten burgers en bedrijven

Doelgroep	Structurele reductie per jaar	
	Minimaal	Maximaal
Burgers		
VvE-bestuurders	€ 44.550	€ 133.650
VvE-leden	€ 247.095	€ 760.710
Subtotaal	€ 291.645	€ 894.360
Bedrijven		
VvE-bestuurders	€ 17.820	€ 53.460
VvE-leden	€ 98.820	€ 304.290
Subtotaal	€ 116.640	€ 357.750
Totaal	€ 408.285	€ 1.252.110

Opgemerkt dient te worden dat in dit onderzoek regeldruk de regeldrukeffecten voor het besluitvormingsproces in kaart zijn gebracht. Een deel van de effecten van de notificatieregeling hangt af van de voorwaarden die gesteld gaan worden in AMvB's. Deze effecten zijn daarom niet onderzocht. Als de voorwaarden bekend zijn is bijvoorbeeld pas duidelijk wat een aanvrager precies geregeld moet hebben voor het realiseren en gebruiken van

een laadpunt en in hoeverre VvE nog aanvullende afspraken in een gebruikersovereenkomst of het huishoudelijk reglement moet opnemen.