

Reactie op Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars (VvE's)

Hierbij wil ik puntsgewijs mijn reactie geven op bovenstaand wetsvoorstel en bijbehorende memorie van toelichting (MvT).

Collectieve voorziening

In het wetsvoorstel wordt helemaal geen rekening gehouden met de mogelijkheid tot het creëren van een collectieve voorziening. Een VvE zou in de gelegenheid gesteld moeten worden om, na een verzoek van een eigenaar (en/of gebruiker?), te besluiten tot het aanleggen van een collectieve installatie met bijbehorende aansluitingen én met de verplichting van de eigenaar / gebruiker om enkel en alleen via deze voorziening zijn voertuig te laden. Mijn voorstel zou zijn dat de VvE binnen een redelijke termijn (bijvoorbeeld een half jaar) de kans moet krijgen om tot aanleg te besluiten en dat, indien deze termijn niet wordt gehaald, de gebruiker dan zelf aan de slag kan, zoals nu voorgesteld.

Kosten voor eigen rekening

Het wetsvoorstel gaat er aan voorbij dat de eerste 4 aansluitingen via de bestaande stroomaansluiting kunnen lopen. Zodra aansluiting 5 moet worden gerealiseerd, moet er flink geïnvesteerd worden in een verzwaarde aansluiting. Deze kosten komen dan voor rekening van aanvrager 5, terwijl aanvrager 6 en verder hier ook profijt van hebben. Lijkt me niet erg rechtvaardig.

Geen exclusief gebruiksrecht is een illusie

Er wordt gesteld dat, met de plaatsing van een oplaadpunt op een gemeenschappelijke parkeerplaats, er geen exclusief gebruiksrecht ontstaat. Dat is natuurlijk een illusie en een garantie voor conflicten. Een eigenaar die voor eigen rekening een laadpaal heeft gerealiseerd zal natuurlijk altijd een claim leggen op deze plek.

Kosten algemene brandveiligheidssituatie

In paragraaf 3.4, pagina 7 van de MvT, wordt opgemerkt dat niet alle kosten voor rekening komen van de eigenaar en dat de kosten met betrekking van de algemene brandveiligheidssituatie via een aparte verdeelsleutel voor rekening komen van de eigenaren van de laadpalen. Mijn vragen hierbij zijn: hoe komt de besluitvorming voor deze verdeelsleutel tot stand? Wordt de kostenverdeling bij AMvB geregeld of is dat altijd hoofdelijk? Kan de eigenaar/gebruiker onder verwijzing naar de brandveiligheid verplicht worden om gebruik te maken van de, door de VvE aangelegde, stroomvoorziening en kan een VvE hiermee niet vrij eenvoudig de “zonder-toestemming”-plaatsing blokkeren?

Bestuur voorziet in bouwkundige en technische informatie

Er komt een verplichting van het bestuur om de appartementseigenaar te voorzien van bouwkundige en technische informatie van het gebouw. Kunnen de kosten voor het verkrijgen van deze informatie worden verhaald op de aanvrager? Het zal namelijk zeer vaak voorkomen dat noch het bestuur, noch de beheerder beschikt over de gevraagde informatie.

Brandveiligheid

Er wordt bij paragraaf 3.5, pag. 8 MvT, gesteld dat uit onderzoek is gebleken dat elektrische auto's niet brandgevaarlijker zijn dan brandstofauto's. Waaraan echter voorbij gegaan wordt is dat deze auto's ook door externe oorzaken in brand kunnen gaan. Als een brand die elders is ontstaan overslaat op de elektrische auto, dan is deze auto vrijwel niet te blussen. Het is niet uitgesloten dat de brandweer en/of de verzekeringsmaatschappijen in de toekomst aanvullende eisen gaan stellen vanwege de elektrische auto's. Verzoek om in de AMvB expliciet te regelen hoe deze kosten worden verrekend. Eenvoudig in rekening brengen van de aanleg van deze extra voorzieningen bij de eigenaren van de laadpalen lijkt niet rechtvaardig aangezien de toekomstige, nieuwe laadpaaleigenaren ook van deze voorziening profiteren. In rekening brengen van alle

eigenaren, dus ook voor niet-laadpaaleigenaren, zou kunnen bij aanleg van een collectieve voorziening (zie hierboven). Maar wat als de VvE niet tot aanleg hiervan besluit en de eigenaren het op eigen houtje hebben gedaan?

Wijziging splitsingsakte komt bij 50% van de situaties neer op unanimititeit?

In paragraaf 3.2, pagina 5 MvT, wordt gesteld dat voor de wijziging van een akte van splitsing bij 50% van de VvE's neerkomt op unanimititeit omdat de helft van alle VvE's minder dan 5 appartementsrechten bevat. Hoeveel VvE's met 5 appartementsrechten kent u met een eigen parkeergarage en/of gemeenschappelijk parkeerterrein?

Verwijzing naar Modelreglement 2017 (MR2017)

Er wordt diverse keren verwezen naar MR2017 alsof dat de geldende norm is. MR2017 is op zijn zachtst gezegd erg lauw ontvangen door alle professionals met uitzondering van de, bij de totstandkoming betrokken, notarissen. Los van het feit dat vrijwel alle huidige VvE's niet onder het regime van MR2017 vallen, worden ook nieuwe VvE's vaak nog onder MR2006 gesplitst. Er wordt dus ten onrechte draagvlak gesuggereerd met MR2017 en hierin opgenomen notificatieplicht.

Geen rekening met gemengde complexen

In het wetsvoorstel wordt enkel gesproken over eigenaren, maar in heel veel VvE's is er sprake van gemengd gebruik van eigenaren en huurders. Hebben huurders geen recht? Hoe wordt de relatie gelegd tot het huurrecht? Voor wiens rekening komen de kosten? Welk recht heeft de huurder bij beëindiging van de huurovereenkomst etc. etc.

Ron Notten
Accountmanager VvE en Onroerend Goed
QuaWonen - Bergambacht