

Respondent is woningcorporatie en groot eigenaar in tientallen VvE's. Respondent vraagt zich af of VvE's een rol moeten hebben om de beperkte uitrol van oplaadpunten aan te jagen.

Hiervoor de volgende argumenten die in deze reactie verder worden uitgewerkt:

1. De notificatieplicht in het wetsvoorstel tast de rechtszekerheid en het eigendomsrecht van eigenaars aan
2. Besturen van VvE's zijn niet toegerust op de toegedichte taken
3. Er zijn goede alternatieven buiten VvE's om
4. Parkeervoorzieningen van VvE's zijn vaak een ongelukkige oplaadplek
5. Kostenverhogingen niet te overzien
6. Binnen VvE's is er doorgaans geen ruimte voor een algemeen oplaadpunt
7. Wetsvoorstel lijkt niet door vraag te zijn ingegeven

Ad 1 De notificatieplicht in het wetsvoorstel tast de rechtszekerheid en het eigendomsrecht van eigenaars aan.

De ingewikkelde besluitvorming in VvE's is er met reden. In een VvE weet een eigenaar bij koop waar hij aan toe is. Het eigendomsrecht is beschreven in de splitsingsakte. De constructie met een ALV verzekert daarnaast dat een eigenaar altijd zeggenschap heeft op besluiten die er moeten worden genomen in aanvulling op de splitsingsakte. Bij de voorgestelde notificatieplicht staan eigenaars buitenspel bij het nemen van beslissingen die ook hun eigendom aangaan en die kostenverhogend kunnen werken. De notificatieplicht tast het eigendomsrecht aan. De uitwerking middels AMvB biedt onvoldoende borging om bij aanvang en latere bijstelling van die AMvB rechtszekerheid over het eigendomsrecht te kunnen behouden.

Ad 2 Besturen van VvE's zijn niet toegerust op de toegedichte taken

Een particuliere bestuurder binnen een VvE is doorgaans een welwillende particuliere eigenaar. Het werven van bestuurders is zeer lastig en vaak is er maar één eigenaar bestuurder. Deze opereert naar beste kunnen en binnen het mandaat van de VvE als goedwillende vrijwilliger. Deze mag nimmer zelfstandige bevoegdheden opgelegd worden. De notificatieplicht legt een zelfstandige bevoegdheid op aan het bestuur. Reageert het bestuur niet tijdig, dan wordt er geacht toestemming te zijn gegeven. Een 'verkeerde' beslissing, zoals ook het niet tijdig reageren, zal de delicate bewonersverhouding aantasten. Bestuurders weten zich door de besluitvorming in de ALV altijd 'gedekt' voor hun acties. Vervalt deze dekking deels dan is het aannemelijk dat er nog minder mensen genegen zullen zijn om een bestuursrol op zich te nemen. Dit kan leiden tot 'stuurloze' VvE's.

Ad 3 Er zijn goede alternatieven buiten VvE's om

Hoewel elektrisch rijden nog in de kinderschoenen staat, gaan de ontwikkelingen op het gebied van elektrische auto's snel. Er worden steeds meer snellaadstations aangelegd in Nederland. Hoofdzakelijk in de buitenlucht. Nu al een van de meest fijnmazige netwerken ter wereld. Met superchargers kunnen elektrische auto's nu al in 20 minuten weer honderden kilometers rijden. De verwachting is dat dit in de toekomst nog verder verbetert. Er zijn met die openbare laadstations dus goede alternatieven voor opladen thuis. Vanuit die optiek is er geen noodzaak om elektrische auto's ook 'thuis' op te laden. Immers zijn parkeervoorzieningen van VvE's ook niet voorzien van een benzinestation. VvE's zijn niet verantwoordelijk voor een toereikend oplaadnetwerk en hoeven dit ook niet te worden. Het wegwerken van een eventueel tekort aan openbare laadstations is geen taak / verantwoordelijkheid van VvE's.

Ad 4 Parkeervoorzieningen van VvE's zijn vaak een ongelukkige oplaadplek

Parkeervoorzieningen van VvE's zijn veelal parkeergarages met daarboven woonappartementen. Bij elektrische auto's ontstaan branden meestal na een aanrijding of bij het opladen. Aangezien elektrische auto's zeer moeilijk te blussen zijn is opladen in de buitenlucht een veel beter en veiliger

alternatief voor opladen in een parkeergarage. Het is zelfs de vraag of een elektrische auto überhaupt wel toegang moet hebben tot parkeergarages. Zie ook <https://www.washingtonpost.com/technology/2021/08/04/tesla-fire/>

Ad 5 Kostenverhogingen niet te overzien

- 1) Ondanks de snelle technologische ontwikkeling is de elektrische auto nog een relatief nieuw fenomeen. Er is relatief weinig ervaring met elektrische auto's in parkeergarages en de gevaren daarvan. Bijvoorbeeld brand. Het is aannemelijk dat in de toekomst extra installaties verplicht worden gesteld vanuit bijvoorbeeld brandverzekeraars. Deze kosten zijn nu nog niet te overzien. Deze toekomstige kosten kunnen fors zijn. Stel dat bij de aanwezigheid van al enkele oplaadpunten in de toekomst een sprinklerinstallatie verplicht wordt gesteld. De kosten van aanleg en onderhoud van aanvullende installaties kunnen enorm zijn. Het verleggen van deze toekomstige kosten naar de aanvrager van vandaag lijkt niet redelijk/ billijk. Het verleggen van toekomstige kosten naar de gezamenlijke eigenaars is dat echter ook niet. Zeker niet in situaties waarbij woningcorporaties als groot eigenaar in het complex aanwezig zijn. Hun sociale doelgroep is de minst waarschijnlijke om op redelijke termijn een elektrische auto te bezitten. De toekomstige kosten drukken de investeringscapaciteit van woningcorporaties.
- 2) Als er stroom via de algemene meter van de VvE moet worden afgenomen loopt de capaciteit op enig moment tegen de grenzen van die meter aan. Een vergroting van capaciteit leidt tot een grote kostenstijging van het vastrecht. Het verleggen van deze toekomstige kosten naar de aanvrager van vandaag lijkt niet redelijk / billijk. Het verleggen van toekomstige kosten naar de gezamenlijke eigenaars is dat echter ook niet.
- 3) Hiernaast drukken hoge eigenaarsbijdragen de verkoopbaarheid van appartementen. Dit geldt in extra hoge mate indien het individuele parkeerplaatsen betreft.
- 4) Bij verhuizing zijn toekomstige kostenverhogingen niet langer aan de oorspronkelijke aanvrager door te berekenen. Zeker bij verhuurde woningen is de mutatiegraad soms hoog.

Ad 6 Binnen VvE's is er doorgaans geen ruimte voor een algemeen oplaadpunt

Binnen splitsingen wordt de gezamenlijke ruimte doorgaans zo gering mogelijk gehouden. Dat geldt vanwege de hoge kosten zeker voor parkeergarages. Daarom is er binnen VvE's doorgaans geen ruimte voor algemene oplaadpunten. Als alternatief kunnen dan individuele oplaadpunten worden aangelegd. Dit 'ieder voor zich' druist in tegen de duurzaamheidsgedachte. Immers zal de bezetting minimaal zijn. Een collectieve centrale voorziening in de buitenlucht ligt meer voor de hand. De inzet daarvan zal veel effectiever zijn. Volgens het CBS reed een auto van een particulier in 2019 gemiddeld 11,5 duizend km. Met een bereik van nu al 500 km betekent dit dat een particulier zijn elektrische auto gemiddeld maar eens in de 2 weken hoeft op te laden. De rest van de tijd ligt het oplaadpunt er werkloos bij. Een collectieve oplossing in de openbare ruimte buiten kan een veel betere bezetting hebben. Juist voor zo'n oplossing lijken er voor overheden of marktpartijen voldoende mogelijkheden.

Ad 7 het wetsvoorstel lijkt niet door vraag te zijn ingegeven

Aan het wetsvoorstel lijkt geen onderzoek naar de (latente) vraag bij de autorijders in VvE-gebouwen vooraf te zijn gegaan. Het zijn zij uiteindelijk die een elektrische auto aan moeten willen schaffen. Het is onbekend of ze dit en masse gaan doen als er ineens een mogelijkheid ontstaat om de auto in de parkeervoorzieningen van de VvE op te laden.