

Achtergrond

Graag wil ik mijn commentaar leveren op het wetsontwerp dat beoogt de belemmeringen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeervoorzieningen in beheer bij verenigingen van eigenaars (Wet notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars) weg te nemen. Ik doe dit met een ervaring als voorzitter van de vergadering en actief lid van meerdere VvE's sinds 1982.

De VvE waar ik thans voorzitter van de vergadering ben heeft reeds enkele verzoeken tot plaatsing van laadinstallaties ten behoeve van individuele eigenaren behandeld en deels ingewilligd. De VvE heeft inpandige parkeerplaatsen waaronder een parkeerkelder. Met name de plaatsing van laadinstallaties in de kelder brengt grote veiligheidsrisico's met zich mee waardoor de opstallen onverzekerbaar dreigen te worden. De mede-eigenaren zijn zich daarvan bewust, en hebben daarom afgezien van een verzoek tot plaatsing, ook al realiseert men zich, mijzelf inclusief, dat op den duur het rijden op niet-duurzame brandstoffen zal worden uitgebannen. De vraag is of het plaatsen van laadinstallaties in met name inpandige parkeerruimten de meest adequate en kosteneffectieve oplossing is. Meer voor de hand liggend is om de publiekelijk toegankelijke voorzieningen uit te breiden en het gebruik te faciliteren.

De vraag is bovendien of er wel zo veel belemmeringen zijn die gerelateerd zijn aan een VvE. In mijn ervaring zijn de grootste belemmeringen verbonden aan de kosten, met name voor het waarborgen van de veiligheid van de opstallen en de integriteit van de constructie. Bovendien zijn ook andere wetten van toepassing, zoals een gemeentelijk bouwbesluit. Dat is vaker een struikelblok gebleken, bijvoorbeeld bij het plaatsen van zonnepanelen of de installatie van een grond-warmtepomp.

Ontwerp Wettekst

De ontwerp Memorie van Toelichting (MvT) stelt dat "(d)it 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." De tekst van het wetsvoorstel is wat dat betreft op zijn minst dubbelzinnig: er rust op de eigenaar(s) een kennisgevingsverplichting, maar er is geen dwingende bepaling opgenomen die regelt dat er geen toestemming van de vergadering nodig is. De meeste splitsingsakten bepalen uitdrukkelijk dat toestemming vooraf van de vergadering nodig is voor elke wijziging aan het eigendom die de constructieve integriteit en/of de veiligheid van het eigendom kunnen aantasten. De verplichting tot kennisgeving vooraf verandert daar niets aan. In de huidige tekst is er een cumulering van vereisten: notificatie en goedkeuring. De stelling in de ontwerp MvT dat "(i)ndien 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", is derhalve niet juist.

Opname van een dergelijke dwingende bepaling is evenwel een bijzonder zwaar middel en druist in tegen het beginsel van evenredigheid: het is noch een noodzakelijke of een voldoende voorwaarde voor het bereiken van het doel in het algemeen belang. Eigenaren hebben thans reeds de mogelijkheid om een negatief besluit aan te vechten indien een dergelijk besluit in strijd is met de beginselen van billijkheid en redelijkheid. Bovendien kan het bestuur onder de voorgestelde wettelijke bepalingen vaststellen dat niet aan de voorwaarden uit de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden is voldaan, en derhalve de plaatsing van de laadinstallatie uitstellen. Ook dan zal een gang naar de rechter noodzakelijk zijn.

Mijn ervaring is dat het redelijkheids- en billijkheidsbeginsel reeds een voldoende argument is om de vergadering er van te overtuigen dat een afwijzing van een redelijk en billijk verzoek een (kostbare) toets bij de rechter niet zal overleven. Kortom, het voorgestelde amendement zal in de praktijk weinig effect hebben.

Veiligheid en aansprakelijkheid

De ontwerp MvT vermeldt dat er nadere voorwaarden zullen worden gesteld in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Deze nadere voorwaarden zullen ook de veiligheidsaspecten moeten regelen. Het lijkt zinvol om het veiligheidsaspect expliciet op te nemen in het tweede lid van het ontwerp van artikel 5.118b. Het gebruik van elektrische laadinstallaties brengt risico's met zich mee die verder gaan dan de installatie zelf. Ik vermoed dat een veiligheidsincident in de meeste gevallen zich manifesteert in het voertuig dat aangesloten is aan de laadinstallatie, en niet in de installatie zelf. Dan rijst meteen de vraag wie de aansprakelijkheid draagt voor de schade, inclusief de gevolgschade. Het lijkt derhalve zinvol om een bepaling op te nemen in de wettekst die de aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van het gebruik van de laadinstallatie eenduidig en uitdrukkelijk legt bij de eigenaar of eigenaren van de desbetreffende laadinstallatie. Die kan/kunnen vervolgens de schade verhalen op de leverancier of installateur van de installatie en/of de eigenaar van het voertuig.

In dit kader is de in de ontwerp MvT vermelde mogelijkheid dat de VvE "eventuele eigen voorwaarden" kan stellen van groot belang. Het is niet denkbeeldig dat bijvoorbeeld de stalling van Plug-in Elektrische Voertuigen in inpandige garages wordt verboden door de VvE in verband met de consequenties voor de verzekering van de opstallen (weigering door verzekeringsmaatschappijen), zoals ook het geval is voor voertuigen met een LPG installatie, en mogelijk waterstofinstallaties. De opmerking in de MvT dat "(v)olgens onderzoeksbureau CE Delft zijn elektrische auto's niet brandgevaarlijker dan brandstofauto's" gaat voorbij aan het feit dat de consequenties van een eventuele brand in een elektrisch voertuig aanzienlijk ingrijpender zijn.

Slotopmerkingen

Gezien het grote belang van de aansprakelijkheid en de kosten/onmogelijkheid van opstalverzekering verbonden aan dit wetsvoorstel verbaast het mij dat het Verbond van Verzekeraars niet betrokken is geweest bij het vooroverleg.

Het rapport van Sira Consulting is wel èrg oppervlakkig en lijkt geschreven te zijn in de richting van de door de opdrachtgever gewenste conclusie. Ook ontbreekt een onafhankelijke verklaring met betrekking tot de kwaliteitscontrole op de gevolgde methodiek.

Hoe oppervlakkig het onderzoek is blijkt uit tabel 1. Drie respondenten op een geschatte populatie van 8'250 resp 296'700 kan niet representatief worden genoemd en derhalve niet serieus worden genomen. Dat slechts gesproken is met 1 VvE beheerder onderstreept het gebrek aan serieus veldwerk.

Ook lijken de auteurs niet bijzonder op de hoogte van de uiteenlopende feitelijke situaties. Zijn hebben het over "parkeerterreinen", terwijl die kunnen bestaan uit terreinen in de open lucht, afzonderlijke parkeergarages (ondergronds en/of verdiepingsgewijs bovengronds) en inpandige parkeerfaciliteiten.

Ten aanzien van de kostenberekening nemen de auteurs de aanname over dat er niet langer een stemming is vereist in de ALV. Zoals aangegeven in het voorgaande is die aanname op basis van de huidige voorgestelde wettekst onjuist. Het gaat om cumulatieve voorwaarden: een notificatieplicht boven op een goedkeuring door de ALV. Daarmee is de conclusie van het rapport zonder enige relevantie.