

Beste mensen,

Mijn reactie als onafhankelijk adviseur voor o.a. laadpunten bij woningcorporaties en gemengde VvE's.

Dit wetsvoorstel beoogt binnen de huidige juridische kaders de introductie van laadpunten makkelijker te maken. Echter, het wetsvoorstel lijkt me suboptimaal omdat 1) de bestaande juridische kaders knellen, 2) de VvE als dit doorgaat niet meer in de "drivers seat" zit en dat wel nodig is om het voor iedereen te regelen 3) er onvoldoende rekening wordt gehouden met (ontwikkelingen in) de techniek.

### 1. De juridische kaders / toekomstige ontwikkelingen.

Voor "de BV Nederland" is absoluut onwenselijk als in elke parkeergarage elke eigenaar van een parkeerplaats zijn eigen laadpunt krijgt, met alle kosten voor bekabeling e.d. Het is veel goedkoper, slimmer, sneller, veiliger, ... als mensen in een garage laadpunten gaan delen, net zoals buiten op straat. Denk daarbij aan:

-a. laadpunten met meerdere sockets die gesitueerd worden op kruispunten van parkeerplekken, waarbij bv 8 plekken gebruik kunnen maken van één laadpunt

-b. het loslaten van de situatie waarbij iedereen een eigen vaste parkeerplaats heeft. Een aantal parkeerplaatsen wordt uitgevoerd met laadpunten, en wie die avond moet laden gaat daar staan en de rest elders.

-c. op termijn: verrijdbare laadpunten, laadrobots, zelf sturende auto's die zichzelf in- en uitparkeren bij een laadpunt, ...

Om dit soort "betere" oplossingen te faciliteren heb je andere wetgeving nodig:

-de VvE / corporatie / belegger zou een "pay as you go-model" moeten kunnen hanteren waarbij iedereen (dus ook externen) bv 30 cent per kWh betalen voor de stroom, en de VvE daarmee haar kosten (infrastructuur, bekabeling, ...) dekt. Dit knelt nu met de huidige regelgeving waarbij o.a. geldt dat servicekosten naar redelijkheid en werkelijkheid moeten worden vastgesteld. Wat buiten bij publiek parkeren wel kan, kan bij privaat parkeren niet. Ook mogen corporaties geen stroom leveren aan derden. Zie rapport [https://hurenenladen.nl/wp-content/uploads/2020/11/huren\\_en\\_laden\\_eindrapport\\_v06mc\\_def.pdf](https://hurenenladen.nl/wp-content/uploads/2020/11/huren_en_laden_eindrapport_v06mc_def.pdf) bijlage 20, bekend bij ministerie BZK.

-een minder hoog percentage vereiste instemming binnen een VvE-vergadering (geen 2/3e+1 maar 50% + 1)

-mogelijkheden om mensen in een VvE te dwingen elders te parkeren, ondanks dat zij notarieel verankerd een eigen plek hebben

In de notificatieregeling zou je minimaal iets moeten regelen dat een VvE een gemaakte oplossing op termijn kan "afkopen" en verwijderen, als door voortschrijding van de techniek het evident is dat de grote groep geholpen is bij een andere oplossing dan iedereen zijn eigen laadpunt.

### 2. De VvE in de drivers seat

Als ik het zo lees is mij niet duidelijk wat er gebeurt als de vve zelf een plan maakt voor het collectief.

- Komt er een reactietermijn voor de VvE, nadat iemand een aanvraag indient op basis van de notificatieplicht. Wellicht zullen VvE's, geconfronteerd met een vraag die zij niet kan weigeren, willen zeggen "dan investeer ik zelf wel, t.b.v. deze eigenaar én mogelijke latere eigenaren". Ze moeten dan wel enige tijd hebben om hier behoorlijk onderzoek naar te doen.
- Wat als de VvE een redelijk plan heeft voor het collectief, maar een individu wil toch via de notificatieregeling zijn eigen paal? In een collectief systeem zal een VvE-er altijd zijn stroomcapaciteit moeten delen met anderen. Afhankelijk van hoe de rechten in de AMvB worden uitgewerkt, kan het zo zijn dat een VvE-er dan (al dan niet terecht) zegt "ja leuk dat collectieve plan, maar ik hou vast aan mijn eis om het zelf te mogen regelen." Dat lijkt me een ongewenste situatie, omdat het een hoop heisa geeft. Lees ik goed dat de regeling hier geen oplossing voor biedt?

Is niet verstandiger om een route te kiezen waarbij:

- De wet omschrijft waar een "redelijk plan van een vve" aan moet voldoen, en dat het recht om een eigen plan te trekken als eigenaar-bewoner dan vervalt
- je een collectief plan kunt regelen met een 50%+1 meerderheid ipv de nu vereiste 2/3e?

Je zult in een VvE altijd eigenwijze lieden hebben. die geef je wel heel veel macht om het collectief te ondergraven op deze manier.

### 3. \_\_\_\_\_ Techniek: kan je smart charging/load balancing in een amvb regelen, en wie bepaalt dan welk systeem?

Ik lees dat in de amvb "nadere regels m.b.t. de wijze van plaatsing, beheer, gebruik en herverdeling van kosten van oplaadpunten" moeten komen. Genoemd wordt dat ook eisen gesteld worden aan het oplaadpunt zelf, bijvoorbeeld de eisen van smart charging en dynamic load balancing (de optimale verdeling van de beschikbare stroom over de op te laden voertuigen en het laden op optimale momenten).

Ik vraag me af of dat aan de techniekkant goed gaat. Als laadpunten met elkaar moeten kunnen praten, moeten ze naar ik begrijp onderdeel zijn van hetzelfde technische systeem. Vaak is er dan één moederunit, en er zijn een aantal laadpunten van zelfde merk en type die daarmee praten. Dan gaat het met die interoperabiliteit dus alleen goed als iemand van te voren bedenkt welke moederunit en welke typen laadpunten. En volgens mij komt die verantwoordelijkheid dan toch bij de vve-vergadering.

Het is namelijk niet handig als de ene vve-er een systeem A1 ophangt, de volgende systeem B1, en zich vervolgens erover verbazen/irriteren dat de ander "het verkeerde merk" heeft opgehangen.

Oftewel, voor zover ik de techniek begrijp ontcom je nooit aan enige coördinatie rond systeemkeuze. En moet die coördinatie toch centraal geregeld worden.

Tenzij, en dat is niet wenselijk maar zie ik nu al her en der, iedereen 1-op-1 aansluit in de groepenkast, geen smart charging, en dus in theorie kunnen ze allemaal tegelijk vol laden en al snel is de capaciteit van de aansluiting onvoldoende met alle kosten van dien.

<https://hurenenladen.nl/laadpunten-bij-parkeergarages-vves-wie-investeert/>

Concluderend:

Ik verwacht zeker dat dit iets gaat helpen, al is het maar de discussie op gang brengen binnen VvE's die nu simpelweg "nee" zeggen. Echter, ik maak me echt zorgen dat één individu zijn zin door kan drijven en het daarmee voor de groep lastiger maakt om een gezamenlijke eigen oplossing te kiezen. Ook met het oog op toekomstige innovaties. Naar mijn mening dient het wetsvoorstel zo aangepast te worden dat welwillende VvE-besturen meer mogelijkheden krijgen om te sturen op het belang van de gehele groep en de toekomst.

Vriendelijke groet,

Maarten Corpeleijn

[www.hurenenladen.nl](http://www.hurenenladen.nl)

[maarten@huurenergie.nl](mailto:maarten@huurenergie.nl)

06-25051750