

I. Inleiding

Welke VVE zou geen voorname rol willen spelen in de uitrol van laadpunten voor EV's op basis van een goed onderbouwd wetsvoorstel? Ik ken ze niet in mijn omgeving waar VVE's elkaar in platform verband zien. Welke VVE zou niet over een eenvoudiger besluitvormingsoptie willen beschikken? En welke VVE zou niet het gemeenschappelijk eigendomsrecht iets willen herbezien?

Deze wet mist de kans om, nu de energie transitie kansen biedt, dat soort zaken goed te regelen. En de wet vertoont, zelfs op het uiterst beperkte inzetbare domein, grote omissies. De onderbouwing (MvT) is gemakkelijk verkeerd op te vatten en is daardoor soms misleidend. De cijfers en de gerefereerde onderzoeken vertonen hiaten of zijn soms gewoon verouderd, zelfs sterk verouderd op een 'EV-tijdschaal'. En als toekomstvisie wordt veel gebruikt van dat wat in 2016 als toekomst gezien werd, wel hier en daar slordig en snel een beetje bijgesteld. Het begrip VVE komt nog steeds niet voor in de (bijgewerkte) onderliggende stukken, maar de wet geldt wel uitsluitend voor VVE's.

II. Opmerkingen over het wetsvoorstel en de MvT

1. **Bepaling aantal VVE parkeerplaatsen nagelaten.** De overheid heeft nagelaten te onderzoeken of eventueel in te schatten hoeveel van het potentieel van de vermelde 1,2 miljoen 'VVE-woningen' werkelijk kunnen bijdragen aan de realisatie van de doelstelling/wens van 1,9 laadpunten. Het Kadaster, CBS en VVE belang beschikken niet over zelfs de meest essentiële getallen, zoals hoeveel parkeerplekken worden door VVE's beheerd, hoeveel daarvan zijn inpandig (garage), hoeveel zijn er uitpandig (parkeerterrein) en welk percentage van de VVE-woningen heeft een parkeerplaats. Er zijn echter aanwijzingen (zie hierna) dat het potentieel aan laadpunt parkeerplaatsen substantieel minder is, na onderstaande correcties ca. 10%-30% van het totaal aan VVE-woningen. Alleen al vanwege het hiaat niet over de juiste en over recente cijfers te beschikken maakt een beperking of regulering vanuit de overheid van het eigendomsrecht (*EVRM art. 1*) *niet houdbaar*.
2. **Reductie noodzakelijk voor kleine VVE's en vooroorlogsche woningen.** Het leeuwendeel (ca. 75%) van de ca. 120.000 VVE's is klein tot zeer klein (max 6 appartementen) vaak zonder parkeergelegenheid. Zes op de tien VVE's beheren vooroorlogse woningen¹ vooral in de stedelijke gebieden. Juist daar wenst de overheid een snelle uitrol. Dit reduceert het potentieel aan VVE-laadpunten met zo'n 50%-75%.
3. **Aantal aangegeven woningen gemakkelijk fout te interpreteren.** De overheid heeft nagelaten het potentiële aantal laadpunten te onderzoeken en in plaats daarvan het aantal woningen gepubliceerd. Dat kan gemakkelijk verkeerd gelezen worden. Ruwe schattingen van VVE-parkeerplaatsen staan in andere documenten² zoals 000000 parkeerplaatsen bij 50% van VVE's van een zekere grootte, 00000 % van de VVE's beschikken over parkeerplaatsen. Dit reduceert het resterende potentieel aan VVE-laadpunten met 40%-60%.
4. **Risico bij garages niet vergelijkbaar met dat bij woonhuizen.** De formule 'Risico = Kans x Gevolg' is gebruikelijk. Het behoeft geen toelichting dat het gevolg van een binnenbrand in een garage onder een appartementencomplex, ordes groter is dan het gevolg van een buitenbrand. Toch maakt het wetsvoorstel geen onderscheid tussen inpandige parkeerplaatsen (in een garage) en uitpandige parkeerplaatsen (VVE parkeerterrein). Gezien het recente brandweer advies voor garages (1 mei jl.³) moet het overblijvende potentieel nogmaals gereduceerd worden voor inpandige parkeerplaatsen. De kosten van de door de brandweer geadviseerde maatregelen zijn buitensporig. Daardoor zijn de werkelijke kosten en risico voor inpandige parkeergelegenheid, strijdig met de regel 'voor eigen kosten en risico' uit het wetsvoorstel.

¹ CBS, Aantallen en kenmerken van Verenigingen van Eigenaren

² Ecorys en EVConsult, Ca. 915.000 appartementen (34% van VVE+investeerder+anderen) beschikt over parkeerplaats. Maar ook: schattingen Ecorys ca. 300.000 VVE-appartementen

³ Voor brandweer advies zie <https://www.brandweer.nl/media/qsipmlvx/advies-laadvoorzieningen-in-parkeergarages-08-mei-2020.pdf>

Het potentieel aan VVE-laadpunten moet gecorrigeerd worden voor het aantal inpandige parkeerplaatsen, slechts uitpandige parkeerplaatsen behoren tot het werkelijk potentieel.

5. **Correctie voor deelauto's geldt ook voor VVE's.** Scenario 3 (Ecofys rapport uit 2016!) is de (later iets aangepaste) basis voor de voorspelde behoefte aan laadpunten. Dat scenario voorspelt een grote rol voor en toename van deelauto's. Latere bijgewerkte rapporten corrigeren logischerwijs de behoefte aan laadpalen voor die groei. De rapporten⁴ maken echter geen onderscheid tussen VVE woningen en andere woningen (met een oprit o.i.d.) of tussen VVE appartementen en andere appartementen. Het begrip VVE komt zelfs niet voor in de rapporten⁵, veel valt onder 'thuis' (Privaat laadpunt, Thuislader) of appartement/huurwoning⁶. Het potentieel aan VVE-laadpunten moet gecorrigeerd worden voor deze tendens en levert zelfs een extra behoefte vanuit VVE woningen op aan laadpunten in het publieke domein!
6. **Aangehaalde VVE documenten zetten lezer veelal op verkeerd spoor.** De MvT noemt 'de werkgroep'; 'de vereenvoudiging van het appartementsrecht'; 'de notificatieregeling'; en 'het model reglement 2017'. Maar niet vermeld wordt dat praktisch geen enkel voorstel van de aangehaalde werkgroep is overgenomen⁷. Eveneens niet vermeld wordt dat het huidige wetsvoorstel niet te vergelijken is met wat als 'modernisering van het appartementsrecht' in boekvorm is uitgebracht. De notificatieregeling staat verre van wat eerder is voorgesteld⁸. En niet vermeld is dat MR2017 een artikel kent dat uitsluitend over een privéparkeerplaats gaat in tegenstelling van het wetsvoorstel dat (ook? zie 11) het gemeenschappelijk eigendomsrecht beperkt.
Deze omissies maken dat het noemen/gebruiken van deze onderwerpen/zaken in de MvT als misleidend gekwalificeerd kan worden.
7. **Omissie: precedentwerking energietransitie binnen VVE.** Een omissie is dat de MvT geen verwachting aangeeft van de mogelijke precedentwerking van het wetsvoorstel. Wat kan een VVE of het bestuur na inwerkingtreding van deze wet doen als een individuele eigenaar zelf andere energie- en klimaatwensen realiseert zoals het op eigen kosten aanbrengen van isolatieglas in 1 appartement. Deze burgerlijke ongehoorzaamheid is begrijpelijk en verschuift 'gemeenschappelijk' naar 'privé'. De precedentwerking zal voor het bestuur voelbaar worden. Voor de rechtelijke macht is het afwachten of VVE's daartoe overgaan na zo'n enigszins begrijpelijke ongehoorzaamheid.
8. **Omissie wetsvoorstel vergeet energietransitie binnen VVE.** De overheid had de energietransitie en het initiatief tot het wetsvoorstel moeten aangrijpen om het appartementsrecht in brede zin werkelijk te verbeteren, op zijn minst voor een groot aantal energietransitie gerelateerde initiatieven. En had dan vervolgens een totaal voorstel (inclusief verbetering van het appartementsrecht door de werkgroep) in de VVE gemeenschap ter discussie moeten stellen.
Na 50 jaar appartementsrecht lijkt de tijd gekomen om bijvoorbeeld toe te staan dat aanbrengen op/aan/in gemeenschappelijke zaken mag van:
 - Isolatieglas in 1 appartement voor rekening van 1 eigenaar;
 - Vloerisolatie in de gemeenschappelijke garage voor 1 begane grond appartement;
 - Zonneschermen bij 1 appartement;
 - Zonneboilers, koude/warmte apparatuur bij 1 appartement;
 - Zonnepanelen op het dak voor 1 appartement;
 - Dakisolatie bij topappartementen voor 1 appartement.

⁴ Ecofys: "Eindrapport Toekomstverkenning elektrisch Vervoer"; APPM: "Prognose laadinfrastructuur"; TNO: "Behoeft aan infrastructuur voor alternatieve Energiedragers voor mobiliteit in Nederland"; Afstudeerverslag 'Zonder laadpunten geen Elektrisch vervoer'.

⁵ de "Nationale Agenda Laadinfrastructuur" noemt het begrip VVE, maar meer als een wens, vrij weergegeven iets als 'daar moet naar gekeken worden', geen onderbouwing, onderscheid of cijfers.

⁶ Ecorys:

⁷ Bron VVE belang: Webinar over het onderhavige wetsvoorstel, 12 aug jl.

⁸ Bron VVE belang: Zelfde webinar.

En vanzelfsprekend is dat alles eigendom van de appartementseigenaar wordt net zoals keuken, vloeren en andere privé opstal dat is, ondanks de definitie in BW 5 art 106.5.

9. **Toekomst laad- en batterijcapaciteit en laadstations onvoldoende meegenomen.** Een merkwaardige en onbegrijpelijke omissie is het niet in voldoende mate meenemen van ontwikkelingen in de laadpunt behoefte door de invloed van snelladers. Deze werden in 2016 als een soort 'thuiskomst garantie' gezien⁹ en niet als een laadpunt alternatief. Inmiddels is dat iets bijgesteld: een snellaadpunt gaat in de toekomst meer lijken op tanken van benzine in een paar minuten. De gebruikte 'ladder van laden' moet aangepast worden. Niet meegenomen is dat de batterij capaciteit van auto's en die van snelladers dermate snel oplopen dat VVE-laden gewoon ondoenlijk en omslachtig is. De laadcapaciteit bij VVE's kan niet of nauwelijks verhoogd worden in tegenstelling tot die bij professionele organisaties van snellaadstations. Ook de toekomstige behoefte aan minder benzinestations is niet meegenomen en dat zijn plekken waar die laadstations 'voor de deur' beschikbaar kunnen komen zoals benzinestations nu. VVE laadpunten worden dan overbodig en zijn slechts een voor VVE's dure tussenoplossing. Een eenvoudig voorbeeld. In juli jl. is een EV geïntroduceerd van ca €44.000. De goedkoopste versie heeft batterijen met een vermogen van 58kWh. Opladen tot 80% neemt een VVE laadpunt 17 uur. Opladen bij een laadpunt bij een snellaadstation bij de benzine tank om de hoek neemt nu 20 min en over een paar jaar 5 min. Wie 'tankt' er dan nog thuis? Veel goedkoper? Kijk dan eerst naar de echte kosten van een VVE laadpunt naast de kWh prijs.
10. **Een VVE appartement is niet vergelijkbaar met een huis.** Mank gaat de impliciete aanname (er is geen onderscheid gemaakt) dat een VVE-laadpunt vergelijkbaar is met thuislaadpunt zoals dat bij een huis met eigen oprit. Zo zijn de kosten van een aansluiting niet vergelijkbaar. Een huis kan goedkoop uitbreiden naar 3 x 25A. Een VVE moet de maximale aansluiting voor kleingebruikers van het hele gebouw excessief verhogen omdat er meestal al een 3x 60A/80A aansluiting is, gedeeld tussen alle appartementen. Bij ons is dat 3 x 80 A voor 30 appartementen. Maar 30 eengezinswoningen kunnen standaard over 30 x 3 x 25A ofwel 3 x 750A (!) beschikken. Kan het energienet dat niet aan? Los dat dan eerst op, overheid. Voorts moet bij een appartement goed onderzocht worden hoe het elektrische vermogen al over een aantal appartementen geoptimaliseerd is, waardoor minder zelfs minder dan 16A gelijktijdig beschikbaar is. De vergelijking gaat ook volledig mank wat betreft het risico (zie 4, Risico=Kans x Effect). Bij een woonhuis zal men terecht veel eerder tot een eigen laadpunt besluiten met een laag risico, dat goedkoop en voor eigen gebruik geoptimaliseerd is en waarvan het elektrisch vermogen niet gedeeld wordt met andere huizen.
11. **Onduidelijkheid of fout in wetsvoorstel.** In de MvT staat duidelijk dat het wetsvoorstel geldt voor zowel een privé-parkeervak als een gemeenschappelijke parkeergelegenheid. Maar specifiek in het lid dat de AMvB introduceert, staat een slotopmerking: [laadpunten] "op of aan gedeelten van onroerende zaken die niet bestemd zijn om als afzonderlijk geheel te worden gebruikt". Geldt de AMvB inderdaad niet voor privé-zaken (privéparkeerplaatsen)? Als zowel 'privé' als 'gemeenschappelijk' bedoeld worden, waarom staat die slotopmerking dan speciaal in dat lid over de AMvB?
12. **Omissie: Praktische haalbaarheid voorgestelde regels.** Een omissie is dat niet genoemd wordt wat de praktische haalbaarheid is van goed bedoelde regels als:
- Eigenaar v/h laadpunt betaalt extra verzekering;
 - Eigenaar v/h laadpunt krijgt geen exclusief gebruiksrecht van de parkeerplaats;
 - Kosten en risico zijn voor de laadpunt eigenaar;
 - Verrekenbaarheid kosten tussen later toetredende laadpunt eigenaren.

⁹ Ecofys, Toekomstverkenning elektrisch Vervoer

Bijvoorbeeld wat als de premie nu niet, maar in de toekomst wel verhoogd wordt en niet apart gespecificeerd wordt? En het risico voor de opstal verzekert de VVE, niet de eigenaar. Of wordt zonder het te noemen bedoeld: 'voor eigen kosten en risico van de installatie fase'? Kosten van een aantal voorstellen van de brandweer zijn prohibitief en kunnen dus in de praktijk niet voor rekening van de eigenaar zijn, maar ook de VVE zal bezwaar maken bij geringe deelname..

13. **Omissie: niet ingeschatte kostenverschuiving naar VVE.** De MvT rekent de kosten van de regeldruk uit tot op de euro nauwkeurig (ondanks de uitgebreidheid ervan, toch wel iets ten nadele van de VVE). Opmerkelijk om te zien dat vrijwilligers (besturen, technische commissies) een uurloon hebben.

De overheid heeft echter nagelaten een schatting van de berekening van de kosten van een oplaadpunt te maken. Hierdoor ziet de overheid niet dat die kosten prohibitief en unfair kunnen uitpakken als gevolg van het wetsvoorstel.

En de overheid ziet ook de enorme kostenverschuiving niet in nu laadpunten niet meer door de overheid of bedrijfsleven worden aangelegd, maar door de VVE. En dat bovendien de VVE naar het zich laat aanzien¹⁰ ook voor de optimalisatie van stroomvoorziening op het publieke elektriciteitsnet gaat betalen. Kosten die toch echt bij de energieleverancier horen en waarvan de functie mogelijk door een update van slimme meters gerealiseerd kunnen worden. Er zou bijvoorbeeld een normale uitgang en een laad uitgang op die slimme meter kunnen komen. Een mooie kans voor de energiesector als deze de slimme meters moeten aanpassen omdat er een inschattingsfoutje gemaakt is bij het gekozen GPRS communicatie technologie.

Ik stop bij 13 in de hoop dat het niet te laat is noodzakelijke correcties op het wetsvoorstel te identificeren en noodzakelijke onderliggende cijfers te achterhalen. Die cijfers moeten dan wel op niveau 2020 liggen. Vervolgens kan gezien worden welke bredere wet VVE's helpt substantieel bij te dragen aan de energie transitie¹¹.

Zo mogelijk zou gelijktijdig een optie welkom zijn voor het vereenvoudigen van VVE-besluiten. Dat kan bijvoorbeeld door voortaan altijd en voor iedereen e-vergaderingen toe te staan en die nog een stap eenvoudiger maken als het gaat om vergaderingen rondom 1 of 2 onderwerpen. Keep up the great start!

¹⁰ Zie NAL werkgroep Smart Charging: "Smart Charging Requirements (SCR)" i.c.m. de reactie van de vz. op het onderhavige wetsvoorstel: "De technische eisen voor smart charging zijn recentelijk opgesteld en gepubliceerd door de NAL Werkgroep Smart Charging, en zijn ook bijgevoegd bij deze reactie. Hiermee is invulling gegeven aan de uit het klimaatakkoord dat in de periode tot 2030 enkel laadinfrastructuur wordt uitgerold wordt die smart charging ready is.

¹¹ Isolatieglas, Vloerisolatie, Zonneschermen, Zonneboilers, koude/warmte apparatuur, Zonnepanelen op het dak voor 1 appartement, Dakisolatie bij topappartementen en EV infrastructuur.