

# INTERNET CONSULTATIE OVER HET WETSVORSTEL 'NOTIFICATIEREGELING OPLAADPUNTEN VvE'S'

Dit is de reactie van de **VvE Hoofdsplits Crescent aan de Maas in Zwijndrecht**. De Crescent heeft in totaal **94 appartementsrechten**: 79 woningen en 15 commerciële ruimtes. Op -1 niveau is een afgesloten parkeergarage, waarin de Crescent-eigenaars beschikken over **120 parkeerplaatsen**; dit zijn alle vaste individuele plaatsen, gekoppeld aan het appartementsrecht.

## Samenvatting

Over de **doelstelling**: het wetsvoorstel 'notificatieregeling oplaadpunten vve's' beoogt een stimulans te bieden voor het installeren van laadpalen voor elektrische voertuigen (EV's) in collectieve garages, die worden beheerd door een VvE. De VvE Crescent **steunt** op zich deze doelstelling; uit maatschappelijk belang (milieu) en uit eigen belang (toekomst vast maken van de appartementen).

Over het **voorgestelde middel**: het wetsvoorstel wil het beoogde doel bereiken door zo snel mogelijk belemmeringen in de reglementen van bestaande VvE's weg te nemen. De VvE Crescent is **tegen** het voorgestelde middel; het voorstel mist een kans om een grotere stimulans te bieden voor meer laadpalen en het voorstel leidt tot het soort aanleg van laadpalen, die door de Brandweer als de meest gevaarlijke optie wordt bestempeld.

## Beoordeling van het voorstel vanuit onze situatie

Voor onze garage wordt al enkele jaren over laadpalen gesproken. Wij zitten in de bekende patstelling: enkele bewoners willen een laadpaal plaatsen, de meeste andere bewoners zijn niet principieel tegen, maar (nog) niet persoonlijk geïnteresseerd en veel bewoners maken zich grote zorgen over de brandveiligheid.

Onze VvE heeft daarop in het voorjaar 2021 **advies** gevraagd aan de **Brandweer Zuid-Holland Zuid**. De belangrijkste **conclusies** van dit uitvoerige advies zijn:

- Indien laadpalen worden toegestaan, is een collectieve voorziening veel beter voor de brandveiligheid dan individuele aanleg (eenheid van de installatie, ook bij latere aanpassingen; automatische uitschakeling van alle laadpalen bij gevaarlijke situatie; optimale verdeling van stroomcapaciteit).
- Indien er brand uitbreekt in een EV, zijn de bestaande voorzieningen volstrekt onvoldoende (de garage beschikt o.a. over een gecertificeerde afzuiginstallatie, een brandlint, CO-melders en een contract met een particulier bedrijf voor snelle controle bij een storing- of brandmelding). Door de hoge temperaturen, rook en giftige dampen kan de brandweer niets anders doen dan het te laten uitbranden. Er treedt dan schade op aan andere voertuigen (mogelijk kettingreactie) en het gebouw. De garage en waarschijnlijk ook de bovenliggende lagen zijn daarna een tijd lang onbruikbaar.
- De enige maatregel waarmee een dergelijke brand onder controle kan worden gehouden is de aanleg van een Sprinkler installatie.

**Het advies van de Brandweer kort samengevat**: zorg voor een **collectieve installatie** en zorg voor een **Sprinkler installatie** (naast de genoemde andere voorzieningen).

Wij leggen dit formele advies van de Brandweer naast de 'oplossing' die het wetsvoorstel biedt: individuele aanleg en geen prioriteit voor versterking van de brandveiligheid!

In één oogopslag is duidelijk dat het voorgestelde middel **niet adequaat is voor het beoogde doel.**

### **Wat gaat er mis in het wetsvoorstel?**

Het voorstel gaat er (impliciet) van uit, dat er geen probleem is met de brandveiligheid. Maar het advies van de Brandweer toont aan dat dit er wel is. Natuurlijk is de kans dat een EV in brand vliegt in de garage niet groot. Maar de kans is er wel en de gevolgen zijn desastreus.<sup>1</sup> Het negeren van een aanzienlijk risico is nooit een recept voor geslaagd beleid (de discussie over kernenergie wordt ook een stuk simpeler, als men de zeer kleine kans op een groot ongeluk buiten beschouwing laat).

De huidige situatie in een VvE legt veel macht bij de Algemene Leden Vergadering; dat maakt de aanleg van laadpalen moeilijk. Het wetsvoorstel legt veel macht bij de individuele eigenaar; dan worden de collectieve belangen niet meegewogen. Het voorstel kan eenvoudig zo worden aangepast, dat individuele belangen, collectieve belangen in de VvE en maatschappelijke belangen wel in balans zijn. (zie onder)

Daar komt nog bij dat met dit middel alleen de aanleg door de ‘voorlopers’ wordt geholpen; de veel grote groep ‘kat uit de boom kijkers’ wordt niet gestimuleerd letterlijk en figuurlijk aan te haken op een collectieve installatie.

### **Hoe dan wel? Stick and carrot.**

**Stick.** Het probleem is dat VvE's nu niet snel genoeg in actie komen om een collectieve installatie te verzorgen en gelijktijdig de aanpassingen te doen die zij voor de brandveiligheid noodzakelijk achten. Om de VvE's in de benen te krijgen, is het niet nodig de eigenaars het per direct mogelijk te maken een individuele paal aan te leggen (dat is een olifant in de porseleinkast). **Geef meer tijd.** Werk nu wel een wetsvoorstel uit, maar stel de invoering van een dergelijk wetsvoorstel uit tot **2025**.<sup>2</sup> Dan weten de VvE's: als wij nu geen actie ondernemen, komt vanaf 2025 de macht bij de individuele eigenaar te liggen (de Stick). In die periode kunnen de VvE's dan de genoemde maatregelen nemen.

**Carrot.** Het aanleggen van een Sprinkler installatie is een kostbare zaak. Ook het onderhoud ervan kost jaarlijks extra geld. De leden van een VvE zullen niet direct gewonnen zijn. Maar wij zijn in Nederland. Dus het toekennen van een subsidie kan wonderen doen. Zeker indien deze maar tijdelijk beschikbaar is.

Om een idee te geven van de orde van grootte: investering per parkeerplaats in de garage: collectieve ringleiding € 1.000 plus Sprinkler € 2.000 = € 3.000. Stel daarom een subsidie van tenminste € 1.000 per parkeerplaats beschikbaar, indien de betreffende garage wordt voorzien van een collectieve stroomvoorziening voor laadpalen en een Sprinkler installatie. Stel nu dat 400.000 parkeerplaatsen daarvan gebruik willen maken; dan kost dat € 400 mln., verspreid

---

<sup>1</sup> Beweringen als ‘EV is net zo veilig als een auto op benzine’ zijn misleidend. Ook in auto's op benzine ontstaat in een garage soms brand; dat is ook ernstig, maar toch van een andere orde dan een brand in een EV. Bovendien ontstaat brand meestal in oude voertuigen; met oude EV's is (uiteraard) nog geen ervaring, dus een EV kan later alsnog onveilig blijken te zijn. Autofabrikanten zullen de grenzen van het technisch en juridisch mogelijke blijven opzoeken en blijven streven naar maximale kostenbesparingen – zie b.v. de recente terugroepacties van enkele fabrikanten voor hun EV's i.v.m. gebleken risico's dat de accu spontaan vlam vat.

<sup>2</sup> Een alternatief is: het wetsvoorstel treedt in werking in 2023; maar een VvE mag een voorgelegd werkplan voor een individuele laadpaal tot 2025 ‘aanhouden’, indien de VvE aantoonbaar en concreet bezig is met de voorbereiding van een collectieve laadvoorziening. Criteria hiervoor kunnen in secundaire wetgeving worden opgenomen.

over 2022 – 2025 = € 100 mln. per jaar. Serieus geld, maar dan zijn wel in 2025 400.000 parkeerplaatsen in collectieve parkeergarages klaar voor een veilig gebruik van laadpalen. De 400.000 eigenaren van die parkeerplaatsen zijn dan ineens omgeturnd van terughoudende, angstige mensen in mensen die een incentive hebben om een EV te kopen!

Contact gegevens:

VvE Hoofdsplits Crescent aan de Maas  
[crescentvve@hotmail.com](mailto:crescentvve@hotmail.com)