

Reactie op het Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten VvE's

Geachte dames en heren,

Het wetsvoorstel en het memorie van toelichting gelezen.

Hierbij de volgende opmerkingen.

Rol Energiebedrijven

In het memorie van toelichting wordt voor zover ik heb kunnen vinden, nergens gesproken over de rol van de energiebedrijven.

Bij nieuw te bouwen parkeer/stallinggarages is het aannemelijk dat rekening wordt gehouden met het realiseren van het benodigde aantal oplaadpunten conform de Europese regelgeving.

Bij bestaande stallinggarages is dit lastiger. Als voorbeeld onze VvE heeft een stallinggarage met 381 parkeerplaatsen.

Conform de Europese wetgeving dient de stallinggarage vanaf 2025 in 75 laadpunten voorzien. In de ultieme situatie 381 laadpunten. Immers na 2030 mogen, zo is het streven, geen brandstofauto's meer worden verkocht.

Met in eerste instantie de 75 laadpunten in gedachte en de doorkijk naar de toekomst (381 laadpunten) bij het energiebedrijf een tweede nieuwe stroomaansluiting aangevraagd. Helaas nul op het request, met al motivatie: "*U kunt op een WOZ-adres maar een stroomaansluiting krijgen*".

Deze reactie betekent voor onze VvE dat de bestaande elektrische installatie niet toereikend is. En de VvE na 2025 niet kan voldoen aan de Europese regelgeving.

Onze situatie kan op meerdere VvE's worden geprojecteerd die al een oudere elektrische installatie hebben.

De vraag hierbij is: hoe wordt hierin voorzien in de nog op te stellen AMvB. En worden de energiebedrijven hierop aangesproken.

Rol Brandweer

Vanuit de Brandweer wordt in toenemende mate eisen gesteld aan het plaatsen van laadpunten variërend van dicht bij de uitgang van de garage tot het plaatsen van sprinklerinstallaties. Bij een openbare parkeergarage zijn deze eisen wel te realiseren daar de investeringen terugverdient kunnen worden door de parkeertarieven.

Echter bij VvE's is dit een ander verhaal. Hier moeten de investeringen worden betaald uit de maandelijkse servicekosten en of uit de onderhoudsreserve. En de servicekosten kunnen niet eindeloos worden verhoogd daar, zeker in VvE's die al een wat oudere populatie hebben, dan de eigenaren dit niet meer kunnen betalen. Hou daarbij nog in gedachte dat een VvE of een 0,5% van de herbouwwaarde als Reservefonds moet hebben of een goedgekeurde MJOP. Bij dit laatste kan de vraag worden gesteld of de investeringen ten behoeve van de toenemende eisen van de Brandweer, niet op gespannen voet komen te staan met de MJOP.

Daarnaast wordt in het memorie van toelichting gesproken over de investeringen die noodzakelijk zijn voor de brandveiligheid in en om de laadpaal voor rekening en risico komen van de betreffende eigenaar. De vrees is dat de animo om een laadpaal te plaatsen snel over is.

De vraag hierbij is: hoe wordt hierin voorzien in de nog op te stellen AMvB. En wordt de Brandweer hierop aangesproken.

Rol verzekeringsbedrijven

Ook de verzekeraars stellen (steeds) hogere eisen qua brandveiligheid. In het memorie van toelichting wordt gerept dat de extra verzekeringspremie door de laadpaal eigenaren moeten worden gedragen. Niet bepaald een prikkel om een laadpaal te plaatsen.

De vraag hierbij is: hoe wordt hierin voorzien in de nog op te stellen AMvB. En worden de verzekeraars hierop aangesproken.

Vereniging van Eigenaars

Het hoogste orgaan binnen de VvE.

Als er binnen de VvE geen bereidheid is om gelden beschikbaar te stellen, dan komen alle kosten voor de aanleg van de (elektrische) infrastructuur. Hetgeen al snel in de duizenden euro's loopt. Niet bepaald een prikkel om een laadpaal te plaatsen.

Overigens in appartementen met een garage wonen veelal oudere mensen. Eerlijk gezegd zie hen geen investering doen van enkele duizenden euro's voor een laadpaal. Wel een punt om rekening mee te houden.

De vraag hierbij is: hoe wordt hierin voorzien in de nog op te stellen AMvB. En worden de VvE's hierop aangesproken.

Samenvattend

Het wetsvoorstel is op zich niet verkeerd doch er moet nog heel wat