

Reactie van bestuur VvE Wolfsberg A/B te Deurne (hoofdvereniging)

Het appartementengebouw van VvE Wolfsberg A/B Woningen in Deurne is in 2006 gerealiseerd, met ondergronds een gesloten parkeergarage met één in/uitgang met hellingbaan en 77 privé-parkeerplaatsen (ondersplitsing Wolfsberg A/B Parkeren en bergingen). Bovengronds vijf bouwlagen, met winkels op de begane grond en daarboven vier woonlagen met in totaal 59 woonapartementen (ondersplitsing VvE Wolfsberg A/B Woningen).

Deze reactie is vooral gericht op het ontbreken van aandacht voor de veiligheid van ondergrondse, gesloten parkeergarages met alleen privéparkeervakken en met een woongebouw bovenop. Met onderstaande 9 punten pleit ons bestuur voor meer vertrouwen in de vergadering van eigenaren/bewoners én voor wet- en regelgeving die recht doet aan de uiteenlopende situaties van VvE's met parkeergarages.

1. Maak ruimte voor situaties waarin laadpunten onwenselijk zijn

Het wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting voorzien niet in specifieke situaties waarin laadvoorzieningen onwenselijk zijn. In dergelijke situaties zou de voorgenomen notificatieregeling ondergeschikt moeten zijn aan de (brand)veiligheid. Nu gaat het in lid 2 van artikel 118b alleen over “*nadere regels met betrekking tot de wijze van plaatsing*”, wat geen ruimte geeft voor de mogelijkheid dat die plaatsing op zichzelf onwenselijk is. Wij pleiten voor een aanpassing van het wetsontwerp die daarvoor wél ruimte biedt.

2. Neem (brand)veiligheid op als basisvoorwaarde

Artikel 118b noemt slechts één basisvoorwaarde, te weten dat plaatsing altijd voor eigen rekening en risico van de eigenaar plaatsvindt. In de Memorie van Toelichting staat dat het Burgerlijk Wetboek zich niet leent voor een opsomming van voorwaarden die aan verandering onderhevig zijn (p. 7). Er is echter nog minstens één basisvoorwaarde die evenmin aan verandering onderhevig is: dat plaatsing altijd verantwoord moet zijn uit oogpunt van (brand)veiligheid. Wij pleiten voor het expliciet opnemen van zo'n voorwaarde. Het is niet voor niets dat het publieke debat van de laatste jaren zich concentreert op de veiligheidsrisico's van laadinstallaties in (ondergrondse) parkeergarages.

3. Maak prominent onderscheid tussen typen parkeervoorziening

Het wetsvoorstel doet geen recht aan de grote verschillen in brandveiligheid tussen parkeerterreinen in de buitenlucht en parkeergarages, noch tussen onderscheiden soorten parkeergarage. Nu lijkt het erop dat in alle gevallen kan worden volstaan met de mededeling van een individuele eigenaar dat hij een laadpunt gaat plaatsen, ongeacht het type parkeervoorziening.

In rapporten en op de website van het Instituut Fysieke Veiligheid wordt juist benadrukt dat per type parkeergarage maatwerk nodig is: “*Elke parkeergarage is anders en vraagt daarom om maatwerk per situatie.*”¹ In de Memorie van Toelichting wordt het begrip ‘maatwerk’ nu zonder nadere uitleg van het begrip gebruikt. Wij vragen om bij de uitwerking van de voorwaarden expliciet onderscheid tussen typen parkeergarage te maken.

¹ <https://www.ifv.nl/nieuws/Paginas/FAQ-Brandveiligheid-elektrische-voertuigen-en-laadpalen-in-parkeergarages.aspx>, 9 augustus 2021.

4. **Publiceer nu het ontwerp van de Algemene Maatregel van Bestuur**

In de Memorie van Toelichting wordt volstaan met een globale opsomming van voorwaarden waaraan wordt “gedacht”. Pas in de AMvB zal duidelijk worden hoe deze voorwaarden worden uitgewerkt en welke ruimte feitelijk wordt gegeven om met “maatwerk” van die voorwaarden af te wijken.

Daardoor dreigt een situatie te ontstaan waarin eerst de vergadering van eigenaars via een wetswijziging buiten spel wordt gezet en pas daarna aan de orde komt hoeveel ruimte een VvE krijgt voor het bewerkstelligen van ‘maatwerk’. Wij pleiten voor het op korte termijn bij ‘de stukken’ voegen van het ontwerp van de voorgenomen AMvB.

5. **Maak het beoordelen van de brandveiligheid niet tot bijzaak – beoordeel ook de geschiktheid van de parkeergarage**

In de Memorie van Toelichting wordt onder meer gedacht aan “...het eventueel inschakelen van een brandveiligheidsexpert”. Er staat dat pas in de AMvB wordt gezien welke veiligheidsmaatregelen als dwingend worden opgenomen en dat “hierbij” ook zal worden gekeken naar de recente IFV-publicatie over brandveiligheid van parkeergarages.

Die magere opmerking geeft onvoldoende vertrouwen, zeker in het licht van een bij de stukken gevoegde oplegnotitie van SIRA d.d. 8 juli 2021. In paragraaf 2.4 van deze notitie wordt de voorwaarde met betrekking tot brandveiligheid door SIRA uitgewerkt op basis van onderscheid tussen de ‘algemene brandveiligheid’ van een parkeergarage en de veiligheid van een specifiek laadpunt. Als de algemene brandveiligheid van een parkeergarage al eens is gecontroleerd, hoeft door de brandveiligheidsexpert - à raison van 400 tot 700 euro - “...alleen de brandveiligheid van het laadpunt te worden gecontroleerd...”. Uit de voetnoot op p. 11 blijkt wat zo’n controle voorstelt:

“In dit geval zal de expert controleren wat er gebeurt als het brandalarm afgaat. Wordt de sturing verricht? Wordt de laadpaal uitgeschakeld? Gaat de slagboom omhoog? Schakelt de ventilatie af? Kloppen de tekeningen met de werkelijkheid?”

Met andere woorden, de expert kijkt dan alleen of een en ander technisch in orde is. Wij bepleiten om het controleren van de brandveiligheid niet te beperken tot deze technische controlepunten. Laat de beoordeling zich uitstrekken tot de geschiktheid van de parkeergarage - uit oogpunt van brandveiligheid - voor het aanbrengen van laadvoorzieningen, zoals wordt bedoeld door IFV en Brandweer Nederland.²

De ‘algemene brandveiligheid’ van ondergrondse parkeergarages wordt al gecontroleerd en gecertificeerd in overeenstemming met de huidige regelgeving. Die controle omvat echter niet de veiligheid van de garage in relatie tot laadvoorzieningen, zoals bedoeld in het recente IFV-rapport en in de adviezen van Brandweer Nederland. Het IFV laat scherp zien hoe de mogelijke risico’s verschillen per type parkeergarage. Wie het IFV-rapport doorneemt, kan alleen concluderen dat de meeste risico’s zich voordoen bij een ondergrondse,

² <https://www.brandweer.nl/brandveiligheid/laadpaal-elektrische-autos>, 3 augustus 2021: “Elke parkeergarage is anders en vraagt daarom om maatwerk per situatie. Om de specifieke situatie van uw eigen (ondergrondse) parkeergarage te beoordelen kunt u een brandveiligheidsdeskundige van een ter zake kundig adviesbureau vragen om een brandveiligheidsscan uit te voeren. Bespreek met deze brandveiligheidsdeskundige welke maatregelen in uw situatie kunnen worden toegepast. Het maatregelenpakket dat u samen met uw brandveiligheidsadviseur heeft opgesteld kunt u vervolgens bespreken met uw veiligheidsregio.”

gesloten parkeergarage met alleen privévakken en met een woongebouw bovenop. Onze parkeergarage heeft precies deze kenmerken.

Onze zorgen over de beperkte invulling van de feitelijke controle worden versterkt door het negeren van de antwoorden die SIRA zelf kreeg van door haar geraadpleegde brandveiligheidsexperts: *“De brandveiligheidsexperts geven aan geen vaste selectie aan voorschriften [] te kunnen formuleren omdat de brandveiligheidssituatie en de te adviseren maatregelen sterk afhangen van de situatie van de parkeergarage. Het advies van brandveiligheidsexperts ten behoeve van de brandveiligheid is maatwerk”* (Oplegnotitie, p. 10).

6. Hanteer voor VvE's op het punt van brandveiligheid geen andere maatstaven dan bij commerciële parkeergarages

De Memorie van Toelichting is mede ondertekend namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Op 4 maart 2021 sloot zij een convenant over laadpalen met Vexpan, een brancheorganisatie van grote parkeergarages. In opdracht van haar ministerie is een stappenplan opgesteld dat rekening houdt met een veilige locatie van laadpunten binnen deze garages: *“De locatie van laadinfrastructuur is vanuit veiligheidsoogpunt dus belangrijk. [] Een aantal zaken die van belang zijn in de overweging: [] Dicht bij de in- en uitgang, zodat de brandweer het voertuig makkelijk kan benaderen en mogelijk kan afvoeren.”*³

Een cruciaal kenmerk van veel VvE-parkeergarages is dat de parkeervakken overwegend privé-eigendom zijn. IFV en Brandweer Nederland hebben opgemerkt dat het in die situatie nauwelijks mogelijk is om gevolg te geven aan hun advies om laadpunten zo dicht mogelijk bij de in/uitgang te positioneren. Nergens in wetsontwerp of Memorie van Toelichting wordt dit probleem onderkend.

Het kan niet zo zijn dat voor parkeergarages van VvE's andere maatstaven van veiligheid gelden dan voor commerciële parkeergarages. Wij verzoeken om in de definitieve uitwerking van wetsontwerp respectievelijk AMvB te regelen dat een VvE geen laadvoorziening hoeft toe te staan als de locatie in de parkeergarage slecht bereikbaar is voor de brandweer.

7. Onderzoek de zorgen van VvE's die een laadvoorziening in hun situatie niet verantwoord vinden

In de Memorie van Toelichting wordt het ingrijpen in de rechten van VvE's 'proportioneel' genoemd, *“...dat wil zeggen geschikt en noodzakelijk om het doel te bereiken. In dat verband wordt verwezen naar [] onderzochte alternatieven...”* (p. 13). De onderbouwing van deze bewering blijkt louter te bestaan uit de constatering dat een meerderheid van eigenaars vaak geen toestemming geeft en dat alle subsidies, leningen en informatie hierin geen verandering hebben gebracht (pp. 5-6).

Op dit punt valt ook het bij de stukken gevoegde Integraal Afwegingskader op. Dit IAK sluit af met een niet onderbouwde bewering over het effect van de notificatieregeling: VvE's die geen oplaadpunten willen, *“...zullen [] er door de notificatieregeling toch voor gaan kiezen...”* (IAK, p. 4). De antwoorden op de zeven vragen die in het IAK worden behandeld, rechtvaardigen op geen enkele manier deze boude slotconclusie. Het getuigt van weinig respect als wordt verwacht dat de bezwaren van de meerderheid verdwijnen als één of

³ Kennisdossier Laadinfrastructuur in Parkeergarages, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, september 2020, p. 16.

Ook de ANWB laat zich in deze zin uit: *“...misschien is het verstandig om de laadpaal dicht bij de uitgang te plaatsen, zodat je de auto snel weg kunt halen als er iets gebeurt”*, zegt ANWB-woordvoerder Markus van Tol in het Algemeen Dagblad van 8 juni 2021.

enkele individuele eigenaars een laadpunt voor zichzelf kunnen afdwingen tegenover een meerderheid die dit onverantwoord vindt.

In de Memorie van Toelichting wordt de schijnwerper gezet op het voorkomen van financieel nadeel voor de overige eigenaars, maar in werkelijkheid blijkt het in de VvE's niet om 'de centen' te gaan. Het gaat eigenaars en bewoners om hun veiligheid. De zorgen voor lijf en goed zijn met subsidies blijkbaar niet af te kopen.

Het is een enorme ingreep in het recht dat verenigde eigenaren niet meer gezamenlijk kunnen besluiten dat hun veiligheid geen laadvoorzieningen verdraagt. Het wetsontwerp doet geen recht aan de enorme omvang van de zorgen in VvE's. Nog zeer onlangs is nationaal geconstateerd dat bijna alle aanvragers van een laadpunt bij een VvE op problemen stuiten. Het illustreert dat de zorgen bijzonder breed leven.⁴ Wij pleiten voor meer vertrouwen in de burger en vragen om serieus onderzoek naar het draagvlak te doen.

8. De geringe bijdrage aan het Klimaatakkoord kan geen rechtvaardiging zijn voor een fundamentele ingreep in de rechten van appartementseigenaars.

Volgens de Memorie van Toelichting is het ingrijpen in de VvE-rechten "*...noodzakelijk in het algemeen belang...*", omdat het kan bijdragen aan de uitvoering van het Klimaatakkoord (p. 13). Die bijdrage is echter een slag in de lucht.

Het CBS geeft aan dat slechts beperkt informatie beschikbaar is over kenmerken van VvE's. Niet bekend is het aantal woonappartementen dat valt onder VvE's met een eigen parkeergelegenheid, in hoeverre het garages betreft en hoeveel garages ondergronds onder woongebouwen liggen. Het is aannemelijk dat het laatstgenoemde kenmerk relatief weinig appartementen betreft.

Dat in de Memorie van Toelichting wordt gewezen op een aandeel van 17% in de totale woningvoorraad mag in deze context als misleidende informatie worden gezien. Het zegt immers niets over een potentiële bijdrage van de regeling aan het Klimaatakkoord. Met evenveel recht mag gesteld worden dat die bijdrage verwaarloosbaar klein zal zijn. Daarom kan het Klimaatakkoord geen rechtvaardiging vormen voor een fundamentele ingreep in de rechten van vergaderingen van eigenaars.

De omschakeling naar elektrisch rijden is zonder twijfel van algemeen belang, maar juist aan eigenaren/bewoners kan worden toevertrouwd dat die omschakeling altijd gepaard gaat met waarborgen voor hun veiligheid. Wij bepleiten dat eerst wetenschappelijk wordt onderbouwd dat de notificatieregeling substantieel aan het Klimaatakkoord kan bijdragen.

9. Overweeg om het wetsontwerp niet in te dienen

"Overweeg de mogelijkheid om in de parkeergarage geen elektrisch aangedreven voertuigen te laden en/of te parkeren", zo luidt één van de adviezen van Brandweer Nederland.⁵ Na onze pleidooien en verzoeken in bovenstaande 8 punten geven wij u in overweging om het wetsontwerp niet in te dienen.

⁴ "*...86% van de EV-rijders die het afgelopen jaar een laadpunt bij een VvE aanvraag, ervaren problemen...*", cit. Laden van EV's in Nederland, Ervaringen en meningen van EV-rijders, Nationaal Laadonderzoek, 15 juli 2021, p. 24.

⁵ <https://www.brandweer.nl/brandveiligheid/laadpaal-elektrische-autos>, 3 augustus 2021.