

Reactie van Vereniging Eigen Huis (VEH) op de internetconsultatie wijziging van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek in verband met het wegnemen van belemmeringen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeervoorzieningen in beheer bij verenigingen van eigenaars (Wet notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars)

VEH is een consumentenorganisatie die de belangen behartigt van (toekomstige) huiseigenaren, inclusief appartementseigenaren en VvE's. Dank voor de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie over de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij VvE's. Op dit moment zorgt het ontbreken van een notificatieplicht (met uitzondering van MR 2017) voor de nodige vertraging binnen VvE's. Immers een appartementseigenaar kan niet zelfstandig een oplaadpunt plaatsen op een privé-parkeervak en/ of op een gemeenschappelijke parkeergelegenheid, maar heeft een besluit van de vergadering van eigenaars nodig. De vergadering van eigenaars vergadert in beginsel maar een keer per jaar, daarnaast moet het onderwerp oplaadpunten ook eerst nog op de agenda geplaatst worden. Ook hebben lang niet alle appartementseigenaars een elektrische auto en is de urgentie binnen de VvE dan ook niet altijd aanwezig om oplaadpunten te plaatsen. Al met al zorgt dit ervoor, dat als er al een rechtsgeldig besluit genomen wordt, de appartementseigenaar hier lang op moet wachten. Een notificatieverplichting conform MR 2017 in wetgeving, die dit besluit van de vergadering van eigenaars als het ware vervangt, vinden wij dan ook een goed idee. Wij vinden het belangrijk, dat er een versimpeling van de besluitvormingsregels komt rond de plaatsing van laadpalen, om te voorkomen dat eigenaars onnodig afhaken, mits dit met voldoende waarborgen is omkleed.

In het eerste lid van het voorgestelde artikel 118b wordt als voorwaarde voor notificatie opgenomen, dat de plaatsing van het oplaadpunt uitsluitend voor eigen rekening en risico van de notificerende individuele appartementseigenaars of groep appartementseigenaars plaatsvindt. Het gaat dan om kosten, zoals premieverhoging van de collectieve opstalverzekering of werkzaamheden die verband houden met de plaatsing en het gebruik van het oplaadpunt, zoals de aanleg van een kabel. Vervolgens wordt gezegd dat bij het plaatsen van het oplaadpunt onderscheid moet worden gemaakt tussen kosten als gevolg van het plaatsen van het oplaadpunt (verantwoordelijkheid laadpunteigenaar) en kosten die voortkomen uit het niet op orde zijn van de algemene brandveiligheidssituatie (verantwoordelijkheid VvE).

Vereniging Eigen Huis ontvangt signalen van haar achterban, dat VvE's de parkeergarage vanwege de brandveiligheid niet of onvoldoende verzekerd kunnen krijgen bij het voornemen tot plaatsing van een laadpaal. Dit zorgt voor veel onduidelijkheid bij VvE's. Ook vernemen wij, dat er in algemene zin veel zorgen zijn over de brandveiligheid in parkeergarages, dit zeker ook naar aanleiding van diverse berichtgeving in de media. Naar onze mening biedt een enkele wetswijziging met een AMvB om het plaatsen van laadpalen in parkeergarages te vergemakkelijken niet een volledige oplossing om steeds meer elektrisch te gaan rijden. Dit moet aangevuld worden met een regelkader met veiligheidseisen qua brandveiligheid en daarnaast zekerheid dat de opstal goed verzekerd kan blijven. Op dit moment is er een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving, waarin wordt geregeld dat bij *nieuw* te bouwen parkeergarages onder hoge gebouwen waarin wordt verbleven in bepaalde gevallen verplicht een automatische blusinstallatie moet worden toegepast. Dit ontwerpbesluit is slechts van toepassing op nieuw te bouwen parkeergarages en dus niet op bestaande parkeergarages. Wij vragen u dan ook, om de brandveiligheidseisen en verzekeraarbaarheid van parkeergarages bij VvE's ook goed te regelen.

In het tweede lid van artikel 118b wordt de Algemene Maatregel van Bestuur aangehaald. In deze AMvB worden nadere regels gesteld met betrekking tot plaatsing, beheer, gebruik en herverdeling van kosten van oplaadpunten van elektrische voertuigen. Op zich een bijzondere situatie, dat in een

privaatrechtelijk kader een publiekrechtelijk instrument gebruikt gaat worden. Een AMvB biedt natuurlijk mogelijkheden om sneller in te grijpen dan gewone wetgeving (langdurig wetgevingsproces), wanneer bijvoorbeeld de technologie verandert. Wel verbaast het ons, dat de inhoud van deze AMvB niet ter consultatie voorligt, zo is het eigenlijk niet goed mogelijk om een weloverwogen besluit te nemen over het wetsvoorstel gecombineerd met AMvB. De AMvB gaat voor alle VvE's in Nederland gelden en zorgt ervoor dat VvE's hun splitsingsreglement en splitsingsakte niet individueel hoeven aan te passen. Dit is positief omdat hiermee voor alle VvE's in beginsel duidelijk is wat er geldt en zij er daar geen werk aan hebben. VvE's hebben laadpunten vaak niet geregeld in hun splitsingsreglement en een wijziging van het splitsingsreglement en splitsingsakte is een ingewikkeld en langdurig proces. Blijkens de memorie van toelichting blijft maatwerk mogelijk.

Vereniging Eigen Huis doet de aanbeveling om vinger aan de pols te houden en binnen een jaar na invoering de ervaringen met de wet te evalueren.