

Inbreng internetconsultatie Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten VvE's

In het jaarverslag over 2015 van de Raad van State merkt de Raad op:

*Toekomstbestendigheid van wetgeving vergt echter weerbaarheid: regels moeten grenzen trekken die zo fundamenteel zijn dat ze de dynamiek van technische, economische en maatschappelijke innovaties kunnen verduren. ... Met een globalere manier van normstelling wordt bijvoorbeeld meer ruimte voor afweging gecreëerd voor overheden of burgers. Denk aan zorgplichten en het gebruik van doelvoorschriften in plaats van middelvoorschriften.*

Met het voorliggende wetsvoorstel wordt het advies van de RvS grondig in de wind geslagen. Het BW wordt verrijkt met een 'middelvoorschrift' dat normaal gesproken enkele niveaus lager in de regelgeving geplaatst is. Ook het specifieke opstalrecht is een evident ongewenst curiosum. Tegelijkertijd worden alle hete hangijzers doorgeschoven naar een AMvB die op zijn beurt weer aanleiding geeft tot veel nadere regelgeving, juridische adviezen en vonnissen en die dus talloze burgers op kosten zal jagen en de sfeer in VvE's verpesten. Het ergste is dat die regels steeds veranderd gaan worden. De energietransitie heeft behoefte aan stabiele kaders en zakelijkheid. Als je met krasse dwangmaatregelen komt moet duidelijk zijn hoeveel CO2 je daarmee gaat besparen ten opzichte van scenario's met stimulering maar zonder dwang. De analyse in het bijgevoegde 'Integraal Afwegingskader' is veel te oppervlakkig.

Als iemand die recent jarenlang voorzitter is geweest van een VvE met ruim 70 appartementen en dito parkeerkelder kan ik u zeggen dat dit voorstel een hele hoop ellende gaat geven. Dit wordt door veel mensen als sterke ongewenste dwang door de overheid ervaren die bovendien bewoners tegen elkaar opzet. VvE's willen best meewerken aan laadpunten, maar dan moet dat wel mogelijk gemaakt worden door de netbeheerders en de tariefstelling voor het vastrecht. Daar zit het probleem, niet bij onwillige VvE's.

Laten we even aannemen dat elektrische auto's de komende decennia een steeds groter deel van het wagenpark gaan uitmaken en dat thuis laden aantrekkelijk blijft. We weten dat allemaal niet zeker, maar je moet wat. Laten we voor het gemak ook even aannemen dat de brandrisico's in parkeergarages – alles afwegende – voorlopig voor lief worden genomen. Die brandrisico's en de absurde gedachte dat de brandpreventiekosten voor rekening van de overige eigenaren kunnen worden gebracht zijn het meest 'explosieve' onderdeel van deze regeling, maar ik wil mij bewust beperken tot het kernaspect stroomvoorziening. Ook op dat niveau slaat het voorstel de plank mis en wordt dwang (klinkt flink) verward met effectieve beleidsvoering.

Voordat u met belastende wetgeving voor VvE's begint, moet u eerst het probleem behoorlijk in kaart brengen. De afgeleide cijfers die nu in de bijlagen staan zijn gebaseerd op 'verkennend onderzoek' van het CBS waarbij parkeren geen rol speelde. Bij hoeveel bestaande appartementengebouwen zijn er eigen parkeerplaatsen? Breng in kaart welke combinaties van gebouwen en parkeervoorzieningen je daarbij kunt onderkennen en waar die gelegen zijn. De diversiteit is groot. Inventariseer gelijk waar zich grofweg de parkeerkelders met brandrisico bevinden en hoeveel dat er zijn. Dan kan ook die discussie

op basis van feiten verder gebracht worden. Dit is geen moeilijk onderzoek en hoeft niet lang te duren. Het objectiveren van het brandrisico is van groot belang om de juiste maatregelen te kunnen bepalen en het draagvlak te verbeteren.

Zelfs als het na de nadere analyse van de in aanmerking komende aantallen VvE's nog de moeite waard is om er beleid voor te maken, is deze regelgeving niet de eerste stap. Want zoals gezegd: de olifant in de kamer zijn de hoge vaste kosten van aansluitingen met een hoog vermogen. Wij zijn allemaal gewend aan het 'sociale tarief' van ca. € 200 per jaar voor de vaste kosten van de elektrische aansluiting van een woning. Ook de miljonair in een niet te grote vrijstaande woning betaalt dat tarief. Maar dat wordt een heel ander bedrag als je een groter vermogen nodig hebt. Het feitelijke laadpunt met een eindje kabel is geen probleem voor de VvE.

Momenteel wordt de beperkte aansluitcapaciteit in de VvE parkeergarage 'opgelost' met 'slimme laadinfrastructuur', wat een hele industrie is geworden. Goedwillende (en goedgelovige) VvE's laten dan op elke parkeerplek een laadpunt aanbrengen en dat geheel wordt aangesloten op de bestaande stroomaansluiting van de VvE. Het beperkte beschikbare vermogen wordt verdeeld met een 'load balancer'. Dat gaat goed zolang er enkele bescheiden elektrische auto's in de garage staan, maar als het er meer worden niet meer. De beleidshypothese is dat alle auto's min of meer elektrisch worden. Dan moet je daar je beleid op baseren, ook al gaat de ingroei natuurlijk geleidelijk.

Als de VvE voor de ogenschijnlijk goedkope load balancer oplossing heeft gekozen dan kijk je na het wakker worden angstig op je app om te constateren dat het ontbijt bij het snellaadstation wordt genoten en de eerste afspraak helaas niet wordt gehaald.

Die hoge vaste kosten voor de aansluiting is een raar verhaal. Bedenk dat de appartementen in mijn gebouw elk een 3 x 25A aansluiting hebben, dat is ruim 17 kW per appartement en ruim 850 kW voor alle appartementen samen! Als de bezitters van een elektrische auto allemaal een kabel zouden trekken van hun appartement naar hun parkeerplaats hebben ze geen verzwaaring nodig van hun individuele aansluiting. Maar het is een absurde oplossing. De aansluiting van de algemene ruimte verzwaren betekent dat mijn VvE een veelvoud gaat betalen van de huidige ruim € 2200 per jaar, we zijn dan geen kleinverbruiker meer. De miljonair in zijn vrijstaande woning heeft nergens last van en de VvE-bewoner is weer de klos.

Bij een kleiner of groter gebouw zijn de verhoudingen anders, maar het probleem blijft hetzelfde. Als u dat wil oplossen moet u met de netbeheerders afspreken dat ze voor laadpunten aparte aansluitingen maken binnen appartementengebouwen, met een eigen meter en beperkte aanleg- en vaste kosten. De VvE heeft dan ook wat administratie, maar de kosten van de laadpunten en komen dan eenduidig voor rekening van de elektrische rijders. U veronderstelt dat de VvE de extra kosten voor het elektrisch laden nu ook kan doorbelasten. Daar geloven de leden terecht niet in, want dat wordt in de praktijk heel ingewikkeld. En als de netbeheerders aangeven dat ze dat vermogen helemaal niet kunnen leveren de komende 10 jaar dan is dat het probleem. Ga dat dan eerst oplossen.

Het is onterecht dat er VvE's zijn die besluiten dat de laadpunten een 'standaard' voorziening worden waar elk appartement aan moet meebetalen. Ik vertrouw dat de rechter een streep door een dergelijke regeling gaat zetten, zelfs als deze met een gekwalificeerde meerderheid is beslist. Het gaat niet aan VvE-leden die fietsen en het OV of een (elektrische) deelauto gebruiken te laten opdraaien voor deze kosten net als voor hoge kosten voor het brandveilig maken van de parkeerkelder voor elektrische auto's. Een elektrische auto is klimaattechnisch beter dan een gewone auto (als er groene stroom wordt geladen) maar zelfs dan blijft het een energie- ruimte- en grondstoffen verslindend ding. In een stedelijk milieu ligt het stimuleren van elektrische deelauto's veel meer voor de hand dan het bevorderen van privé-autobezit.

Kortom: regel met de netbeheerders een aanbod voor VvE's dat ze een eigen aansluiting voor de elektrische auto's kunnen krijgen met een eigen meter en een gematigd eigen vastrecht, want het vermogen hebben de bewoners al betaald. Uiteraard verplicht groene stroom als voorwaarde, anders is er geen klimaatwinst. De kosten van de stroomvoorziening (en de evt. kosten voor specifieke brandpreventiemaatregelen) kunnen dan door de elektrische rijders worden afgerekend. Geen VvE die dan nog de elektrische rijders een strobreed in de weg zal leggen. Met een redelijk vastrechtstarief is dat voor de elektrische rijders ook betaalbaar. En als over een paar jaar blijkt dat iedereen naar de snellader rijdt, net als dat je benzine tankt, dan ruimen de elektrische rijders hun laadinstallatie weer op en betalen daar ook de kosten van. Wij hebben nu ook een Tesla in de garage die geen laadpunt wil. Hij laadt overdag bij de baas en aanvullend bij de snellader. Wat u nu probeert kan niet werken en gaat het draagvlak voor noodzakelijke klimaatmaatregelen een flinke knauw geven bij veel mensen omdat dit voorstel mensen op titel van het klimaat onrecht aandoet zonder dat het klimaatvoordeel deugdelijk is onderbouwd en met gruwelijke ingewikkeldheid als gevolg.

Regel krachtige prikkels voor het klimaat en neem obstakels weg, maar laat de mensen zelf kiezen en de VvE's zelf beslissen.