



Ruim 750 belangstellenden volgden op 12 augustus jl. het webinar 'Internetconsultatie notificatieregeling oplaadpunten VvE's' dat gepresenteerd werd door Kees Oomen, directeur van VvE Belang. Het aantal vragen was groot (zie de kaders bij dit artikel) en enkele deelnemers vroegen om een artikel over de notificatieregeling. Aan die wens geven we graag gehoor.

Notificatieregeling oplaadpunten VvE's

Werk aan de winkel voor het VvE-bestuur

Het wetsvoorstel regelt het plaatsen van een oplaadpunt voor elektrische voertuigen zonder toestemming van de Algemene Ledenvergadering op een privéparkeerplaats of op een parkeerplaats op een gemeenschappelijk gedeelte in/bij het complex. Let wel: in dat laatste geval blijft de

Wie is verantwoordelijk voor een fout in de beoordeling van het werkplan?

Het bestuur van de VvE heeft de verantwoordelijkheid het werkplan te beoordelen. De verantwoordelijkheid voor een fout in de beoordeling ligt daarmee dus in principe bij het bestuur. Het is echter niet mogelijk om hier een algemeen antwoord op te geven: het is afhankelijk van de aard en ernst van de fout, de verwijtbaarheid (kan bepaalde kennis worden verwacht van een bestuur?) en de gevolgen (is er schade?). Dit kan dus van geval tot geval verschillen. NB: dit is ook de reden dat sommige deelnemers aan het webinar aangaven dan liever geen bestuurslid meer te zijn...

parkeergelegenheid als zodanig. In de praktijk gaat het meestal om parkeerplaatsen in parkeergarages.

Dit voorstel vormt een enorme versoepeling van (een deel van) de wetgeving, want de besluitvorming door de VvE wordt er ingrijpend door gewijzigd. In plaats van toestemming door de ALV is alleen een melding aan de VvE vereist. Ofwel: van een notificatie. Overigens: de internetconsultatie (waarbij iedereen zijn/haar mening over het wetsvoorstel mocht geven) is beëindigd op 6 september jl. Het wetsvoorstel moet nu nog een heel traject doorlopen.

1,7 miljoen laadpunten

De voorgeschiedenis van het wetsvoorstel gaat al ruim vijf jaar terug. Een belangrijke mijlpaal was de Kamerbrief die op 19 december 2019 naar de Tweede Kamer werd gestuurd. Daarin meldde de minister dat hij streeft naar een notificatieregeling voor laadpunten. Reden: de doelstelling van het Klimaatakkoord is dat er in Nederland in 2030 1,9 miljoen elektrische auto's rondrijden en dat er 1,7 miljoen

(Lees verder op pagina 65)

VvE's kunnen via de 'Subsidieregeling energiebesparing eigen huis' (SEEH) een bijdrage van 75 % krijgen van de kosten voor advies voor het realiseren van één of meer laadpunten voor elektrische auto's. Het te ontvangen bedrag is maximaal € 1.500. De sluitingsdatum van de subsidie is 1 oktober 2023 en met een subsidie-plafond € 900.000 is er ruimte voor maximaal 600 subsidietrajecten.

Informatie en aanvragen:

www.rvo.nl/seeh

Bezwaren tegen het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel brengt voor VvE-bestuurders een forse verzwaring van taken met zich mee. Bovendien staan er veel onduidelijkheden in en is er te weinig aandacht voor de brandveiligheid. VvE Belang heeft dat aan de betrokken ministeries gemeld.

De kosten

De parkeergarage moet brandveilig worden gemaakt. De kostenverdeling tussen de eerste elektrisch rijder en degenen die later aansluiten, is onduidelijk. Er moet ook duidelijkheid komen over de handelwijze als het gaat om de gemeenschappelijke delen die betrokken zijn bij de installatie, zoals de elektriciteitsinstallatie.

Bovendien: de kosten van eventuele aanpassingen van de parkeergarage zijn voor kosten van de VvE. Omdat deze aanpassingen niet in het MJOP zijn opgenomen, worden ze gezien als exploitatiekosten. De ALV moet daarover stemmen. Wat te doen als de meerderheid tegen stemt?

Onduidelijkheden

In het wetsvoorstel staat dat er voor deze kwestie veel geregeld gaat worden via een algemene maatregel van bestuur (AMvB). De Tweede Kamer hoeft daar niet over te stemmen. Maar die AMvB is er nog niet, dus weet niemand wat de regels zullen zijn.

VvE Belang is groot voorstander van een AMvB, maar die moet dan wel veel meer omvatten dan alleen een regeling voor laadpalen. Anders moet er op termijn weer veel geregeld worden om ook andere onderwerpen in de AMvB op te nemen. Het is beter om dat in één keer te doen - en dan goed.

Veel werk voor het bestuur

Het VvE-bestuur krijgt te maken met een enorme verzwaring van de taken: het geven van informatie, de beoordeling van het werkplan, de aanpassing van het huishoudelijk reglement etc.

Brandveiligheid

Er zijn grote zorgen over de brandveiligheid. Als de brandweer adviseert om geen laadpalen in de parkeergarage te plaatsen, kan het VvE-bestuur moeilijk tegen dat advies ingaan. In het wetsvoorstel staan geen brandveiligheidseisen. VvE Belang stelt dat een brandveiligheidsadvies in alle gevallen onderdeel moet zijn van de voorwaarden om een laadpunt te realiseren.

Wat dan wel?

- Bestuurders vinden dat de overheid moet zorgen voor voldoende laadpalen in de publieke ruimte, in de omgeving van het gebouw. Zij vinden dat de VvE niet mag worden belast met deze taak, waarvoor veel expertise nodig is.
- Als de regeling er toch komt, dan moet er veel meer ondersteuning komen voor besturen op het gebied van deskundigheid en financiën, zoals een brede subsidieregeling.
- Het appartementsrecht moet op veel meer punten worden gemoderniseerd; niet alleen als het gaat om laadpalen.
- Als een VvE zelf een basisinfrastructuur wil aanleggen, moet daarvoor ruimte zijn.

Het wetsvoorstel vormt een enorme versoepeling van (een deel van) de wetgeving, want de besluitvorming door de VvE wordt er ingrijpend door gewijzigd

“

Ons reglement van splitsing verbiedt elektrische auto's in de parkeergarage.

Dat is onmogelijk als de parkeerplaats uw eigendom is. De VvE mag geen inbreuk maken op het eigendomsrecht. Los van de inbreuk op het eigendomsrecht komt ons dit vreemd voor. We weten niet van welke datum het bewuste splitsingsreglement is, maar elektrische auto's zijn iets van de afgelopen jaren. Bij de meest recente splitsingsaktes is MR 2017 van toepassing; bij oudere aktes is het zeker niet opgenomen bij het opstellen van de splitsingsakte. Er zijn echter VvE's die hebben geopperd het splitsingsreglement op dit punt aan te passen. In de splitsingsakte is opgenomen wat de bestemming is van het privégedeelte. Of het juridisch houdbaar is te bepalen dat op een parkeerplaats geen elektrische auto's mogen worden geparkeerd, is de vraag.