

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

1. Wat is de aanleiding?

Dit wetsvoorstel vloeit voort uit de aangenomen motie van het lid Van Eijs (D66)¹ over het bespoedigen van de besluitvorming binnen VvE's bij verduurzaming. De huidige besluitvormingsregels voor VvE's kunnen een belemmering vormen voor de groeiende vraag van individuele appartementseigenaars naar oplaadpunten en de verduurzaming van het vervoer.² De Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland heeft naar aanleiding van de motie van het lid Van Eijs een advies uitgebracht. De Werkgroep acht ten behoeve van energiebesparing, verduurzaming en plaatsing van oplaadpunten een versimpeling van de besluitvorming bij VvE's nodig, om te voorkomen dat individuele appartementseigenaars afhaken.³ De Nationale Agenda Laadinfrastructuur, onderdeel van het Klimaatakkoord, is opgesteld om de uitrol van laadpunten te versnellen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is specifiek voor VvE's opgenomen dat, om de uitrol van oplaadpunten te vergemakkelijken, onder meer wordt gedacht aan de vereenvoudiging van regels rondom besluitvorming bij VvE's.⁴

2. Wie zijn betrokken?

VvE-bestuurders, individuele appartementseigenaars, beheerders, woningcorporaties, particuliere verhuurders, het notariaat, advocaten, verzekeraars, juristen en banken. De Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland is bij een preconsultatie van het wetsvoorstel betrokken. De werkgroep bestaat uit verschillende VvE-(praktijk)deskundigen, vertegenwoordigd vanuit de Koninklijke Notariële Beroepsorganisatie (KNB), stichting VvE Belang, Vastgoedmanagement Nederland (VGMNL), Vereniging Eigen Huis, de advocatuur, wetenschap en deskundigen op het gebied van woningcorporaties en gemengde VvE-complexen.

3. Wat is het probleem?

Elektrisch vervoer wordt steeds populairder. Daarnaast streeft het kabinet ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.⁵ Om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te kunnen voldoen, wordt in de private sector een grote behoefte aan laadinfrastructuur van elektrische auto's verwacht. Het huidige tempo van uitrol van laadinfrastructuur is onvoldoende om dit doel te behalen.⁶ Een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is dan ook noodzakelijk.⁷ Wanneer de eindgebruiker van het oplaadpunt niet zelfstandig kan beslissen over plaatsing van het oplaadpunt, komt de realisatie van het oplaadpunt vaak niet tot stand.⁸ Appartementseigenaars binnen een VvE kunnen niet zelfstandig beslissen over de plaatsing van een oplaadpunt. De vergadering van eigenaars moet toestemming aan de individuele appartementseigenaar geven voor de plaatsing van het oplaadpunt.

¹ Kamerstukken II 2018/19, 35000 VII, nr. 59.

² Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars, Utrecht 2019, p. 9, 18. *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6, 8 46, 47.

³ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 25.

⁴ Nationale Agenda Laadinfrastructuur 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 61.

⁵ Regeerakkoord 2017: *Vertrouwen in de toekomst*, p. 39.

⁶ *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6

⁷ APPM, *Prognose laadinfrastructuur*, 2017 in de *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 46 en 47.

⁸ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 34.

4. Wat is het doel?

Doel is het wegnemen van belemmeringen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeervoorzieningen die in beheer zijn van VvE's door middel van een notificatieplicht (meldingsplicht). Daarmee wordt de uitrol van laadinfrastructuur bij VvE's bespoedigd, zodat bij wordt gedragen aan het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

VvE's kunnen het eigen splitsingsreglement reeds aanpassen en zodoende de bestaande notificatieplicht- en regeling uit modelreglement 2017 opnemen in het splitsingsreglement. Dit is niet eenvoudig. Daarom is de invoering van een notificatieplicht- en regeling in een wettelijke regeling gewenst, zodat iedere individuele appartementseigenaar ongeacht het van toepassing zijnde splitsingsreglement, onder voorwaarden een oplaadpunt kan plaatsen.

6. Wat is het beste instrument?

De huidige besluitvormingsregels voor VvE's kunnen een belemmering vormen voor de groeiende vraag van individuele appartementseigenaars naar oplaadpunten.⁹ Diverse gemeenten hebben in het verleden subsidie verstrekt aan woningeigenaren, al dan niet wonend in een VvE, voor het plaatsen van oplaadpunten op eigen terrein.¹⁰ VvE's worden door middel van specifieke informatievoorziening ondersteund bij het realiseren van oplaadpunten op de VvE-parkeergelegenheid. Zo is door de G4-gemeenten en de MRA-E de brochure 'Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE' en de bijbehorende 'Juridische Toolkit' ontwikkeld.¹¹ De brochure is geactualiseerd en ook is de website vveladen.nl gelanceerd. De genoemde subsidies en VvE-informatievoorziening hebben niet geleid tot de benodigde versnelling in de aanleg van oplaadpunten bij VvE's.¹²

Ook is geprobeerd om VvE's te stimuleren in het plaatsen van oplaadpunten op de VvE-parkeergelegenheid door middel van een aantrekkelijke lening. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft mogelijk gemaakt dat VvE's sinds 2019 bij het Nationaal Warmtefonds (voorheen Nationaal Energiebespaarfonds) ook terecht kunnen voor een energiebespaarlening tegen een lage rente en lange looptijd voor het plaatsen van oplaadpunten.¹³ Deze financiële prikkel heeft vooralsnog niet geleid tot meer oplaadpunten bij VvE's.

Wanneer de individuele appartementseigenaar niet zelfstandig kan beslissen over plaatsing van het oplaadpunt, komt de realisatie van het oplaadpunt vaak niet tot stand.¹⁴ Door een notificatieplicht heeft de eindgebruiker van het oplaadpunt meer regie over plaatsing van het oplaadpunt. Ook de werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland heeft onder andere geadviseerd om bij AMvB een notificatieplicht onder voorwaarden mogelijk te maken voor het plaatsen van een oplaadpunt, zowel op een privé-parkeervak als een gemeenschappelijke parkeergelegenheid (zonder exclusief gebruiksrecht van het parkeervak).¹⁵

⁹ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars, Utrecht 2019, p. 9, 18. *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, p. 6, 8 46, 47.

¹⁰ <https://www.flowcharging.com/electrisch-rijden/subsidie-per-gemeente/> en <https://www.nederlandvve.nl/vve-nieuws/subsidie-amsterdam-laadpaal-vve>

¹¹ <https://vveladen.nl>.

¹² *Nationale Agenda Laadinfrastructuur* 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 61.

¹³ Nationaal Warmtefonds, 'Laadpalen bij appartementen een stap dichterbij', 3 juli 2019.

¹⁴ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 34.

¹⁵ Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 25.

Het VvE-bestuur toetst aan de hand van het werkplan of de appartementseigenaar aan alle voorwaarden van de notificatieregeling of de eventuele eigen voorwaarden heeft voldaan en stelt eventueel daartoe aanpassingen aan het werkplan voor. Indien niet aan alle voorwaarden is voldaan en/of een oplaadpunt alsnog wordt geplaatst, kunnen de VvE of de overige appartementseigenaar(s) de notificerende appartementseigenaar(s) aanspreken op hun verplichting om te voldoen aan de voorwaarden van de notificatieregeling en/of de eventuele eigen voorwaarden. Omgekeerd kan het ook voorkomen dat de individuele appartementseigenaar of groep appartementseigenaars die een oplaadpunt wensen te plaatsen en daarbij voldoen aan alle voorwaarden, onterecht door de VvE in de plaatsing van het oplaadpunt worden belemmerd, doordat de VvE in de splitsingsakte en/of via een vergaderbesluit aanvullende voorwaarden voor de plaatsing van het oplaadpunt stelt die in strijd zijn met de voorwaarden van de notificatieregeling. De plaatsende individuele appartementseigenaars kunnen de VvE aanspreken op het feit dat de VvE niet langer de bevoegdheid heeft om de voorgenomen plaatsing van het oplaadpunt te weigeren, wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden van de notificatieregeling en eventuele eigen voorwaarden die niet in strijd zijn met de voorwaarden van de notificatieregeling.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Dit wetsvoorstel leidt op zichzelf niet tot een toename van regeldruk, omdat de bijbehorende voorwaarden bij AMvB worden uitgewerkt. Ter vaststelling van de regeldruk is om die reden de regeldruk berekend aan de hand van minimale en maximale scenario's.¹⁶ Daarbij zijn de voorbeelden van voorwaarden, zoals genoemd in paragraaf 3.5 van deze memorie van toelichting, als uitgangspunt genomen. Deze voorwaarden moeten nog nader ingevuld en geconcretiseerd worden bij het opstellen van de AMvB. De lastendruk zal dan opnieuw berekend worden.

De invoering van de notificatieplicht zorgt voor een vermindering van de structurele regeldruk voor VvE-besturen en appartementseigenaars als het gaat om de besluitvorming.¹⁷ Op dit moment, onder de bestaande besluitvormingsregels, doet de individuele appartementseigenaar die een oplaadpunt wil plaatsen bij een privé-parkeervak en/of op de gemeenschappelijke parkeergelegenheid hiervoor een voorstel aan het VvE-bestuur. Vervolgens moet er door de vergadering van eigenaars over dit voorstel van de appartementseigenaar met meerderheid van stemmen worden besloten om het oplaadpunt daadwerkelijk te kunnen plaatsen. Het vervallen van de toestemming van de VvE is een structurele besparing van de regeldruk van minimaal 21.603 uren en maximaal 66.249 uren per jaar. Met een uurtarief van €15,- voor burgers en € 54,- voor bedrijven gezamenlijk is de structurele regeldrukreductie voor de besluitvorming minimaal € 408.285,- en maximaal € 1.252.110,- per jaar. Indien deze bedragen worden uitgesplitst, is de lastenreductie voor bedrijven minimaal € 116.640,- en maximaal € 357.750,- per jaar en voor burgers minimaal € 291.645,- en maximaal € 894.360,-.

Naar verwachting zal het primaire effect van de notificatieregeling zijn dat de uitrol van oplaadpunten op privé-parkeervakken en op gemeenschappelijke parkeergelegenheden toeneemt. Individuele appartementseigenaars met een wens om een oplaadpunt te plaatsen, kunnen door de notificatieregeling zelfstandig besluiten om een oplaadpunt te plaatsen, mits aan alle geldende voorwaarden wordt voldaan. Er is geen meerderheidsbesluit van de vergadering van eigenaars meer nodig om een oplaadpunt te realiseren. Als gevolg van deze wijziging zullen appartementseigenaars dan ook relatief eenvoudig een oplaadpunt kunnen plaatsen. Zowel de werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland als Ecorys zien de notificatieplicht en -regeling als oplossing voor het vergemakkelijken van het plaatsen van oplaadpunten.¹⁸

¹⁶ Rapport Sira Consulting, Regeldruk besluitvorming VvEs laadpunten (2020) en Oplegnotitie Sira Consulting Regeldrukonderzoek vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpalen VvE's.

¹⁷ Rapport Sira Consulting, Regeldruk besluitvorming VvEs laadpunten (2020), p. 17 en Oplegnotitie Sira Consulting Regeldrukonderzoek vereenvoudiging besluitvormingsprocedure laadpalen VvE's, p. 18

¹⁸ Ecorys, *Laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving*, Rotterdam 2017, p. 12; Werkgroep Modernisering Appartementsrecht Nederland, *Besluitvorming inzake energiebesparing en laadpalen bij verenigingen van eigenaars*, Utrecht 2019, p. 12.

Als secundair effect van de notificatieregeling zullen VvE's die oplaadpunten nu nog niet in overweging nemen, er door de notificatieregeling toch voor gaan kiezen om zelf oplaadpunten te plaatsen. Wanneer er bij VvE's wel is voorzien in een oplaadpunt voor algemeen gebruik, zullen individuele appartementseigenaars gemakkelijker overstappen op een elektrische auto, hetgeen de CO2-uitstoot vermindert en ertoe leidt dat de doelen in het Klimaatakkoord sneller worden behaald.