



Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
Minister van Justitie en Veiligheid  
Den Haag

Verzonden via link:

[https://www.internetconsultatie.nl/notificatieregeling\\_oplaadpunten\\_vve](https://www.internetconsultatie.nl/notificatieregeling_oplaadpunten_vve)

Datum: 3 september 2021  
Afzender: Branchevereniging VvE Beheerders (BVVB)  
E-mail: [info@bvvb.nl](mailto:info@bvvb.nl)  
Onderwerp: Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten VvE's/Internetconsultatie

Geachte dames, geachte heer,

Allereerst bedanken wij u, dat wij in de gelegenheid worden gesteld te reageren op bovenvermeld gecompliceerd onderwerp. Als brancheorganisatie voor uitsluitend VvE Beheerders is ons beleid hoofdzakelijk gestoeld op praktijkervaring vanuit onze leden. Wij hebben geen bezwaar tegen openbare publicatie van onze reactie.

Vastgesteld hebben wij wel, dat voor een snelle gedegen reactie de periode tussen publicatiedatum (12-07-2021) en einddatum consultatie (06-09-2021) kort is. Dit komt door de vakantieperiode en het feit dat onze leden met hun onderneming druk met hun VvE werk bezig zijn, mede vanwege toename van het weer fysiek mogen vergaderen. De behoefte bij VvE's daaraan is groot. Tevens diende het door u aangedragen theoretisch kader aan onze praktijkervaringen te worden getoetst.

Het is niet zo, dat wij tegen een notificatieplicht zijn met uitwerking van voorwaarden bij AMVB. Integendeel. Wij pleiten al jaren voor het bespoedigen van besluitvorming bij VvE's en voor één helder praktisch Modelreglement. De vele Modelreglementen blijven (financieel) voer voor juristen en notarissen.

VvE's staan niet te trappelen om laadpalen te installeren, omdat besturen en leden zich **meer dan terecht** zorgen over de brandveiligheid van hun gebouw maken. Zolang daarover geen duidelijkheid is, is het maken van een pas op de plaats een goed besluit. "Bij de geringste twijfel niet doen!"

Het mag toch niet zo zijn, dat voor de Europese ambitie van duurzaam vervoer alles moet wijken. Het zal maar gebeuren, dat in een parkeergarage een elektrische auto in brand vliegt met alle ernstige consequenties van dien. Het geheel strookt ook niet met recente berichtgeving, dat MvBZK in gesprek gaat over toezicht brandveiligheid woongebouwen.

#### Feiten:

1. De komende jaren zal pas blijken of een elektrische auto (ev) echt een gevaar is.
2. Een ev is een rijdende energiebron (paar honderd volt).
3. Het opladen van de lithium accu brengt risico's met zich mee; onder andere door verkeerde kabels, technisch defect, productiefout, interne kortsluiting of mechanische beschadiging.
4. Lithium-ion accu's blijken kwetsbaar en zijn bij brand zeer moeilijk te blussen.
5. Voorbeelden van vlam vatten elektrische auto's en risico lithium-ion accu's: branden ev in showroom in Veendam en op parkeerterrein Enschede; begin 2020: onrust via het tv-programma Kassa over brandveiligheid parkeergarages in relatie tot ev's; 2020: ev's en hev's teruggeroepen vanwege brandgevaar door BMW, Ford en Hyundai; augustus 2021: General Motors roept elektrische auto's terug (LG accu's); Hyundai (model Kona) doet dit ook met dito accu; 23-08-2021: VW ID3, brand in Groningen
6. Het opladen in een parkeergarage is **extra** gevaarlijk (extra risicofactor).
7. Zeer hoge hitteontwikkeling bij brand ev met heftige rookontwikkeling en het vrijkomen van giftige en bijtende stoffen in een lage en grote ruimte.
8. Geen goede blusmethode bij ev-brand in een parkeergarage (is complex).
9. Hoewel de brandweer ervaring heeft opgedaan met het bestrijden van autobranden in parkeergarages, blijft brandbestrijding van de moderne auto, ook nog met veel kunststoffen, lastig en riskant.
10. Vanaf maart 2016 tot en met juni 2021, totaal 63 maanden, zijn er 47 autobranden in parkeergarages geweest (Bron: Excel Air)!
11. Brandweer Nederland wijst op het risico van een niet beheersbare brand van een ev.
12. Brandweer Nederland adviseert ev's niet te stallen en/of op te laden in de parkeergarage en te zoeken naar een alternatieve plaats buiten het gebouw.
13. Nadere voorwaarden brandverzekering (gebeurt al bij opladen accu's van scootmobielen en fietsen met elektrische ondersteuning) of hogere premie brandverzekering.
14. Bij brand in een (ondergrondse) parkeergarage met bovengelegen appartementen kan het gehele gebouw zeer ernstige constructieve schade oplopen.
15. In de norm NEN 1010 zijn eisen opgenomen voor de veilige installatie van laadpunten, maar zijn deze ook 100% van toepassing op ev-laadpalen/-punten?

16. De Nederlandse wet- en regelgeving stelt geen restricties aan toegang van elektrische voertuigen tot parkeergarages.
17. Internationaal zijn er geen standaard voorschriften voor laadpunten in garages.

### **Inhoudelijk:**

- Het plaatsen van een oplaadpunt op een privé-parkeervlak heeft de meeste kans van slagen, zeker op een VvE buitenparkeerterrein met privé appartementsrechten.
- Het plaatsen van een oplaadpunt op een privé-parkeervlak in een parkeergarage is af te raden, zeker in een (ondergrondse) parkeergarage met bovengelige appartementen. Zie bovenstaande feiten.
- Ook geldt dit voor een (ondergrondse) parkeergarage met gemeenschappelijke parkeervlakken en daarboven gelegen appartementen.
- Volgens de cijfers van Sira Consulting B.V., waarover later meer, betreft het 80109 privé-parkeervlakken, waarvan sowieso die in alle parkeergarages afvallen en die van de vele eigenaars die op de korte termijn geen oplaadpunt wensen.
- Het kan voor de eigenaar, die als eerste een laadpunt op zijn privé-parkeervlak laat installeren een dure grap zijn.
- Het aanleggen van de infrastructuur van de gemeenschappelijke voorziening naar de laadpaal kan oplopen tot € 20.000,00!
- Over de tweede situatie van de notificatieverplichting die ervoor zorgt, dat één of meer appartementseigenaars op een gemeenschappelijk gedeelte een oplaadpunt kunnen plaatsen, kunnen wij kort zijn. *“Dit wordt een drama!”*
- Alle eigenaren betalen voor het onderhoud en hebben recht om op elke plek te parkeren.
- Het exclusieve gebruik dan wel het vestigen van een opstalrecht is niet eerlijk tegenover de andere eigenaars, temeer omdat dan de beste plaatsen worden “ingepikt”. Er wordt een plek uit het geheel/de gemeenschappelijkheid onttrokken.
- Volgens onze ervaring zijn er bij gezamenlijke parkeerterreinen vaak te weinig plaatsen. Het is bij laat thuiskomen nog meer een crime een plek te vinden.
- De rapportage van Sira Consulting is niet representatief; er zijn alleen maar aannames. Dit kan ook niet anders, als er maar drie respondenten zijn.
- De berekende besparing in uren is minimaal; de regeldruk op de VvE zal slechts ten aanzien van de besluitvorming gering verminderen.
- De beheerkosten, eventueel door aanvullende eisen van bijvoorbeeld installatie van een automatische blusinstallatie, detectiesysteem, rook-warmteafvoersysteem, gewijzigde regelgeving, e.d., zullen toenemen, zowel in de oude als nieuwe situatie.
- In de eenmalige fase: beoordeling werkplan, check erkend installateur, inspectie werk (aanhelen muur, vloer, bekabeling wegwerken, brandwerend afdichten openingen kabels, etc.).

- In de structurele fase: werk in het kader van de infrastructuur en brandveiligheid, bespreking/overleg Brandweer, afrekening stroomverbruik, etc.

### Ter overweging

Het streven is, dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Dit houdt niet in, dat elektrisch vervoer voor elke Nederlander te betalen is. Het huidige tempo van uitrol van laadinfrastructuur wenst u te versnellen. Bij de VvE's gaat u dit bewerkstelligen door middel van het "Wetsvoorstel notificatieregeling oplaadpunten VvE's".

Dit is geen goede zaak, omdat er volgens ons geen echte versnelling zal plaatsvinden. Wij voeren voorts als verdere tegenargumenten aan:

1. Niet iedere eigenaar van een appartement is vermogend en heeft voldoende liquide middelen.
2. Veel senioren in een VvE zitten daar niet op te wachten. Onze ervaring is, dat zij op fossiele brandstof blijven rijden en zeggen dat het hun tijd wel zal uitdienen.
3. De VvE blijft te allen tijde voor het gebouw verantwoordelijk en krijgt met hoge en extra beheerkosten - *op basis van geen democratisch besluit* - te maken, omdat een enkeling een eigen ev olaadpunt wil.
4. **(Ondergrondse) parkeergarages met bovengelegen appartementen zijn het grootste veiligheidsrisico!**
5. Het is tot en met 2030 praktisch onhaalbaar alle parkeerplekken van individuele eigenaren van laadpalen te voorzien.
6. De actie met betrekking tot gemeenschappelijke parkeerplekken is buitenproportioneel. Wij vragen ons af, of dit niet in strijd is met het gelijkheidsbeginsel (Artikel 1 van de Grondwet). Eigenaren met geld onttrekken een deel uit de gemeenschappelijkheid ten eigen faveure en omdat de overheid een energiedoelstelling "coute que coute" nastreeft. Wij hebben deze gedachte/vraag voor advies aan onze jurist voorgelegd.
7. Tot slot. Duurzaam vervoer versus een nieuw milieuprobleem. Hoe gaat de overheid met afgedankte batterijen om? Er zijn nog geen ondernemingen, die verantwoord deze accu's (in 2030 12 miljoen ton aan lithium-ionbatterijen) kunnen recyclen.

### Conclusie

Het zal duidelijk zijn, dat wij, zoals de meeste VvE's, tegen dit wetsvoorstel zijn. Ten aanzien van privé-parkeervlakken in de open lucht nuanceren wij onze visie, omdat dit minder risicovol voor het gebouw is.

Het is wachten op **echte** duidelijkheid, zoals brandveilige garantie op accu's en een brandweer, die ev-branden aankan, alsmede op een nieuwe NEN-norm waarin de laatste inzichten over het parkeren en opladen van elektrische auto's worden meegenomen, en waterdichte (internationale) regelgeving.

Er wordt door partijen beweerd, dat volgens onderzoek de angst voor brand door laadpalen ongegrond is. Ook al zou de accu-auto even (on)veilig als de fossiele auto zijn, dan kan (het gevoel van) angst niet worden weggenomen. Zeker een overheid die ten dienste van de burger staat, mag terechte angst niet bagatelliseren. Het is begrijpelijk, dat VvE's eerst over de hiervoor genoemde zekerheden wensen te beschikken, alvorens hun volledige medewerking aan het installeren van ev-laadpalen/-punten te verlenen. Het is tenslotte hun gebouw.

Nogmaals, wij zijn niet tegen een wetsvoorstel notificatieregeling. Wij gaan echter niet akkoord met onverantwoorde versnelling van oplaadpunten bij VvE's, omdat dit wetsvoorstel geen zoden aan de dijk zet. Daarbij zullen bij gewijzigde bouwinstallatie-technische regelgeving de VvE's met extra hoge bouwtechnische kosten te maken krijgen. Deze kosten zijn zelfs voor de individuele eigenaar van een laadpaal niet op te brengen.

Wij moeten er niet aan denken, dat er onverhoopt brand in een (ondergrondse) parkeergarage met bovengelegen appartementen uitbreekt. In dit verband citeren wij Mr. Pieter van Vollenhoven, oud voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, naar aanleiding van de zeer ernstige Londense Grenfell-flatbrand is 2017: *“Overheid geeft te veel uit handen.” “We leven in een tijd van zelfregulering, we laten het aan de sector zelf over. Maar de overheid is verantwoordelijk.” “Als het misgaat, is er niemand meer thuis!”*

### **Moet het dan eerst in een parkeergarage met bovengelegen woonappartementen misgaan?**

Wij vertrouwen erop hiermede onze zienswijze duidelijk te hebben weergegeven.

Hartelijke groet,

BVVB  
Branchevereniging VvE Beheerders

W. D. (Daan) Fons  
Voorzitter