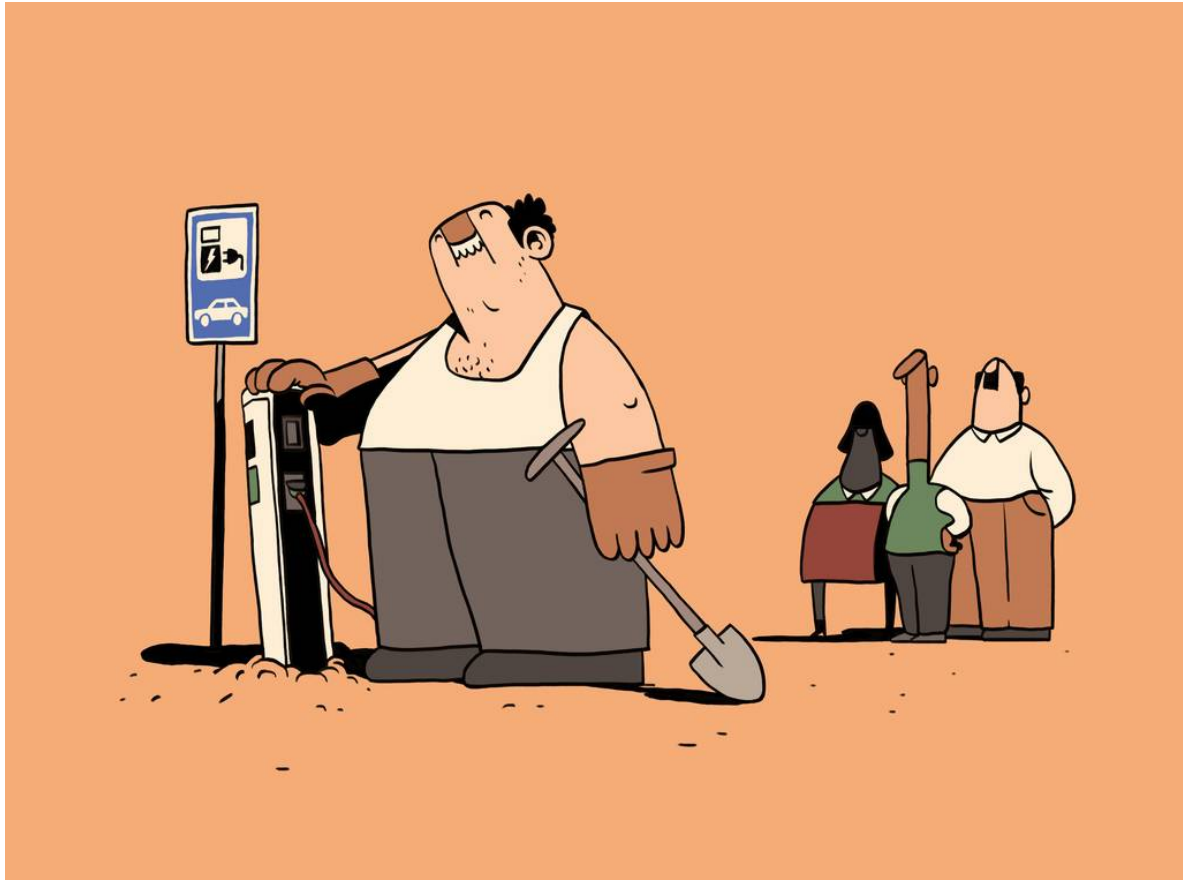


Hoe krijg je een laadpaal in je VvE-garage geplaatst?

Beter leven



MATTEO BAL

Er moeten meer laadpalen komen in garages van Verenigingen van Eigenaren, vindt het kabinet. Een wetsvoorstel moet hierbij helpen, maar het blijkt lang niet altijd makkelijk om die palen geplaatst te krijgen in VvE-ruimtes. Waar moet je rekening mee houden?

BARD VAN DE WEIJER

Mensen die van een uitdaging houden, gaan kitesurfen bij windkracht 11, halen een politieauto rechts in met 140 kilometer per uur, kopen een Rolex op het dark web, of ze vragen bij hun Vereniging van Eigenaren een laadpaal aan voor de gezamenlijke parkeergarage.

Net zoals een eigen hard goud waard is, is een eigen laadpaal dat ook. Want wie zijn elektrische auto kan opladen op de eigen parkeerplaats, heeft immers elke ochtend een volle 'tank' en hoeft nooit bij weer en ontij op zoek naar een publieke paal langs de straat.

Eigenaren van een woning met een oprit hebben het relatief makkelijk. Maar bewoners van een appartementencomplex met een gezamenlijke parkeergarage, moeten flink wat hobbels nemen voor ze kunnen genieten van persoonlijke laadluxe. Zomaar een paal plaatsen in de gemeenschappelijke ruimte mag niet volgens de splitsingsakte van de meeste Verenigingen van Eigenaren (VvE's). Er moeten namelijk veranderingen aan het gebouw aangebracht worden, daar moet een aanvraag voor worden ingediend en daar moet tijdens een algemene ledenvergadering een meerderheid van de bewoners vóór zijn.

Dat is vaak problematisch, vanwege die aanpassingen en ook omdat soms een zwaardere netaansluiting nodig is. Dat leidt tot kosten. De vraag is vaak wie dat gaat betalen. Als de eerste e-autobezitter dat moet doen, profiteren VvE-leden die later volgen daarvan. Aan de andere kant zullen er altijd medebewoners zijn die nog jaren in hun brandstofauto willen blijven rijden en geen zin hebben om te investeren in iets wat niet direct in hun voordeel is.

'Het is een netelig onderwerp geworden', zegt Kees Oomen van VvE Belang, dat de belangen behartigt van ruim 12 duizend VvE's. 'Dat was het veel minder, tot een jaar of drie geleden.' Niet dat het aanvragen toen veel makkelijker ging, maar een uitzending van het consumentenprogramma Kassa, maakte de laadpaal in VvE-garages ineens omstreden, zegt Oomen. In die uitzending werd gewezen op de mogelijke risico's op brand bij inpandig laden. Wanneer de accu van een e-auto vlam vat, is het vuur lastiger te doven dan bij een gewone auto. Ook zijn de temperaturen hoger.

Tegelijk is de kans op brand met een e-auto gering: de afgelopen jaren is het in Nederland slechts een keer voorgekomen dat een e-auto aan een laadpunt in brand vloog, blijkt uit cijfers van het Instituut Fysieke Veiligheid. Niettemin zien veel VvE's inpandig laden als een risico, wat nog een hobbel opwerpt.

Hoeveel van de naar schatting 30 duizend VvE's met een parkeergarage inmiddels een laadpunt hebben geplaatst, kan het CBS niet zeggen. En

dus ook niet of er sprake is van stagnatie. Maar de overheid maakt zich zorgen en is bang dat VvE-leden afzien van de koop van een elektrische auto als ze niet kunnen laden op hun eigen parkeerplek, waardoor de overgang naar emissievrij rijden vertraagt. Daarom heeft het vorig kabinet afgelopen najaar een wetsvoorstel gepresenteerd waarin niet langer toestemming van VvE's nodig is voor het plaatsen van een laadpaal. Melden moet vanaf de zomer van volgend jaar voldoende zijn.

Op deze zogenoemde notificatieregeling is kritiek gekomen van betrokkenen. Het idee dat een melding voldoende moet zijn voor plaatsing, schiet volgens hen tekort. Een paal komt vaak niet alleen, er zijn ook vaak aanpassingen aan het gebouw nodig. En dat is algemeen bezit, waardoor er alsnog toestemming van de VvE nodig is. In veel gevallen kan een laadpaal dan alsnog tegen worden gehouden.

'De notificatieregeling is doorgeslagen', zegt Oomen. Er moet een beter evenwicht worden gezocht tussen de 'laadwens' en wat hij regie bij de uitvoering noemt. Die regie moet volgens hem verplicht bij het VvE-bestuur komen te liggen, zodra een lid zich meldt. 'Laat de VvE een installatiebedrijf kiezen en afspraken maken met andere bewoners.'

Voor VvE-besturen is er sinds vorig jaar subsidie voor advies over het plaatsen van palen. Oomen is ook voorstander van een subsidie om de brandveiligheid te verbeteren. Hij ziet heil in een technologie in ontwikkeling die kan detecteren of een accu oververhit dreigt te raken. In dit voorstadium van een mogelijke brand kan dan centraal de elektriciteitsvoorziening uitgeschakeld worden en kan de auto tijds naar buiten worden gehaald. Dat zou voor bestaande gebouwen een oplossing kunnen zijn die dure ingrepen overbodig maakt.

En de kosten? Die kunnen voor de eerste paar e-auto's beperkt blijven door te kiezen voor slimme laadtechnologie, die de beschikbare capaciteit verdeelt over meerdere voertuigen zonder het stroomnet van het gebouw te overbelasten. Zo kunnen vaak meerdere e-auto's op de bestaande elektriciteitsaansluiting worden aangesloten, aldus Oomen. Door de kosten zo laag mogelijk te houden, kan het draagvlak worden vergroot.

STAPPENPLAN VOOR LAADPAALPLAATSING

Als binnen een VvE behoefte ontstaat aan een laadpunt, is het verstandig volgens een stappenplan te werken. Hoe dat stappenplan eruit komt te zien, is afhankelijk van veel factoren. Op de website vveladen.nl staan deze keuzes uitgewerkt. Wat zijn de aandachtspunten?

- Breng in kaart bij bewoners hoeveel elektrische auto's er de komende jaren naar verwachting zullen komen.

- Als dat duidelijk is, kan er een inschatting worden gemaakt of de huidige elektrische installatie volstaat, of dat een zwaardere aansluiting nodig is.
 - Een zwaardere netaansluiting leidt tot hogere kosten. Wie betaalt deze? Als de VvE verwacht dat er de komende jaren meer laadpunten nodig zijn, is het misschien niet billijk deze kosten bij de eerste e-parkeerders te leggen.
 - Zijn er ingrepen nodig om de garage brandveilig te maken? Hoe worden de kosten hiervan verdeeld?
 - Waar komen de laadpunten? Voor de brandveiligheid is dicht bij de uitgang het best, maar dit is niet altijd haalbaar, omdat parkeerplaatsen vaak zijn toegewezen aan eigenaren. Even 'ruilen' met de burens lijkt handig, maar kan later tot problemen leiden. Bijvoorbeeld als de burens verhuizen of als zij later zelf een e-auto krijgen en willen laden op hun plaats.
-