

Onderwerp	Hoofdstuk-paragraaf	Opmerking: wat wijzigt, ontbreekt, is onjuist, niet uitvoerbaar of multi-interpretabel in de nieuwe situatie? Welke verkeerde keuze is gemaakt en waarom?	Verbetersuggestie: hoe zou het moeten zijn (wees concreet!)	Toelichting op je verbetersuggestie
Adviseur en advies brandveiligheid	par. 3 art. 12a lid 2 sub b in combinatie met art. 17 lid 2	De 1500 euro subsidie voor het brandveiligheidsadvies zal vaak niet toereikend zijn om deze advieskosten geheel te dekken. Voor een goed brandveiligheidsadvies voor parkeren en laden van elektrische auto's zal namelijk naar meerdere brandveiligheidsaspecten gekeken moeten worden.	1.1 De minister kan aan de vereniging subsidie verstrekken voor (een deel van) de advisering	
Adviseur en advies brandveiligheid	par. 3 art. 12a lid 2 sub b	Niet vermeld is dat het advies tot stand moet komen in overleg met de Veiligheidsregio. Het is belangrijk dat dit wel gebeurt om te kijken welke gevolgen dit heeft voor bestrijding van brand en voor het (eventuele) gebouw boven de inpandige parkeergelegenheid bij brand. Zeker als er gelijkwaardigheid in de parkeergarage is toegepast vanwege te groot brandcompartiment. In de gelijkwaardigheid is destijds in de uitgangspunten geen rekening gehouden met het andere brandscenario van een elektrische auto met themal run-away problematiek, een langere brandduur en de grotere buswaterbeoefte. Bovendien wordt er een "elektrisch tanksstation" gemaakt van de inpandige parkeergelegenheid door het plaatsen van oplaadpunten. Dit kan als een milieubelastende activiteit gezien worden in de zin van de aankomende Omgevingswet. Gemeenten hebben het recht om voor een dergelijke activiteit een vergunningsplicht op te nemen en daarmee tot binnenplanse omgevingsplanactiviteit te bestempelen. En vervolgens aanvullende voorschriften op te nemen in de vergunning voor brandveiligheid dan wel gebruiksbeperking uit oogpunt van brandveiligheid.	Een aanbeveling voor de borging van de brandveiligheid door toevoeging van de zinsnede: tot stand gekomen in overleg met de Veiligheidsregio. Dit laatste is het geval indien de parkeergelegenheid is gelegen in een gebouw met als gebruiksfunctie wonen, gezondheidszorg met bedgebied, bijeenkomstfunctie kinderopvang voor jonger dan 4 jaar en logiesfunctie en indien in de inpandige parkeergelegenheid een gelijkwaardigheid met betrekking tot brandveiligheid is toegepast en vergund. Snelladers d.w.z. oplaadpunten met een vermogen van meer dan 22 kW mogen alleen geplaatst worden met goedkeuring van het bevoegd gezag.	Voor het onderscheid qua vermogen tussen lader, semi-snelladers en snelladers zie o.a. https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/05/Visie%20op%20de%20laadinfrastructuur%20voor%20elektrisch%20vervoer.PDF
Adviseur en advies brandveiligheid	par. 3 art. 12a lid 2 sub b	Het normatief kader / normstellend kader ontbreekt. Er wordt naar geen enkele technische norm verwezen voor wat betreft de uitvoering van de oplaadpunten. Er wordt ook niet verwezen naar een wetgeving of besluit van waaruit naar technische normen wordt verwezen. Het is van belang voor de brandveiligheid dat de oplaadpunten zelf brandveilig zijn uitgevoerd en vakkundig zijn aangelegd om te voorkomen dat extra risico's van ontstaan en ontwikkeling van brand worden geïntroduceerd in inpandige parkeergelegenheden. In dit verband wijzen wij ook op de snelladers. Doordat deze met hogere stroomsterkten werken is per definitie de kans op ontstaan van brand tijdens het laadproces hoger. In bestaande parkeergarages die niet meer geoptimaliseerd kunnen worden aangaande brandveiligheid, en waar gebruiksfuncties boven liggen met mensen die wonen, logiesfuncties, kinderdagopvang en gezondheidszorgfuncties met bedgebied, raden wij af om snelladers toe te passen.	De oplaadpunten moeten voldoen aan de NEN 1010 bij lage spanning en NEN-EN-IEC 61936-1 en NEN-EN 50522 bij hoge spanning. In aanvulling geldt voor laadvoorzieningen voor het inpandig parkeren en stallen van elektrische voertuigen de mode 3 en mode 4 zoals bedoeld in NEN 1010. De bekabeling van de oplaadpunten dient moeilijk brandbaar en halogeenvrij te zijn. De oplaadpunten dienen periodiek gecontroleerd te worden op beschadiging en functioneren volgens NEN 3140. De oplaadpunten mogen niet bij nooduitgangen worden geplaatst. De oplaadpunten mogen niet binnen 10 m van afzuigopeningen en toevoeropeningen van de ventilatie geplaatst worden. De oplaadpunten dienen een deugdelijke bescherming te hebben tegen aanrijding of andere mechanische beschadiging. Er dient bij de inrit of uitgang van de parkeergarage een centrale noodknop te worden aangebracht, om bij nood centraal alle oplaadpunten handmatig uit te kunnen schakelen. Indien de parkeergarage voorzien is van een automatische branddetectie, op grond van een wettelijk voorschrift of in het kader van gelijkwaardigheid, dient de branddetectie de laders automatisch uit te schakelen bij brandmelding.	

Adviseur en advies brandveiligheid	par.3 art. 12	Er hoeft alleen advies in te worden gewonnen als er laadpunten komen in een gebouw, niet daarbuiten.	Er dient (brand)veiligheidsadvies te worden ingewonnen voor (ultrasnel)laadpunten met meer dan x laadpunten buiten gebouwen.	Hoeveel x dient te zijn hangt af van o.a. bereikbaarheid voor brandweer, aanwezigheid bluswater, omgevingsveiligheid t.a.v. kwetsbaren in omgeving (b.v. direct naast gebouw, kinderdagverblijf) e.d.
Adviseur en advies brandveiligheid	par.3 art. 12	Het enige kenmerk van een adviseur is "dat deze ingeschreven is bij de Kamer van Koophandel". Dit is een te magere kwaliteitseis. Er is wel controle dat er advies wordt ingewonnen maar niet van wie.	De toevoeging dat advies ingewonnen dient te worden door een ter zake kundig persoon / adviesbureau (zoals https://hetccv.nl/keurmerken/vakman/) is noodzakelijk.	In de toelichting wordt verwezen naar www.vveladen.nl , maar daar staat dat er verschillende adviesbureaus zijn, maar wederom geen kwaliteitseis.