

De wereld is constant in beweging, veranderingen in de maatschappij kunnen gevolgen hebben voor de brandveiligheid. Het is dan ook zeer goed dat er gekeken wordt naar de verandering in energiedragers voor voertuigen. Als blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn om het gewenste brandveiligheidsniveau te waarborgen is het ook goed dat deze na een gedegen beschouwing worden genomen en proportioneel zijn. Na aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken en voorstellen van aanpassing van de regelgeving willen we op een aantal punten onze zorgen kenbaar maken en komen we met verbetervoorstellen/richtingen.

Punt 1: aantal voertuigen in een parkeergarage

Een parkeergarage van 1.000 m² biedt normaliter plaats van circa 40 auto's. Bij een geautomatiseerd systeem kunnen er op dit oppervlak wel drie maal zoveel auto's geplaatst worden.

Omdat het advies van het IFV met betrekking tot het met sprinkler beveiligen van (half)automatische parkeersystemen niet is overgenomen gaat de situatie ontstaan dat een garage voor 50 auto's (1.250 m²) beveiligd wordt met een VBB systeem, terwijl een garage met 120 auto's van 1.000 m² geen beveiliging toegepast hoeft te worden.

Dit leidt tot ongewenste situaties, waardoor geadviseerd wordt om het advies van het IFV inzake de beveiliging van (semi)automatische systemen over te nemen of de criteria niet te relateren aan vierkante meters maar aan het aantal parkeerplaatsen.

Overigens wordt in het onderzoek van het IFV aangegeven dat de huidige praktijk is dat voor (semi)automatische parkeersystemen door de brandweer al een blussysteem wordt geadviseerd. In de praktijk is een dergelijk advies minder vrijblijvend dan het lijkt. Doorgaans wordt het advies van de brandweer volledig overgenomen door bevoegd gezag, waardoor een vergunning niet verleend wordt als het advies niet wordt opgevolgd. Het niet overnemen van de aanbeveling van het IFV geeft indirect aan dat de noodzaak voor deze voorziening volgens de wetgever ontbreekt.

Punt 2: kosten

In het onderzoek van SIRA zijn de financiële gevolgen van de introductie van de eisen voor het beveiligen van parkeergarage in beeld gebracht. Bij deze analyse worden de kosten over de hele maatschappij uitgemiddeld. Als de kosten naar een individuele woning worden vertaald, bijvoorbeeld een woongebouw van zes bouwlagen (dus hoger dan 13 m), en 36 woningen (6 lagen met elk 6 woningen) met een garage kleiner dan 1.000 m², zullen de maandelijkse kosten voor een bewoner € 40 tot € 50 bedragen. Deze kosten bestaan uit beheer en onderhoud, maar ook de investering. Dit kan zo 10% van de maandelijkse kosten van een woning zijn, voor alleen de beveiliging van de garage. Deze kosten zijn grotendeels service kosten die niet vallen onder bijvoorbeeld een huursubsidieregeling. Agevraagd moet worden of deze kosten in proportie zijn met de verhoging van de veiligheid.

Punt 3: meer oplossingen zouden mogelijk moeten zijn.

Er wordt in het voorstel een harde prestatie voorgeschreven, namelijk een sprinklerinstallatie. Er worden geen andere oplossingen gegeven. Gedacht kan worden aan een sluis tussen de garage en de enige trap van het woongebouw, of een nadere indeling in brandcompartimenten. Deze opties zijn in het IFV onderzoek niet verder beschouwd. Het verzoek is om meerdere oplossingen, danwel een duidelijk doel te formuleren en te zoeken naar meerdere oplossingsrichtingen.

Wij denken bijvoorbeeld aan een systematiek waarbij voor langer tijd een brand in de parkeergarage wordt verondersteld, waarbij:

- schade aan de constructie wordt voorkomen (door b.v. een vervangbare bouwkundige bescherming).
- Infrastructuur van het gebouw (E en W) in stand blijft door dat deze gescheiden zijn van het gebied waar brand is
- Betere alarmering van de bewoners, bijvoorbeeld via de al vereiste intercominstallatie

Punt 4: kosten

Er wordt nu een volledige sprinklerinstallatie met certificering voorgeschreven. Dit heeft een groot effect op de (terugkomende) kosten van het systeem.

Door een eenvoudiger systeem voor te schrijven kunnen de kosten enorm gereduceerd worden, zonder grote afbreuk te doen aan de functionaliteit en betrouwbaarheid.

Te denken valt aan:

- Een systeem die in staat is om één brandende auto te controleren. Dit systeem zou voldoende hebben aan vier geactiveerde sprinklerkoppen, waardoor er in veel gevallen volstaan kan worden met de drinkwatervoorziening met een kleine elektrische pomp.
- Een technisch eenvoudiger systeem zonder bijvoorbeeld een complexe sprinklermeldcentrale, panelen en doormelding naar een ontvangststation voor brandmeldingen.
- Door vereenvoudigd periodiek onderhoud voor te schrijven, eventueel door een erkende installateur kunnen de instandhoudingskosten ook beperkt blijven (ten opzichte van tweewekelijks testen en jaarlijkse inspectie door een inspectie-instelling). Hiervoor zou bijvoorbeeld een onderhoudsnorm kunnen worden opgesteld specifiek voor dit soort objecten en de bijhorende risico's die je wilt beheersen door onderhoud en beheer uit te voeren.

Punt 5: andere brandstoffen

De onderzoeken zijn met name gericht op EV voertuigen en minder tot niet op voertuigen waar gas (b.v. waterstof) wordt gebruikt als brandstof. Dit type voertuigen vraagt mogelijk om een andere benadering dan wel uitvoering van het VBB-systeem. Advies is om dit nader te onderzoeken.