

Reactie Cauberg Huygen m.b.t. eisen garages

Het is goed dat de huidige regelgeving met betrekking tot de brandveiligheid van parkeergarages tegen het licht wordt gehouden, gezien de diverse ontwikkelingen rondom elektrische auto's en de mogelijkheden voor de brandweer om repressief op te treden. Op basis van uitgevoerde onderzoeken worden nu voorstellen voor een aantal aanvullende eisen gedaan. Het is alleen de vraag of door voorgestelde wijzigingen in de BBL geen onbedoelde effecten gaan optreden en het veiligheidsniveau van vergelijkbare garages niet ver uit elkaar gaat liggen. Daarnaast kan de vraag worden gesteld of de vluchtveiligheid de juiste aanleiding is voor deze aanvullende maatregelen en of het vluchten dan niet ook met andere, minder ingrijpende maatregelen kan worden geborgd.

Toelichting Algemeen deel paragraaf 3.1 Aanleiding

Er worden punten genoemd die kunnen leiden tot een minder effectieve of andere inzet van de brandweer. Daarmee zouden in de praktijk andere risico's kunnen ontstaan dan tot nu toe verondersteld, wat wellicht aanleiding kan geven voor andere of aanvullende maatregelen. Dat lijkt dan logisch als het gaat om het beperken van de schade aan de omgeving/ bovenliggende gebouwdelen en het beperken van de druk op de brandweer (tijdsduur inzet, hoeveelheid personeel). Maar in de toelichting wordt als argument voor de extra maatregelen uiteindelijk alleen het risico genoemd dat de bewoners/ gebruikers een gebouw niet tijdig meer kunnen ontvluchten. Waarom is dit argument alleen geldig voor garages? Compartimentsbranden in een ander type gebruiksfunctie met daarboven slapende mensen kunnen ook lastig te beheersen zijn en voor ongewenste rookverspreiding zorgen. En kan er ook bij hoge bezettingen ook extra risico's ontstaan als er niet kan worden geslapen. Ontstaat door het verplicht stellen van een automatische blusinstallaties voor specifieke situaties dus niet voor ongewenste verschillen in het uiteindelijk gerealiseerde brandveiligheidsniveau (door de toepassing van een automatisch blussysteem zal dit immers op diverse vlakken een stuk hoger worden dan vereist voor andere situaties) ? En kan de vluchtveiligheid niet worden geborgd door extra maatregelen voor de vluchtroutes (bij voorbeeld altijd één route naar het maaiveld maken die van de garage is afgeschermd)?

Toelichting Algemeen deel Paragraaf 3.2 Inhoudelijk wijzigingen

De termen mode 3 en mode 4 komen niet voor in de genoemde IFV publicatie, wel in NEN1010. Voorgesteld wordt om in de toelichting naar de NEN te verwijzen.

Grenswaarden

Straks zijn in een garage van 999 m² geen extra voorzieningen nodig, maar voor een garage van 1.001 m² wel, terwijl de risico's gelijk blijven. Kleine verschillen in het ontwerp hebben daarmee grote gevolgen. Dat is lastig uit te leggen. Bij een verblijfsgebied op 12,9 m of 13,1 m boven het meetniveau ontstaat ditzelfde harde verschil.

Er ontstaan daardoor in de praktijk grote verschillen in het brandveiligheidsniveau van vergelijkbare garages en daarmee ook onduidelijkheid voor de brandweer. En Het risico bestaat dat ontwerpen zodanig worden 'geoptimaliseerd' dat we net onder de grenswaarde blijven of dat toch compartimentering in de garage wordt toegepast om een dure extra maatregel te voorkomen, terwijl compartimenteren voor de brandweer en bijvoorbeeld sociale veiligheid ongewenst is.

Een geleidelijke schaal zou helpen om deze geforceerde ontwerpkeuzes te voorkomen en om het verschil in uiteindelijk veiligheidsniveau tussen garages van verschillende omvang maar met vergelijkbare risico's te verkleinen. Zou er niet een aanvullende relatie kunnen worden gelegd met het aantal personen dat een risico loopt (aantal woningen of de bezetting in het gebouw)? Dat maakt dat de grenswaarde van 1.000 m² in artikel 4.223a ook niet meer nodig is, of dat deze kan worden verlaagd, om zo erg kleine garages uit te zonderen van de nieuwe maatregelen.

Kleine garages

Voor gebouwen >13 m kan een garage voor een beperkt aantal auto's aanwezig zijn. Vanuit de risico's wellicht te begrijpen, maar de kosten voor een automatisch blussysteem nemen relatief snel toe naarmate de garage kleiner wordt en afmetingen van een waterbassin. Ruimte voor pompen nemen niet af als de garage kleiner wordt. Ook de onderhouds- en certificeringskosten worden relatief hoog. Blijft het dan nog realistisch om een sprinklersysteem in te passen?

Zijn er niet extra randvoorwaarden toe te voegen die ervoor zorgen dat bij relatief kleine garages toch geen sprinkler nodig is? Zoals de positie van de auto's t.o.v. elkaar (weinig/veel kans dat auto's elkaar aansteken), afstand van de auto's tot de toegang van de garage (auto sneller uit de garage te takelen), open gevel en kleine afstand van gevel tot auto's zodat een straal van buiten het uitbreiden van de brand naar andere auto's kan vertragen? Of een betere relatie met het aantal personen/huishoudens dat per garage een risico mag lopen. Of andersoortige maatregelen die de vluchtveiligheid vanuit de bovenliggende functies rechtstreeks borgen (beter afgeschermd vluchtroute, betere alarmering, ...) wat immers de aanleiding van de extra eisen is volgens de toelichting.

Gelijkwaardigheid omvang brandcompartiment

Het is op dit moment gebruikelijk dat bij toepassing van een automatisch blussysteem er geen discussie meer is over de grootte van het brandcompartiment van de garage. De toepassing hiervan zorgt er zelfs voor dat het veiligheidsniveau van de garage significant toeneemt ten opzichte van het niveau dat voor een gecompartmenteerde garage of ander type gebruiksfunctie door de wetgever wordt gevraagd. Het is dan vreemd dat toch een maximale compartimentsgrootte van 1.000 m² in het Bouwbesluit gehandhaafd blijft voor een garage die valt onder het nieuwe artikel 4.223a. Is dit echt de wens van de wetgever? Zo ja, op welke wijze moet dan alsnog de gelijkwaardigheid worden onderbouwd voor een niet-gecompartmenteerde garage? Het toepassen van een automatisch blussysteem als gelijkwaardigheidsgrondslag verdwijnt dan immers?

Een aanvullende onderbouwing op basis van bijvoorbeeld NEN 6060 heeft weinig toegevoegde waarde. Het lijkt andersom ook niet de bedoeling dat alsnog gecompartmenteerd gaat worden in de praktijk, gezien bijvoorbeeld ook het aspect sociale veiligheid.

Artikel 4.223a lid 1b

Wat wordt bedoeld met "bereikbaar is vanuit"? Wordt rechtstreeks bedoeld, dus één deur tussen de garage en de betreffende ruimte, en kan dat dan worden opgelost met een tweede scheiding, zodat een sluis ontstaat? Of is dat nog steeds niet toegestaan, omdat je dan vanuit de garage nog steeds een route hebt om de betreffende vluchtroute te bereiken? Voorstel om dit in het artikel, of de toelichting te verduidelijken om onnodige discussie hierover te voorkomen.

Toepassing gelijkwaardigheid

De volgende alinea uit de toelichting bij artikel 4.223a zorgt voor verwarring:

"Naast deze nieuwe eis, gelden ook de bestaande prestatie-eisen in artikel 4.51 ten aanzien van de omvang van een brandcompartiment voor parkeergarages. Dit betekent dat een brandcompartiment een maximum gebruiksoppervlakte moet hebben van 1.000 m². Bij een grotere oppervlakte zal men op basis van gelijkwaardigheid maatregelen moeten nemen om te voldoen aan artikel 4.51. In het algemeen staan bij grote brandcompartimenten meerdere gelijkwaardige oplossingen open. Voor zover een automatische brandblusinstallatie is voorgeschreven in artikel 4.223a, mag deze installatie echter niet op grond van een gelijkwaardige oplossing voor artikel 4.51 teniet worden gedaan.

In deze alinea kun je lezen dat voor het nieuwe artikel 4.223a het gelijkwaardigheidsbeginsel niet mag worden toegepast, enkel voor artikel 4.51. Dit wordt echter niet met een artikel in het BBL vastgelegd en is lijkt ons niet de bedoeling van de wetgever, anders was dat wel in een separaat artikel geregeld. Er lijkt te worden bedoeld dat naast een gelijkwaardigheid voor artikel 4.51 dan ook

nog gelijkwaardigheid nodig is voor 4.223a, maar wij zien geen reden waarom hiervoor geen oplossingen mogelijk zouden kunnen zijn. Zie overigens ook het vorige punt, waarin de noodzaak voor artikel 4.51 voor garages ter discussie wordt gesteld als het nieuwe artikel 4.223a wordt ingevoerd.

Kan de alinea worden verduidelijkt om onnodige discussies hierover te voorkomen?