

VvE's terughoudend met laadpalen vanwege zorgen over brandveiligheid

# Veilig laden in de garage

Woon je in een appartement en wil je een laadpaal voor je elektrische auto, dan heb je toestemming van de VvE nodig. Dat gaat niet zo makkelijk, want er zijn zorgen over de brandveiligheid. Maar dat is niet helemaal terecht, zeggen experts.

TEKST: ILSE AKKERMANS / FOTOGRAFIE: RUUD VAN DER GRAAF

**H**et tv-programma *Kassa* veroorzaakte begin dit jaar onrust met een item over de brandveiligheid van parkeergarages in relatie tot elektrische auto's. Een rondgang langs Verenigingen van Eigenaars (VvE's) luttele maanden later liet zien dat de installatie van laadpalen voor elektrische auto's was stilgevallen vanwege onduidelijkheid over de veiligheid van ondergronds laden. "VvE's maken een pas op de plaats", ziet ook Arianne Timmerman, jurist bij Vereniging Eigen Huis. "Veel besturen van VvE's staan het plaatsen van laadpalen in ondergrondse parkeergarages niet toe. Ze wachten op duidelijkheid."

Zo ook de VvE van een complex met 164 appartementen in Rijnsburg, bij Leiden. Onder het complex bevindt zich een parkeergarage met bijna tweehonderd parkeerplaatsen, en voornamelijk

twee laadpunten voor elektrische auto's. "Van onze VvE-leden krijgen we de laatste tijd veel vragen over de brandveiligheid", zegt Eugene van Halder, voorzitter van het VvE-bestuur. "Instanties gaven ons tegenstrijdige adviezen, variërend van 'er is geen probleem met het plaatsen van laadpalen' tot 'sta geen laadpalen in de parkeergarage toe'. Daarom hebben we het in onze garage on hold gezet. Gezien de ontwikkelingen rond elektrische auto's zijn we daar niet blij mee." Risico's zouden liggen in de lithium-ion accu van elektrische auto's, ongeschikte kabels, en storingen in het accupakket of laadstation.

## Trager brandverloop

De ophef bereikte ook de Tweede Kamer waar naar aanleiding van de uitzending van *Kassa* vragen aan toenmalig minister van Binnenlandse Zaken

Knops werden gesteld. Hij schrijft dat uit onderzoek van een Noors bureau blijkt dat het opladen van een elektrische auto in een parkeergarage niet leidt tot een grotere kans op brand. Gemiddeld zijn er in Nederland jaarlijks vijf branden in ondergrondse parkeergarages. Er zijn nog geen gevallen bekend waarbij een elektrische auto of laadpaal de oorzaak was.

Maar er is nog te weinig bekend om betrouwbare uitspraken te doen over de kans op voertuigbranden bij elektrische auto's, zegt Nils Rosmuller, lector Energie- en Transportveiligheid van het Instituut voor Fysieke Veiligheid (IFV). Wel is al meer duidelijk over de gevolgen van branden van deze auto's. "Het brandverloop is anders dan bij branden van conventionele voertuigen", zegt Rosmuller. "De brand ontwikkelt zich trager, maar ontsteekt steeds opnieuw, met pieken in de hittestraling. Er komen meer brandbare en giftige gasen vrij." Door de aard van de batterij moeten elektrische auto's die in brand vliegen langdurig met veel water gekoeld worden. De vraag is of dat in een parkeergarage kan, en of een brandend voertuig kan worden afgevoerd naar een plek waar dat wel kan. "De bestrijding is door deze risico's veel complexer, vooral in een ondergrondse



Parkeergarage Hoog Catharijne P5 in Utrecht.

## Zo regel je een laadpaal

### Bij een VvE

Als u een oplaadpunt wilt op uw eigen parkeerplaats, heeft u toestemming nodig van de algemene ledenvergadering van uw VvE. Een VvE mag aan de plaatsing voorwaarden stellen. Als het VvE Modelreglement 2017 (artikel 28.3) van toepassing is, kunt u volstaan met een melding dat u een laadpaal heeft. Die moet wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zoals dat een erkende installateur het oplaadpunt aanbrengt en dat u achteraf een certificaat of garantiedocument kunt laten

zien. Ook moet de opstalverzekeraar toestemming geven.

### Bij eigen woningen, zonder VvE

Heeft u een grondgebonden woning? Dan kunt u zelf een oplaadpunt regelen bij uw huis. Als u geen eigen oprit heeft, moet u de gemeente om toestemming vragen voor een laadpunt aan de straatkant. U kunt bij de gemeente ook een aanvraag indienen om een openbare oplaadpaal bij u in de buurt te plaatsen. Daar kan tot een half jaar tijd overheen gaan.

parkeergarage. Vaak zal brandbestrijding beperkt of niet mogelijk zijn.” En daar ligt vooral de zorg. Er zijn inmiddels opstalverzekeraars die niet meer de hele parkeergarage willen verzekeren als er oplaadpunten in staan, constateert jurist Timmerman van Vereniging Eigen Huis. Het Verbond van Verzekeraars zegt dit niet te herkennen, maar dat verzekeraars mogelijk wel aanvullende eisen stellen. Zo wil

Vereniging Eigen Huis in haar Verzekeringsservice alleen laadpalen verzekeren die door een erkend installateur zijn aangelegd.

### Europese richtlijn

Momenteel is iets meer dan een procent van het Nederlandse wagenpark volledig elektrisch, oftewel ruim honderduizend voertuigen. Dat moet de komende tien jaar in rap tempo veran-

deren. Vanaf 2030 moeten alle nieuwe auto's emissieloos zijn. De doelstelling is om dat jaar in totaal op 1,9 miljoen elektrische auto's op de weg te hebben. Dat betekent dat 1,7 miljoen laadpalen nodig zijn. Momenteel zijn dat er nog maar ongeveer honderdduizend, stelt Vereniging DOET, brancheorganisatie van elektrisch vervoer. Circa de helft daarvan is publiek, de andere helft privé. Met die groei krijgen ook VvE's te maken. In het Bouwbesluit staat een Europese richtlijn voor het aantal laadpalen dat een appartementengebouw moet hebben. Bij nieuwbouw met meer dan tien parkeerplaatsen moet elk parkeervak een voorziening hebben waarop je een laadpaal kunt aansluiten. Wordt een gebouw ingrijpend verbouwd, dan gelden dezelfde eisen. Bestaande bouw met meer dan twintig parkeervakken moet vanaf 2025 minimaal een laadpunt hebben.





## "Laadpunt zorgt voor gelijkmatiger energieverbruik"

Bert Bakker (35) uit Rosmalen heeft een nieuwbouwwoning en een laadpaal op zijn oprit. "Ik wilde een laadpaal die snel oplaadt, maar de huisaansluiting nooit overbelast", zegt hij. "Zodat ik tegelijk met het opladen ook de waterkoker kan aanzetten. Ik vroeg diverse offertes aan. Op het laadpunt moest ik vier maanden wachten. Mijn woning heeft nu een driefasenaansluiting, waarmee je auto snel oplaadt. En ik heb een laadpunt met 'peak shaving', dat voor een gelijkmatiger energieverbruik zorgt. De laadpaal houdt ook rekening met de zonnepanelen op het dak. De overcapaciteit daarvan gaat terug naar de auto."

## Zo plaats je een veilige laadpaal in de parkeergarage

In afwachting van nieuwe regelgeving heeft de brandweer voor VvE's de volgende adviezen om laadpalen zo veilig mogelijk te plaatsen:

- 1 Breng de huidige brandveiligheidsmaatregelen in beeld en check de status van de voorzieningen.
- 2 Overleg met een adviseur van gemeente en brandweer over de veiligheidsrisico's en te nemen maatregelen.
- 3 Zet elektrische voertuigen en laadpalen zo dicht mogelijk bij de in- of uitgang van een parkeergarage.
- 4 Zorg voor rook- en koolmonoxidemelders, voor een snelle branddetectie.
- 5 Plaats laadpalen onder afvoerkanalen.
- 6 Zorg voor een deugdelijke aanrijdbeveiliging van laadpalen.
- 7 Gebruik alleen goedgekeurde en onbeschadigde laadkabels, geïnstalleerd door een erkend elektrotechnisch installatiebedrijf.
- 8 Plaats een noodknop bij de toegang, om bij calamiteiten de hele laadvoorziening uit te kunnen schakelen.
- 9 Zorg voor duidelijke instructies, zodat gebruikers van parkeergarages weten hoe ze moeten handelen in geval van een calamiteit.

## Duidelijke regels voor de aanleg van laadpalen ontbreken vooralsnog

### Mijlenver achter

Duidelijke regels voor de aanleg ervan ontbreken vooralsnog. "De wet- en regelgeving omtrent de brandveiligheid van parkeergarages loopt mijlenver achter op de ontwikkeling van het wagenpark in Nederland", zegt Rosmuller van veiligheidsinstituut IFV. "De auto's fors veranderd, ze hebben bijvoorbeeld veel meer kunststof dan twintig jaar geleden. Daardoor verloopt een brand heel anders en is het nodig brandpreventieve maatregelen nog eens goed onder de loep te nemen." Dat is wat momenteel gebeurt. Parkeergarages van VvE's vallen onder het Bouwbesluit van 2012. Dat regelt dat een elektrische voorziening van een gebouw, zoals een laadpaal, moet voldoen aan de NEN 1010. Daarin staan eisen voor een veilige installatie van laadpalen. Zoals dat het opladen gecontroleerd moet gebeuren via de veiligste laadmodus drie. Volgend jaar komt er een nieuwe NEN 1010 voor de brandveiligheid van parkeergarages. Daarin komen de laatste inzichten rond parkeren en opladen te staan. Dat wil niet zeggen dat VvE's ondertussen de aanleg van laadpalen niet moeten toestaan en hun leden geen elektrische auto moeten kopen, vinden Rosmuller en DOET. Als ze zich bij het parkeren van elektrische auto's en het plaatsen van laadpalen maar houden aan de adviezen van de brandweer om dat zo veilig mogelijk te doen. «