

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

970

Vragen van het lid **Baudet** (FvD) aan de Minister van Justitie en Veiligheid over *het brandveiligheidsrisico van elektrische auto's* (ingezonden 6 september 2019),

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) en van Minister van Veldhoven-Van der Meer (Milieu en Wonen) (ontvangen 6 december 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 119.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Elektrische auto's zijn moeilijk te blussen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Erkent u dat de toename van het aantal elektrische auto's een extra brandveiligheidsrisico met zich meebrengt, omdat het blussen van een brand in een elektrische auto gecompliceerder is dan het blussen van een brand in een niet-elektrische auto? Zo ja, hoe beoordeelt u dit risico?

Antwoord 2

Er zijn voornamelijk geen extra brandveiligheidsrisico's bekend. Elektrische auto's moeten voldoen aan de toelatingseisen en veiligheidseisen vanuit de VN en de EU. Fabrikanten van elektrische en hybride elektrische voertuigen besteden juist extra veel aandacht aan de brandveiligheid van hun voertuigen en ze testen deze daar vóór productie uitvoerig op. Ook na de productie bewaken ze dat zorgvuldig. Met betrekking tot de brandveiligheid hebben uitgevoerde brandtesten daarbij uitgewezen dat elektrische en hybride elektrische voertuigen met een lithium-ion accu bij brand minstens zo veilig zijn als voertuigen met verbrandingsmotoren en conventionele accu's. De vlammen en rookontwikkeling bij brandende accu's bleken zelfs significant minder te zijn dan bij diesel en benzine. De rook van zo'n accubrand kan wel giftig zijn, waardoor het gevaar daarvan vergelijkbaar is met die van een brand met een conventioneel voertuig concludeert TNO. Het onderzoek van

¹ RTV Rijnmond d.d. 16 juli 2019, «Berger: Elektrische auto's zijn moeilijk te blussen», <https://www.rijnmond.nl/nieuws/184054/Berger-Elektrische-auto-s-zijn-moeilijk-te-blussen>.

TNO wordt in de komende tijd geactualiseerd met alle partijen, waaronder de veiligheidsregio's, om ook de recente praktijkervaringen van o.a. blussen van voertuigen mee te nemen.

Vraag 3

Heeft u onderzoek gedaan naar de brandveiligheid van elektrische auto's voordat werd besloten de verkoop en het gebruik van zulke auto's van overheidswege te stimuleren? Zo ja, wat waren de uitkomsten van dat onderzoek en wat is daarmee gebeurd?

Antwoord 3

Elke elektrische auto die in Nederland wordt toegelaten voldoet aan de internationale en Europese toelatings- en veiligheidseisen van voertuigen en inmiddels stimuleert elk land de aanschaf en het gebruik van deze voertuigen. Daarnaast heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat extra aan TNO gevraagd de veiligheid van deze auto's in kaart te brengen (zie TNO factsheet feitenmateriaal Elektrische voertuigen en veiligheid, oktober 2014). De uitkomsten daarvan waren positief (zie ook vraag 2). Op het ogenblik wordt het onderzoek geactualiseerd en de resultaten komen in 2020 gereed.

Vraag 4

Heeft u gegevens over de extra hoeveelheid tijd en middelen die branden in elektrische auto's hebben gekost, vergeleken met branden in niet-elektrische auto's?

Antwoord 4

Deskundigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) melden ons namens de veiligheidsregio's dat er geen algemene gegevens bekend zijn over de extra hoeveelheid tijd en middelen die branden in elektrische auto's hebben gekost, vergeleken met branden in niet-elektrische auto's. Zij geven wel aan dat het over het algemeen langer duurt voordat een elektrische auto is geblust (van enkele uren tot dagen) en dat de hoeveelheid bluswater en eventuele opvang van verontreinigd bluswater groter is.

Vraag 5 en 11

Treft u speciale maatregelen teneinde de brandweer in staat te stellen branden in elektrische auto's adequaat te blussen? Zo ja, hoeveel geld heeft dit tot nu toe gekost? Zo nee, op basis waarvan veronderstelt u dat de huidige bluscapaciteit toereikend is?

Hebt u gevolg gegeven aan de aanbeveling meer onderzoek te doen en duidelijke protocollen, richtlijnen en trainingen over calamiteiten met betrekking tot elektrische auto's voor hulpdiensten op te stellen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5 en 11

Het Instituut Fysieke Veiligheid is ingesteld voor onder meer het ontwikkelen en in stand houden van kennis op het gebied van de brandweezorg. Het IFV ontvangt hiervoor jaarlijks een bijdrage van het Rijk. Het IFV voert sinds enkele jaren onderzoek uit naar de risico's van moderne voertuigen, zoals elektrische auto's. De onderzoeken van het IFV bieden praktische handvatten voor brandweermensen voor het blussen van moderne voertuigen. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid heeft aanvullend de risico's van de energietransitie en de effecten daarvan op de voorbereiding van de hulpdiensten aangedragen als nieuw onderwerp voor de internationale onderzoeksagenda van de Europese Commissie: HorizonEurope. In relatie tot de beschikbare capaciteit kunnen wij u melden dat het bestuur van een veiligheidsregio de afweging maakt over nieuwe risico's en de te nemen maatregelen. Een veiligheidsregio is een vorm van verlengd lokaal bestuur. Het bestuur wordt gevormd door de burgemeesters van de inliggende gemeenten. De keuzes van het bestuur worden onder meer vastgelegd in het risicoprofiel en het beleidsplan. Het bestuur legt verantwoording af aan de gemeenteraden van gemeenten die samen een veiligheidsregio vormen.

Vraag 6

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Brandweer waarschuwt: Brandveiligheid bij hoogbouw in het gedrang»?²

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7 en 8

Bent u bereid, gezien het hogere brandveiligheidsrisico, richtlijnen op te stellen waaraan parkeervoorzieningen voor elektrische auto's moeten voldoen, analoog aan de richtlijnen voor lpg-auto's?

Bent u bereid hierbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de bouwvoorschriften voor parkeergarages in hoogbouwwooningen, teneinde een rampzalige brand als die in de Grenfelltoren in Londen te voorkomen?

Antwoord 7 en 8

Namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties melden wij dat het Bouwbesluit 2012 voorschriften geeft voor de brandveiligheid van parkeergarages. Voor de verdere invulling van deze voorschriften wordt door het Nederlandse Normalisatie Instituut op verzoek van het Ministerie van Binnenlandse Zaken gewerkt aan een nieuwe NEN-norm voor de integrale brandveiligheid van parkeergarages. In het kader hiervan onderzoekt TNO hoe in de bouwregelgeving van andere landen (wereldwijd) rekening wordt gehouden met elektrische voertuigen in parkeergarages. De nieuwe NEN-norm zal onderdeel worden van de landelijke bouwregelgeving. Over de lessen die Nederland kan trekken uit de brand in de Londense Grenfell Tower heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties eerder aan uw Kamer gemeld dat zij advies zal vragen aan de Adviescommissie toepassing en gelijkwaardigheid bouwvoorschriften (ATGB)³. Bij deze brand was overigens geen sprake van een parkeergarage.

Vraag 9

Bent u bekend met het «Factsheet Feitenmateriaal Elektrische Voertuigen en Veiligheid» van de rijksoverheid en TNO uit 2014?⁴

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Is er inmiddels meer duidelijkheid over de ernst en gevolgen van installatie- c.q. accubeschadigingen of autobranden bij elektrische auto's? Zo ja, is er op basis hiervan aanleiding om het beleid op het gebied van de stalling van elektrische auto's te wijzigen?

Antwoord 10

Tot nu toe zijn er geen aanwijzingen voor structurele problemen (zie antwoorden 2, 3). Wel zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de factsheet actualiseren met betrokken partijen. De actualisatie zal in de loop van 2020 beschikbaar komen.

Vraag 12

Hoe verklaart u dat in het factsheet uit 2014 wordt gesteld dat «brandweerkorpsen niet meer terughoudend [hoeven] te zijn met het verlenen van vergunningen voor laadpalen in parkeergarages», maar dat de landelijk portefeuillehouder incidentenbestrijding van de brandweer in het hiervoor aangehaalde AD-artikel nu in 2019 stelt dat er in parkeergarages meer brandveiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen vanwege de toename

² AD d.d. 2 augustus 2019, «Brandweer waarschuwt: brandveiligheid bij hoogbouw in het gedrang», www.ad.nl/binnenland/brandweer-waarschuwt-brandveiligheid-bij-hoogbouw-in-het-gedrang~ad46aaca7/.

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 84.

⁴ Rijksoverheid/TNO, d.d. oktober 2014. «Factsheet Feitenmateriaal Elektrische Voertuigen en Veiligheid», <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/01/18/bijlage-4-factsheet-tno-feitenmateriaal-elektrische-voertuigen-en-veiligheid-2014/bijlage-4-factsheet-tno-feitenmateriaal-elektrische-voertuigen-en-veiligheid-2014.pdf>.

van het aantal elektrische auto's? Is dit voor u aanleiding het beleid te wijzigen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Zoals eerder bij de antwoorden op vraag 2 en 3 aangegeven zijn elektrische auto's minstens zo veilig als voertuigen met verbrandingsmotoren en conventionele accu's. Het is wel zo dat aan het blussen van brandende elektrische voertuigen andere eisen gesteld worden dan bij conventionele auto's. In de actualisatie van de factsheet van TNO wordt dat meegenomen.