Jaaradvies 2025

Aan:	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, DG Volkshuisvesting en Bouwen, Directie Bouwen en Energie, Afdeling Bouwregelgeving en Bouwkwaliteit
Van:	Adviescommissie Toepassing en Gelijkwaardigheid Bouwvoorschriften
Datum:	16 november 2026
Status:	Definitief

Advies 1: Formulering artikel 4.223a

Constatering

- Artikel 4.223a over automatische blusinstallaties in een overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen, leidt in de praktijk tot toepassingsproblemen. De ATGB heeft hiervoor drie oorzaken geconstateerd, te weten:
  1. De aanhef in het tweede lid van artikel 4.223a is ontkennend geformuleerd om aan te geven dat het in dit lid gaat om afwijkingen op het eerste lid. Vervolgens is in het tweede lid onder b en c een voorwaardelijkheid (‘ten minste’) aangegeven, gevolgd door wederom een ontkenning. Ook in lid 3 is een samenstel van ontkenningen opgenomen door de formulering met ‘geen vloer’ en ‘niet, tenzij: a... en b…”. De ATGB is van oordeel dat deze artikelleden daardoor moeilijk leesbaar zijn.
  2. Uit ATGB-advies 2503 is gebleken dat er verschil van inzicht bestaat over welke gebruiksoppervlakte bepaald moet worden volgens artikel 4.223a: de gebruiksoppervlakte van de gebruiksfunctie of de gebruiksoppervlakte van het brandcompartiment dat in die gebruiksfunctie ligt.
  3. De zinsnede *‘niet bereikbaar is vanuit de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen’* in artikel 4.223a tweede lid onder b, heeft ook de bereikbaarheid van een parkeergarage via een niet besloten ruimte, uitgesloten. De eis is daarmee onbedoeld zwaarder dan een eis voor een veiligheidsvluchtroute. Bovendien wordt ook een bereikbaarheid via het aansluitende terrein uitgesloten, terwijl ook die uitsluiting, vanuit het oogpunt van brandveiligheid, niet noodzakelijk is.

Nadere toelichting

Bij constatering 1: dubbele ontkenningen in artikel 4.223a

- In ATGB-advies 2503 heeft de ATGB geadviseerd over de verplichting voor een automatische blusinstallatie in een overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen. De basis hiervoor was artikel 4.223a van het Bbl. Dit luidt als volgt:

> ***Artikel 4.223a (automatische brandblusinstallatie)***
> 1. *Een overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen is voorzien van een automatische brandblusinstallatie als boven deze gebruiksfunctie een woonfunctie, bijeenkomstfunctie voor kinderen jonger dan 4 jaar, celfunctie, logiesfunctie of gezondheidszorgfunctie met bedgebied is gelegen.*
> 2. *Als de bovengelegen gebruiksfunctie een vloer van een verblijfsgebied heeft die hoger ligt dan 13 m boven het meetniveau geldt het eerste lid niet als:*
>   a. *de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen een gebruiksoppervlakte heeft die 1.000 m² of kleiner is;*
>   b. *de bovengelegen gebruiksfunctie ten minste een vluchtroute als bedoeld in artikel 4.65 heeft waarvan de ruimte waardoor deze vluchtroute voert niet bereikbaar is vanuit de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen; en*
>   c. *de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen geen automatisch parkeersysteem heeft.*
> 3. *Als de bovengelegen gebruiksfunctie geen vloer van een verblijfsgebied heeft die hoger ligt dan 13 m boven het meetniveau geldt het eerste lid niet, tenzij:*
>   a. *de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen een gebruiksoppervlakte heeft die groter is dan 1.000 m²; en*

b. de bovengelegen gebruiksfunctie slechts één vluchtroute zoals bedoeld in artikel 4.65 heeft waarvan de ruimte waardoor deze vluchtroute voert bereikbaar is vanuit de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen.

4. …

- De ATGB constateerde bij het opstellen van het advies dat het voorschrift door de dubbele ontkenning in het tweede lid onder b. moeilijk leesbaar is. Hierdoor is het risico groot dat het voorschrift in de praktijk onjuist wordt toegepast. Dit geldt ook voor de ontkenning in het tweede lid onder c. en voor de dubbele ontkenning in de aanhef van het derde lid.
- De aanhef van het tweede lid stelt, middels een ontkenning, dat het eerste lid niet van toepassing is onder de in de onderdelen a tot en met c gestelde voorwaarden. Twee van de drie voorwaarden zijn ontkennend gesteld ('niet bereikbaar is' respectievelijk 'geen automatisch parkeersysteem heeft'). Daardoor ontstaat, in samenhang met de aanhef, een stelsel met dubbele ontkenningen. Ook in de aanhef van het derde lid is een samenstel van twee ontkenningen opgenomen door de formulering met 'geen vloer' en 'niet, tenzij: a... en b…".
- Hoewel het niet verboden is om dubbele ontkenningen te gebruiken, is het een goed gebruik om dubbele ontkenningen te voorkomen in wetgeving en juridische teksten, omdat ze kunnen leiden tot misinterpretatie, verwarring en onnodige complexiteit. De ATGB is van oordeel dat de dubbele ontkenning in het tweede lid onder b. en c., alsmede in het derde lid in de aanhef in combinatie met de voorwaarden onder a. en b., in de praktijk moeilijk leesbaar zijn, waardoor het risico groot is dat het voorschrift in de praktijk onjuist wordt toegepast.

Bij constatering 2: de gebruiksoppervlakte van de parkeergarage

- Artikel 4.223a eerste lid richt zich niet op de 'overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen met een gebruiksoppervlakte die 1.000 m^2 of kleiner is. De regel sluit echter niet uit dat zich meer dan één overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen in het bouwwerk bevinden, mits de gebruiksoppervlakte per stuk niet groter is dan 1.000 m^2. Een garage of stallingsruimte met een gebruiksoppervlakte van meer dan 1.000 m^2 kan opgedeeld zijn in meerdere ruimten, meerdere brandcompartimenten en meerdere gebruiksfuncties, al dan niet van dezelfde soort. Dit leidt in de praktijk tot toepassingsproblemen van het artikel, zoals blijkt uit de aangedragen motivering van de aanvrager van het advies 2503.
- Zoals door de ATGB in advies 2503 is toegelicht, vormt de betreffende parkeergarage in zijn geheel een zogenoemde gebruikseenheid en kan deze parkeergarage per definitie (bijlage I bij artikel 1.1 van het Bbl) niet in meerdere gebruiksfuncties met een eigen gebruiksoppervlakte worden opgedeeld. De gebruiksoppervlakte is namelijk bepalend voor of er wel of geen automatische blusinstallatie is vereist. Deze uitleg is echter situatiespecifiek, dus niet algemeen toepasbaar op elke parkeergarage.
- De ATGB heeft hierover het volgende aangegeven in advies 2503:

  Gebruiksoppervlakte
  - *De definitie van een gebruiksfunctie volgt uit bijlage I van het Bbl, waar via artikel 1.1 van het Bbl naar wordt verwezen. De definitie luidt als volgt: "gebruiksfunctie: gedeelten van een of meer bouwwerken die dezelfde gebruiksbestemming hebben en die samen een gebruikseenheid vormen;"*
  - *Dat de parkeergarage bij brand door middel van brandwerende rolschermen kan worden opgedeeld in brandcompartimenten kleiner dan 1.000 m2, doet bij toepassing van artikel 4.223a niet ter zake. Hierdoor wordt niet voldaan aan de uitzonderingen in artikel 4.223a, tweede lid, van het Bbl.*

- De ATGB realiseert zich dat er een verschil is met de gekozen systematiek bij brandmeldinstallaties, waar de gebruiksoppervlakte per gebruiksfunctie afzonderlijk wordt bepaald, en ook met compartimenteringseisen waar de oppervlakte per brandcompartiment bepalend is. Daar zijn partijen zich kennelijk onvoldoende van bewust, hetgeen in de praktijk tot onjuiste toepassing van de voorschriften kan leiden.

Bij constatering 3: de bereikbaarheid vanuit een niet-besloten ruimte

- Dat een vluchtroute als bedoeld in artikel 4.223a, tweede lid, onder b, niet bereikbaar mag zijn vanuit de parkeergarage, is om het risico van de verspreiding van rook, warmte en brand naar die vluchtroute te beperken. In het geval van een verbinding tussen een parkeergarage en de buitenlucht / een niet besloten ruimte, mag echter verondersteld worden dat

het risico van rookverspreiding naar de parkeergarage voldoende beperkt is, omdat de meeste rook en warmte wegstroomt in de buitenlucht.

- Overigens kan, voor wat betreft de bereikbaarheid van de parkeergarage vanuit een besloten ruimte, de vraag worden gesteld of bijvoorbeeld een verbinding via een schacht (niet bereikbaar voor personen) hierbij ook moet worden uitgesloten. Hierop wordt in dit jaaradvies echter niet verder ingegaan.

Advies

- Vereenvoudig de redactie van de leden 2 en 3 van artikel 4.223a, zodanig dat:
  - dubbele ontkenningen worden vermeden.
  - alleen de situaties voor gebouwen hoger en lager dan 13 meter worden beschreven waarin wèl een automatische blusinstallatie verplicht is.
- Regel dat de verplichting van een automatische blusinstallatie afhankelijk wordt gesteld van de totale oppervlakte aan brandcompartiment in de parkeergarage, en niet van de gebruiksoppervlakte van de overige gebruiksfunctie voor het stallen van motorvoertuigen.
- Regel in artikel 4.223a (lid 2b en 3b) dat het niet bereikbaar mogen zijn van de desbetreffende vluchtroute vanuit de parkeergarage alleen geldt voorzover dat via besloten ruimten is.

Advies 2: Minimumeis voor thermische isolatie van een inwendige scheidingsconstructie

Constatering

- Uit ATGB-advies 2402-1 is gebleken dat de minimumeis voor de thermische isolatie van een inwendige scheidingsconstructie (Bbl artikel 4.152 achtste lid) in de praktijk regelmatig onduidelijkheid, toepassingsproblemen en daarmee ook onnodige administratieve lasten veroorzaakt. De NTA 8800 hanteert namelijk een van deze artikeltekst afwijkende benadering. Er zijn diverse al dan niet gelijkwaardige aanpakken die ingezet worden. Deze blijken aanleiding te geven tot verschil van inzicht tussen adviseurs onderling en met bevoegde gezagen.

Nadere toelichting

- Er ontstaat regelmatig onduidelijkheid over de eisen voor thermische isolatie van een inwendige scheidingsconstructie zoals vastgelegd in artikel 4.152 achtste lid. In dit artikel is geregeld dat een interne scheidingsconstructie van een verblijfsruimte, badruimte of toiletruimte, die grenst aan een onverwarmde ruimte of een ruimte die alleen wordt verwarmd voor een ander doel dan het verblijven van personen moet worden geïsoleerd als zijnde een verticale uitwendige scheidingsconstructie.
- In de praktijk wordt hier niet eenduidig mee omgegaan. In het geval van een scheiding tussen een woning en een gemeenschappelijke verkeersruimte in een woongebouw wordt hier vaak de hand aan gehouden. Maar voor de scheiding in de woning naar de eigen verkeersruimte wordt dit nooit toegepast. Net als in utilitaire gebouwen waar de scheiding naar gemeenschappelijke verkeersruimten in de regel niet voldoet aan deze eis. In beginsel voldoen deze laatste situaties niet rechtstreeks aan de prestatie-eisen van het Bbl. Maatgevend hierbij is dat verkeersruimten niet zijn bedoeld voor het verblijven van personen.
- Voor woningen in woongebouwen met een scheiding naar een gemeenschappelijke verkeersruimte is het isoleren van deze scheiding ook niet altijd de meest efficiënte oplossing. Het isoleren van de buitenschil waardoor ook de gemeenschappelijke verkeersruimte binnen de thermische schil ligt, blijkt regelmatig een efficiëntere aanpak met het oog op energiegebruik in woningen en woongebouwen. Omdat ook dan niet wordt voldaan aan lid 8 van artikel 4.152 wordt in de praktijk gebruik gemaakt van ‘gelijkwaardige’ oplossingen.
- Overigens blijkt er in de praktijk ook verschil van inzicht te bestaan over de vraag of deze oplossingen rechtstreeks aan de prestatie-eisen van het Bbl voldoen, of dat het een volgens artikel 4.7 van de Omgevingswet bedoelde gelijkwaardige maatregel betreft.
- De ‘gelijkwaardige’ oplossingen die ingezet worden betreffen:

1. het bepalen van de R_{eq} volgens formule C.11 van de NTA 8800. De bepalingsmethode R_{eq} is opgenomen in § C.1.3 van de NTA 8800.
2. het verwarmen van de (gemeenschappelijke) verkeersruimten, die zich bijvoorbeeld tussen de inwendige scheidingsconstructie naar de woning en de buitengevel bevinden, tot minimaal 15 °C;
3. het aantonen dat in geval van een niet geïsoleerde inwendige scheidingsconstructie, volgens de BENG-rekenmethode uit de NTA 8800 wel voldaan wordt aan de, volgens artikel 4.149 vereiste, BENG-eisen. Voorwaarde is dat bij het niet isoleren van de binnenschil, maar wel van de buitenschil, het energiegebruik zowel per woning als voor het gehele woongebouw lager is dan als de binnen- en buitenschil rechtstreeks volgens de regels van het Bbl zouden zijn geïsoleerd.

- De eerste methode (R_{eq}) is beschreven in bijlage C (§ C.1) van de NTA 8800. Deze bijlage is direct aangestuurd voor het bepalen van de warmteweerstand, zoals vereist volgens 4.152 van het Bbl. Hierdoor kan met het bepalen van de R_{eq} rechtstreeks aannemelijk worden gemaakt dat voldaan wordt aan dit artikel. Deze methode blijkt reeds jarenlang een in de praktijk goede werkwijze die wat de ATGB betreft blijft bestaan.
- De tweede methode, het verwarmen van een (gemeenschappelijke verkeers-)ruimte tot 15 °C, wordt veel gebruikt als een (gelijkwaardige) maatregel om klimaatscheidingen minder te hoeven isoleren dan rechtstreeks is vereist volgens de regels uit het Bbl. Volgens de regels in NTA 8800 zou een dergelijke situatie kunnen worden beschouwd als een aangrenzende verwarmde ruimte. Dat betekent dat thermische isolatie niet vereist is. Wat in de praktijk vervolgens tot discussie leidt, is of een verkeersruimte wel of niet als 'verwarmd voor het verblijven van personen' mag worden beschouwd als bedoeld in artikel 4.152 lid 8 van het Bbl. De vraag is of deze methode wenselijk is voor woongebouwen. In de utiliteitsbouw is deze benadering wel realistisch. In die situaties is sprake van een klein deel in een groter geheel van één gebruiker, één gebouw, één installatie en één BENG.
- De derde methode berust op het via de BENG-berekening aantonen dat met het niet isoleren van de binnenschil, maar wel van de buitenschil (dus ook van de verkeersruimte) het energiegebruik zowel per woning als voor het gehele woongebouw lager is dan als de binnen- en buitenschil rechtstreeks volgens de regels van het Bbl zouden zijn geïsoleerd
- Het niet isoleren van de interne scheiding, maar de thermische schil op de externe scheiding leggen, zal alleen dan kunnen plaatsvinden als de ruimtetemperatuur in de verkeersruimte altijd voldoende hoog is. Volgens de NTA 8800 is dat minimaal 15 °C. De drie besproken ingezette 'gelijkwaardige' oplossingen berusten hier ook op.
- De verwarring omtrent artikel 4.152 achtste lid zit hem in de bepaling dat de ruimte *'niet verwarmd is voor het verblijven van personen'*. Een verkeersruimte is immers per definitie niet bestemd voor het verblijven van personen. Voor het warmteverlies en daarmee ook het energiegebruik maakt het echter niet uit of een dergelijke verkeersruimte is verwarmd voor het verblijven van personen of voor een ander doel.

Constatering ATGB over thermische isolatie van externe scheidingsconstructies

- In de discussie rond het ATGB-advies 2402-1 over de minimumeis voor de thermische isolatie van een inwendige scheidingsconstructie (Bbl artikel 4.152 achtste lid) en de inzet van de BENG-berekening voor de gelijkwaardigheid, heeft de ATGB ook gesproken over de noodzaak van gedifferentieerde eisen aan de Rc-waarden voor uitwendige scheidingsconstructies: naast de BENG-eisen gelden volgens het Bbl namelijk verschillende eisen voor de Rc-waarde van de thermische schil (vloer, gevel, dak).
- In de praktijk blijken deze waarden voor woonfuncties vaak onvoldoende om zonder aanvullende maatregelen aan BENG te voldoen. Bovendien zien de BENG-eisen erop toe dat het energiegebruik van een volledig gebouw voldoende wordt beperkt. De BENG-1-eis betreft specifiek het aspect warmteverlies.
- Vanuit de mogelijkheden voor deregulering lijkt het beperken van de eisen voor de warmteweerstand tot een lagere vangneteis voor de Rc-waarden in de prestatie-eisen van het Bbl naar het oordeel van het ATGB een nader te onderzoeken richting.

Advies

De ATGB adviseert om nader te onderzoeken:

1. welke mogelijkheden er zijn om lid 8 van artikel 4.152 zodanig vorm te geven dat toepassing van het gelijkwaardigheidsbeginsel niet in alle gevallen noodzakelijk is.

2. welke mogelijkheden er zijn om voor gebruiksfuncties waarvoor een BENG-eis van toepassing is, de eisen ten aanzien van de minimale warmteweerstand te beperken tot een nader te bepalen lagere vangneteis in het Bbl of deze vangneteis geheel te schrappen.

Advies 3: Nuancering artikel 6.15a over brandgevaar in gemeenschappelijke vluchtroute

Constatering

Met de invoering van artikel 6.15a van het Bbl is beoogd om brandgevaarlijke objecten uit gemeenschappelijke vluchtroutes van woongebouwen te weren. In de praktijk blijkt echter dat de regels onvoldoende ruimte bieden voor situaties waarin objecten formeel onder het verbod vallen, maar waarbij -op basis van de feitelijke risico's- aannemelijk kan zijn dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau aanwezig is.

De huidige regelgeving leidt tot een spanningsveld tussen de strikte toepassing van artikel 6.15a van het Bbl en het uitgangspunt van brandveiligheid en leefbaarheid. Dit is aan de orde gekomen in de ATGB-adviezen 2512 en 2607. Hierdoor kunnen in de praktijk interpretatieverschillen ontstaan tussen bewoners, bevoegd gezag en veiligheidsregio's. Dit punt is ook onderkend door de minister in het kamerdebat van 1 juli 2026 waarin zij aangaf op werkbezoek te gaan en dit onderwerp nader te bekijken.

Nadere toelichting

- Àrtikel 6.15a is ingevoerd in het Bbl naar aanleiding van het dodelijke incident op nieuwjaarsdag 2020 met een brandend bankstel in de gemeenschappelijke toegangshal van een appartementengebouw in Arnhem.

Artikel 6.15a geldt uitsluitend voor de woonfunctie en luidt als volgt:

> ***Artikel 6.15a (geen brandgevaarlijke objecten op vluchtroute woongebouw)***
> 1. *In een gemeenschappelijk verkeersruimte van een woongebouw waardoor een vluchtroute voert zijn geen brandgevaarlijke objecten aanwezig. Onder brandgevaarlijke objecten worden in ieder geval verstaan:*
>   a. *meubilair;*
>   b. *fietsen en scootmobielen;*
>   c. *afvalstoffen en kratten; en*
>   d. *decoratie.*
> 2. *In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder a en d, is meubilair en decoratie toegestaan als het:*
>   a. *van metaal, steenachtig materiaal of glas is;*
>   b. *materiaal dat onbrandbaar is volgens NEN 6064; of*
>   c. *materiaal dat voldoet aan brandklasse A1 als bedoeld in NEN-EN 13501-1.*
> 3. *Het is eerste lid is niet van toepassing op:*
>   a. *objecten voor bewegwijzering en informatie aan de bewoners;*
>   b. *een foto, een schilderij of een andere afbeelding met een oppervlakte van ten hoogste 0,5 m² bij de toegang van een woning; en*
>   c. *een deurmat met een oppervlakte van ten hoogste 0,5 m² bij de toegang van een woning.*

- In een gemeenschappelijke vluchtroute zijn uitsluitend objecten toegestaan die voldoen aan de uitzonderingen van artikel 6.15a, tweede of derde lid. Alle overige objecten zijn niet toegestaan.
- Artikel 6.15a is ingevoerd om te voorkomen dat gemeenschappelijke vluchtroutes onbruikbaar worden als gevolg van brandbare objecten binnen de gemeenschappelijke vluchtroute.

- In de casus behorende bij advies 2607, was een biljart geplaatst, midden in een atrium waardoor ook een gemeenschappelijke vluchtroute voert. De kans op belemmering van de vluchtroute als gevolg van het in brand raken van het biljart was, naar het oordeel van de ATGB, niet significant.
- In de casus behorende bij advies 2512 was meubilair in een gezamenlijke vluchtroute geplaatst. Het oordeel van de ATGB was dat de gemeente de aanwezigheid van de zitjes niet zonder meer als overtreding mocht aanmerken en handhaven, omdat de gemeente, voorafgaand aan handhavend optreden, zal moeten overwegen of het een gelijkwaardige maatregel betreft als bedoeld in artikel 4.7 van de Omgevingswet. De bewijslast daarvoor ligt in beginsel bij de gemeente. Naar het oordeel van de ATGB was voldoende aannemelijk gemaakt dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau werd bereikt.
- Op basis van ATGB-advies 2512 en 2607 blijkt het probleem niet zozeer dat artikel 6.15a Bbl een verbod bevat, maar dat het voorschrift vrijwel uitsluitend naar de eigenschappen van het object kijkt, zoals een moeilijk ontvlambaar zitje of een biljart, en nauwelijks naar het daadwerkelijke risico voor de vluchtveiligheid. Daardoor vallen ook voorzieningen die bijdragen aan leefbaarheid, ontmoeting, gezondheid en zelfredzaamheid, en het bereiken van de brandveiligheidsdoelen van de wetgeving niet hinderen, automatisch onder het verbod, terwijl de ATGB concludeert dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau voorstelbaar, of zelfs aannemelijk, is.

Advies

- Onderzoek of de huidige prestatie-eis voldoende onderscheid maakt tussen objecten die daadwerkelijk een relevant brand- of vluchtveiligheidsrisico veroorzaken en objecten waarvan het risico beperkt is.
- Onderzoek of de huidige voorschriften meer risicogericht kunnen worden geformuleerd.
- Daarbij zou het uitgangspunt kunnen zijn dat de aanwezigheid van objecten in een verkeersruimte slechts wordt beperkt wanneer deze objecten daadwerkelijk kunnen bijdragen aan het ontstaan of de ontwikkeling van brand als ze daarmee afbreuk doen aan het met de bouwvoorschriften beoogde veiligheidsniveau. Voor objecten, met uitzondering van de, in artikel 6.15a derde lid, genoemde categorieën, zou daarom kunnen worden vereist dat hun aanwezigheid niet mag leiden tot een vermindering van de brandveiligheid waarop de voorschriften voor bouwmaterialen zijn gebaseerd. Het is niet zozeer de vraag òf een object brandbaar is, maar of brandbare elementen in combinatie met de aanwezigheid dan wel afwezigheid van ontstekingsbronnen in een verkeersruimte daadwerkelijk leiden tot een relevante bijdrage aan het ontstaan of de ontwikkeling van brand en daarmee afbreuk doen aan het met de bouwvoorschriften beoogde veiligheidsniveau.
- Een dergelijke benadering vraagt om beleidsuitgangspunten die duidelijk afbakenen welke situaties en objecten in ieder geval onaanvaardbaar worden geacht, terwijl tegelijkertijd ruimte ontstaat voor objecten waarvan redelijkerwijs kan worden aangetoond dat zij geen relevant brandrisico opleveren.
- De twee genoemde ATGB-adviezen benadrukken dat een geconstateerde afwijking van de prestatie-eis niet automatisch voldoende grond biedt voor handhavend optreden en dat eerst moet worden beoordeeld of sprake is van een gelijkwaardige maatregel (Omgevingswet artikel 4.7), danwel sprake is van het voldoen aan de specifieke zorgplicht (Bbl artikel 6.4).
- Een expliciete toelichting in de Nota van Toelichting kan de rechtszekerheid vergroten wanneer besloten wordt de tekst van het artikel te wijzigen.

Advies 4: Status van een gemeenschappelijke vluchtroute in bestaande bouw

Constatering

De vereiste status van een gemeenschappelijke vluchtroute in bestaande bouw, waarop bij brand meer dan één woonfunctie is aangewezen, wordt in de praktijk veelvuldig anders geïnterpreteerd dan met de bouwvoorschriften is beoogd. Dit wordt mede versterkt door toelichtende informatie die namens het ministerie is verschenen waarin het onderscheid tussen nieuwbouw en bestaande bouw onvoldoende expliciet is gemaakt. De ATGB heeft hierover geadviseerd in advies 2508, 'Vluchtroutes binnen monument'.

Nadere toelichting

- Volgens artikel 3.38 vijfde lid van het Bbl mogen in een brandcompartiment ten hoogste één woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan liggen. Vanaf de uitgang van een woonfunctie dient een vluchtroute ten minste als een beschermde route te zijn uitgevoerd als er niet meer dan 500 m^2 gebruiksoppervlakte aan woonfuncties op is aangewezen (artikel 3.51 eerste lid). Indien er meer gebruiksfuncties op deze vluchtroute zijn aangewezen, dient deze bovendien, volgens artikel 2.7 tweede lid, te worden aangemerkt als gemeenschappelijk.
- Een beschermde route is volgens de definitie in bijlage I van het Bbl buiten het subbrandcompartiment gelegen. Voor zover de beschermde route voert door een besloten ruimte, dient deze, volgens artikel 3.37 eerste lid, binnen een brandcompartiment te zijn gelegen. Echter, een gemeenschappelijke verkeersruimte waarover een beschermde route voert, maakt, volgens artikel 2.7 tweede lid, deel uit van alle daarop aangewezen gebruiksfuncties. Dat is echter niet toegestaan volgens artikel 3.38 vijfde lid waarin gesteld is dat in een brandcompartiment ten hoogste één woonfunctie en nevenfuncties daarvan mogen liggen.
- Dit betekent dat een gemeenschappelijke verkeersruimte waarover een beschermde route voert en waarop een of meerdere woonfuncties zijn aangewezen bij brand, nooit als een besloten ruimte kan zijn uitgevoerd, want alleen dan hoeft die beschermde route niet in een brandcompartiment te liggen.
- Een besloten gemeenschappelijke verkeersruimte waarop een of meer woonfuncties zijn aangewezen bij brand dient daarom altijd als een extra beschermde vluchtroute te worden uitgevoerd, ook als er minder dan 500 m^2 aan woonfuncties op is aangewezen. Deze eis is niet direct af te leiden uit artikel 3.51 eerste lid.
- De ATGB constateert dat de regelgeving hierover, hoewel moeilijk leesbaar, niet onjuist is.
- Uit de reacties op het door de ATGB uitgebrachte advies 2508 blijkt verwarring bij meerdere partijen in de beroepspraktijk. Die verwarring wordt mede veroorzaakt door hetgeen hierover is beschreven in het Infoblad *'Het bouwbesluit 2012 – Vluchten bij brand'*, ongedateerd, van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en in het infoblad *'Vluchten bij brand (nieuwbouw)'* van januari 2021 door het Informatiepunt Omgevingswet.
- Het laatste infoblad gaat helemaal niet in op bestaande bouw en in het eerstgenoemde infoblad wordt alleen beschreven dat een beschermde route niet in een subbrandcompartiment mag zijn gelegen, maar wordt niet belicht dat een beschermde route niet is toegestaan als het een besloten gemeenschappelijke vluchtroute is waarop een of meer woonfuncties bij brand zijn aangewezen.

Advies

- De ATGB adviseert om verduidelijking van de regels over een besloten gemeenschappelijke verkeersruimte waardoor een vluchtroute voert.
- De ATGB is van oordeel dat een verduidelijking in een nieuwe of aangepaste versie van de hierover bestaande Infobladen op korte termijn te realiseren is, waardoor de praktijk snel is geholpen met een correcte toepassing van de bouwregelgeving.
- Uit deze verduidelijking zal moeten blijken dat een beschermde route die door een besloten gemeenschappelijke verkeersruimte voert, niet toegestaan is als daar een of meer woonfuncties of nevenfuncties daarvan, op zijn aangewezen bij brand. In een dergelijke situatie moet altijd een extra beschermde vluchtroute aanwezig zijn.
- De ATGB geeft in overweging om in een toekomstige wijziging van de regelgeving vast te leggen dat een besloten gemeenschappelijke verkeersruimte in een bouwwerk waarop meerdere woonfuncties of nevenfuncties daarvan zijn aangewezen, altijd als extra beschermde vluchtroute moet zijn uitgevoerd. Hiermee wordt een eenduidig en hoog veiligheidsniveau geborgd en wordt voorkomen dat door interpretatie van de huidige bepalingen een lager beschermingsniveau ontstaat dan vanuit het oogpunt van veilige ontvluchting wenselijk is.