

Graag maken wij als gemeente Rotterdam gebruik van de mogelijkheid te reageren op de internetconsultatie voor de *wijziging Besluit bouwwerken leefomgeving en enkele andere besluiten i.v.m. de implementatie van de Richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD IV) (eerste tranche)*. Het betreft een ambtelijke reactie. De wijziging is een stap in de goede richting, maar roept tegelijkertijd wel vragen op. Ook hebben we nog enkele opmerkingen en concrete suggesties naar aanleiding van het voorstel en aanvullende aanbevelingen. Deze staan hieronder per onderwerp uitgesplitst.

In het algemeen is ons pleidooi om aan te sluiten bij de Europese Whole-Life Carbon-aanpak met een nationale routekaart, duidelijke grens- en streefwaarden (met onderscheid tussen laag-/middenhoogbouw en hoogbouw) én vanaf 2030 een oplopende heffing voor gebouwen die niet voldoen. Deze prikkel stimuleert duurzame materialen en bouwmethoden, draagt bij aan een level playing field en versnelt de transitie van de bouwketen.

VRAGEN

Zonne-energie

- **Artikel 3.86a lid 3:** Kunt u toelichten wat dit in de praktijk betekent? Begrijpen wij het goed dat het hierbij gaat om parkeerdekken, waarvoor een overkapping met zonnepanelen (solar carports) verplicht wordt?
- **Artikel 4 lid b:** Waarom zijn gebouwen die worden aangesloten op het warmtenet uitgezonderd? Ook in deze gebouwen is sprake van elektraverbruik dat met zonne-energie kan worden voorzien.
- **Industriefunctie (pg. 56, onderdeel C):** Waarom worden gebouwen met een industriefunctie uitgezonderd? Juist hier ligt grote potentie: veel verbruik en grote dakoppervlakken.

Circulair

- Waarom wordt de verplichting beperkt tot een smal type gebouwen? Een bredere reikwijdte is haalbaar en zou substantieel bijdragen aan de nationale duurzaamheidsdoelen.

VvE's en sociale huurwoningen

Per 1 januari 2029 gelden minimum energieprestatie-eisen voor huurwoningen (uitfasering EFG labels). Dit is een goede stap, maar roept vragen op:

- Hoe wordt dit gehandhaafd en krijgen gemeenten hiervoor voldoende middelen?
- Hoe geldt dit voor VvE's? Komt daar ook een verplichting, en hoe wordt die gecontroleerd?

Fiets

- In het document staat een aantal keren de term "voldoende fietsparkeerplekken". Wie bepaalt wat voldoende plekken zijn en waar kan dit vervolgens aan getoetst worden?



Aan het bouwbesluit, de gemeentelijke parkeernormen of de landelijke CROW-normen?

- Hoe is de relatie met de BBL (bouwbesluit)?

OPMERKINGEN EN SUGGESTIES

Zonne-energie

- **Artikel 4 lid e:** Zonne-energie is direct gekoppeld aan elektraverbruik. Ook gebouwen die niet primair bedoeld zijn voor verwarming of koeling, maar wel elektriciteit gebruiken, zouden in aanmerking moeten komen voor zonnepanelen. Wij stellen voor een ruimer begrip van 'gebouw' te hanteren zodat potentieel dakoppervlak niet verloren gaat.
- **Overgangsregeling:** De regeling zoals weergegeven in de tabel onder *Tijdelijk implementatie bouwtechnische eisen in het Bbl* komt niet volledig terug in artikel 3.86b. Zo ontbreekt daar de verplichting voor bestaande niet-woongebouwen en nieuwe woongebouwen.
- **Technische ongeschiktheid:** Er geldt een uitzondering als een gebouw 'technisch' ongeschikt is. Echter, wanneer bij een ingrijpende renovatie of vergunningsplichtige actie de mogelijkheid ontstaat om een gebouw geschikt te maken, moet die ook benut worden. Het zou onwenselijk zijn als de staat vóór de renovatie als reden geldt om onder de verplichting uit te komen.

Energielabels

- Wij pleiten ervoor om in het energielabel onderscheid te maken tussen energieopwekking en isolatie. Zo wordt voorkomen dat bewoners ten onrechte denken dat hun woning goed geïsoleerd is, terwijl in werkelijkheid pv-panelen of installaties het label verbeteren. Dit onderscheid moet uiterlijk in de nieuwe methodiek vanaf 2030 worden opgenomen.

Circulair

- Neem circulariteit expliciet mee in de verplichting voor zonnepanelen op daken, zodat milieuvervuilende panelen niet worden gebruikt om enkel aan de norm te voldoen.

Netcongestie

- **Lokaal gebruik en vraagsturing:** De huidige regels stimuleren opwek, maar kunnen teruglevercongestie vergroten en de uitrol van zonnepanelen belemmeren. Wij pleiten voor een verschuiving naar optimaal lokaal benutten van opgewekte energie, bijvoorbeeld door omzetting naar warmte of door energieopslag in batterijen. Aanvullende vereisten op GACS-systemen kunnen dit verder ondersteunen.
- **Gebiedsniveau:** Netcongestie vraagt ook om collectieve oplossingen op wijk- of gebiedsniveau. Het EPBD zou deze moeten stimuleren, zoals collectieve warmteoplossingen, energiehubbs of buurtbatterijen. Dit sluit aan bij bestaande netvriendelijke systemen zoals warmtenetten en WKO's.

WLC-GWP

- Positief dat het Bbl vanaf 2028/2030 verplicht stelt om het Global Warming Potential (GWP) van gebouwen te berekenen en zichtbaar te maken op het energielabel. Inzicht alleen is echter onvoldoende voor daadwerkelijke CO₂-reductie.
- Er ontbreekt nog uitwerking van de aanpak rond materiaalgebonden CO₂-uitstoot. Artikel 7.2 EPBD IV verplicht berekening van het GWP, maar niet hoe dit in praktijk



wordt ingevuld. Voor projecten >1.000 m² geldt dit al vanaf 1 januari 2028, dus duidelijkheid is uiterlijk in 2026 nodig.

- **7.5 EPBD IV:** schrijft voor dat lidstaten uiterlijk 2027 een routekaart met grenswaarden en streefcijfers publiceren. Dit is niet overgenomen in de voorgenomen wijzigingen, terwijl dit cruciaal is om tijdig richting te geven.
- In de kamerbrief 'Implementatie Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)' van 14 juli 2025 staat een procesbeschrijving van hoe Artikel 7.2 en 7.5 worden uitgewerkt. Dat is enigszins geruststellend, maar het tempo waarop alles wordt doorgevoerd is laag. Hiermee gaan veel projecten in problemen komen.
- De huidige lage snelheid van implementatie brengt risico's voor projecten met zich mee. Dit is extra urgent nu met STOER is afgezien van aanscherping van de MPG-eis.
- Neem geen (theoretische) verwachtingen mee over CO₂-prestaties van materialen aan het einde van de levensduur (50 jaar).
- Gebruik de maatstaf van EPBD IV en druk waarden uit in kg CO₂ per m², vergelijkbaar met Frankrijk en Denemarken.

Fiets

- **Koppeling auto- en fietsparkeerplekken:** pp blz. 29 blijkt dat er een actieve koppeling is tussen het aanleggen van autoparkeerplekken en fietsparkeerplekken. Bij meer dan drie parkeerplaatsen moeten er minimaal twee fietsparkeerplaatsen worden gemaakt. Daarbij zit een verwijzing naar de eisen uit het bouwbesluit voor een berging. Maar de actieve koppeling tussen autoparkeerplekken en fietsparkeerplekken blijft vreemd.

Voorbeelden:

- **Artikel 3.96a:** pas bij gebouwen met meer dan 20 autoparkeerplekken hoeven fietsparkeerplekken ingepast te worden. Het is vreemd dat kleinere gebouwen hierdoor geen fietsparkeereis hebben.
 - Ook biedt het geen mogelijkheden om bij plekken dichtbij OV-station en goede fietsinfra wel fietsparkeervoorzieningen te maken en geen of enkele autoparkeerplekken.
 - **Artikel 3.96b:** gaat over gebouwen die geen woning zijn. Daar zouden 10% of 15% van de totale gebruikscapaciteit aan fietsparkeerplekken moeten zijn. Dit is een minimum-norm. Echter zijn er in Rotterdam veel gebouwen waar meer dan 15% van de gebruikers met de fiets naartoe komen. Ook ligt de modal-split van de fiets gemiddeld ergens tussen de 25% en 30% en groeit nog steeds. Dit is meer dan het gemiddelde. Ook op blz. 29 staat dit uitgangspunt.
 - Ook op blz. 9 wordt de koppeling bij woningen gelegd tussen autoparkeerplekken en fietsparkeerplekken. Er staat bijvoorbeeld dat een gebouw met drie autoparkeerplekken minimaal twee fietsparkeerplekken moet hebben.
- **Gebruikscapaciteit:** het aantal fietsparkeerplekken wordt vaak gekoppeld aan de term gebruikscapaciteit van een gebouw. Echter, de gebruikscapaciteit is achteraf niet of nauwelijks handhaafbaar en verbeterbaar. Op papier lijkt het gemakkelijker gemaakt maar in praktijk is het lastiger en maak je het afhankelijker van het oordeel van de projectontwikkelaar. Bovendien biedt de gebruikscapaciteit geen mogelijkheid voor een verzwaring of vermindering van de eisen op basis van de lokalisering terwijl dit wel uit kan maken voor het aantal nodige fietsparkeerplekken.



In de praktijk worden daarom vaak andere eenheden gebruikt, zoals de bruto vloeroppervlakte of het aantal leslokalen. Deze zijn ook beter te beoordelen en beter toetsbaar dan aanvragen waarin een gebruikscapaciteit staat.