

Artikel 3.86a 4 onder b:

Een periode van 3 jaar is erg kort. De investering voor alternatieve warmteopwekking (warmtepomp+zonnepanelen) worden afgeschreven over 15 jaar, terwijl Warmtenet vaak beschikbaar komt over een periode van 5-10 jaar. Deze regeling maakt dat veel minder gebouwen aangesloten kunnen worden op een Warmtenet, en daarmee komt de haalbaarheid van warmtenetten onder druk te staan. Daarnaast worden er hierdoor zonnepanelen geplaatst die vooral drukte op het elektranet gaan geven door teruglevering, of wel geproduceerd zijn, maar vervolgens uit staan. Dit is niet duurzaam.

Bij de komst van een warmtenet (binnen 10 jaar) zou de gemeente invulling moeten kunnen geven aan deze termijn, op basis van de daar geldende energiestrategie.

Artikel 3.87b

Zie de reeds gegeven reactie vanuit Brandweer Nederland. Daarbij is het bouwkundig vaak niet mogelijk om de voorbereidingswerkzaamheden bouwkundig uit te voeren, omdat in de constructie niet geboord mag worden.

Waarom een discrepantie tussen het aantal laadpalen in a en de leidingdoorvoeren bij b? Meestal betreft het geen onwil om laadpalen te plaatsen, maar laat de netcongestie het plaatsen van palen niet toe. En voorbekabeling voor de helft van de parkeerplaatsen, dat weggegooid geld op deze korte termijn. Daarbij is het, naast het brandveiligheidsvraagstuk (vooral bij garages waarboven zich nog verblijfsgebouwen bevinden) de vraag of parkeergarages bouwkundig wel berekend zijn op zoveel grote en zware elektrische voertuigen. Ook de bekabeling in het pand zelf kan niet geschikt zijn voor deze extra elektriciteitsvraag.

De genoemde datums onder 3.87c liggen allemaal ver voor het oplossen van de netcongestie (nu 2035, maar dat kan nog langer op zich laten wachten), waarin in al deze voorstellen compleet voorbij gegaan wordt.

Het heeft geen enkele duurzaamheidsbijdrage om partijen te dwingen om iets aan te leggen wat wellicht nooit gebruikt gaat worden. Ook de invoering van elektrisch rijden staat immers onder druk. Daarbij kunnen, weer door de netcongestie, deze auto's ook niet allemaal geladen worden (bij thuiskomst aan de stekker, waarbij uitstel van ingang laadtijd niet mogelijk is door het langzaam laden). Het versneld invoeren van elektrisch rijden staat haaks op wat er nodig is om de netcongestie op te lossen.

#### § 3.5.4 Fietsparkeerplaatsen

Hoe verhoudt dit artikel zich tot parkeergarages? Dit zijn gebouwen, niet zijnde een woongebouw, waarbij het onmogelijk zal zijn om zoveel fietsparkeerplaatsen te

realiseren. Dit past ook niet bij de aard van het gebouw, personen komen immers altijd met een auto naar een autoparkeergarage.

#### Artikel 3.145a -

Hoe staat dit in verhouding tot parkeergarages waarbij de ventilatie dag- en nacht aan moet staan ivm aanwezig voertuigen en veiligheid, en waarbij een kleine beheerdersruimte verwarmd wordt? Het samenvallen maakt dat er dure gebouwautomatiseringssystemen moeten komen die geen enkele bijdrage hebben in de aansturing, aangezien het twee opzichzelfstaande systemen zijn die beide niet anders ingeregeld kunnen worden.

Artikel 5.20 onder 6: de drempel "als er een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig is" is een veel te lage drempel. Dat kan immers al het aanpassen van 1 kozijn zijn of het isoleren van een klein deel van het pand. Hierdoor kan een kleine aanpassing enorme impact hebben op het gebouw. Dit zal het nemen verduurzamingsmaatregelen juist gaan tegenhouden. Waarom is daar niet opgenomen "bij een ingrijpende renovatie?"