

Laadpaal in flatgebouw niet zo vanzelfsprekend

Mede-eigenaars van een flatgebouw stellen almaar vaker vragen aan de syndicus over de installatie van laadpalen in de **ondergrondse parkeergarage** van het gebouw. Is dat wel brandveilig? En hoe organiseert u zich het best?

SONJA VERSCHUEREN

Als het van de Vlaamse regering afhangt, mogen vanaf 2029 alleen nog elektrische auto's worden ingeschreven. Ook de federale overheid kondigde vorig jaar maatregelen aan om het wagenpark in ons land te vergroenen. Vanaf 2026 kunnen alleen nog groene bedrijfswagens van een gunstig fiscaal regime genieten.

De overheid zet daarom in op publieke laadpunten, maar het is handig als u ook thuis over een laadpaal beschikt. Als u eigenaar bent van een appartement, dan is de kans reëel dat die laadpaal in de ondergrondse parkeergarage komt. Op technisch vlak hoeft dat geen probleem te zijn. 'Technisch is veel mogelijk', zegt Björn Verdoodt, de woordvoerder van de netbeheerder Fluvius. 'Maar in een flatgebouw woont u samen met anderen, en moet u dus rekening houden met de beperkingen van de mede-eigendom', zegt Dominique Krickovic, de voorzitter van de syndici-vereniging UVS.

En dan is er ook het aspect van de brandveiligheid. 'Het is niet bewezen dat de kans op brand bij een elektrische wagen groter is dan bij een verbrandingsmotor. Wel komt er meer kijken bij het blussen van een elektrisch voertuig', zegt brandpreventiedeskundige Tim Renders. Dat heeft te maken met de oplaadbare batterij en met wat in het jargon 'thermal runaway' wordt genoemd. 'De oververhitting van één batterijcel is voldoende om ook de andere batterijcellen te doen opwarmen, zodat een kettingreactie ontstaat en alle cellen in brand vliegen. Vergelijk het met de mexican wave in een sportstadion. Die blijft ook maar doorgaan.'

Vandaar dat een brandende e-auto, eens het vuur onder controle is, ondergedompeld wordt in een container met water. Maar in een ondergrondse - en vaak moeilijk bereikbare - parkeergarage, is dat gemakkelijker gezegd dan gedaan.

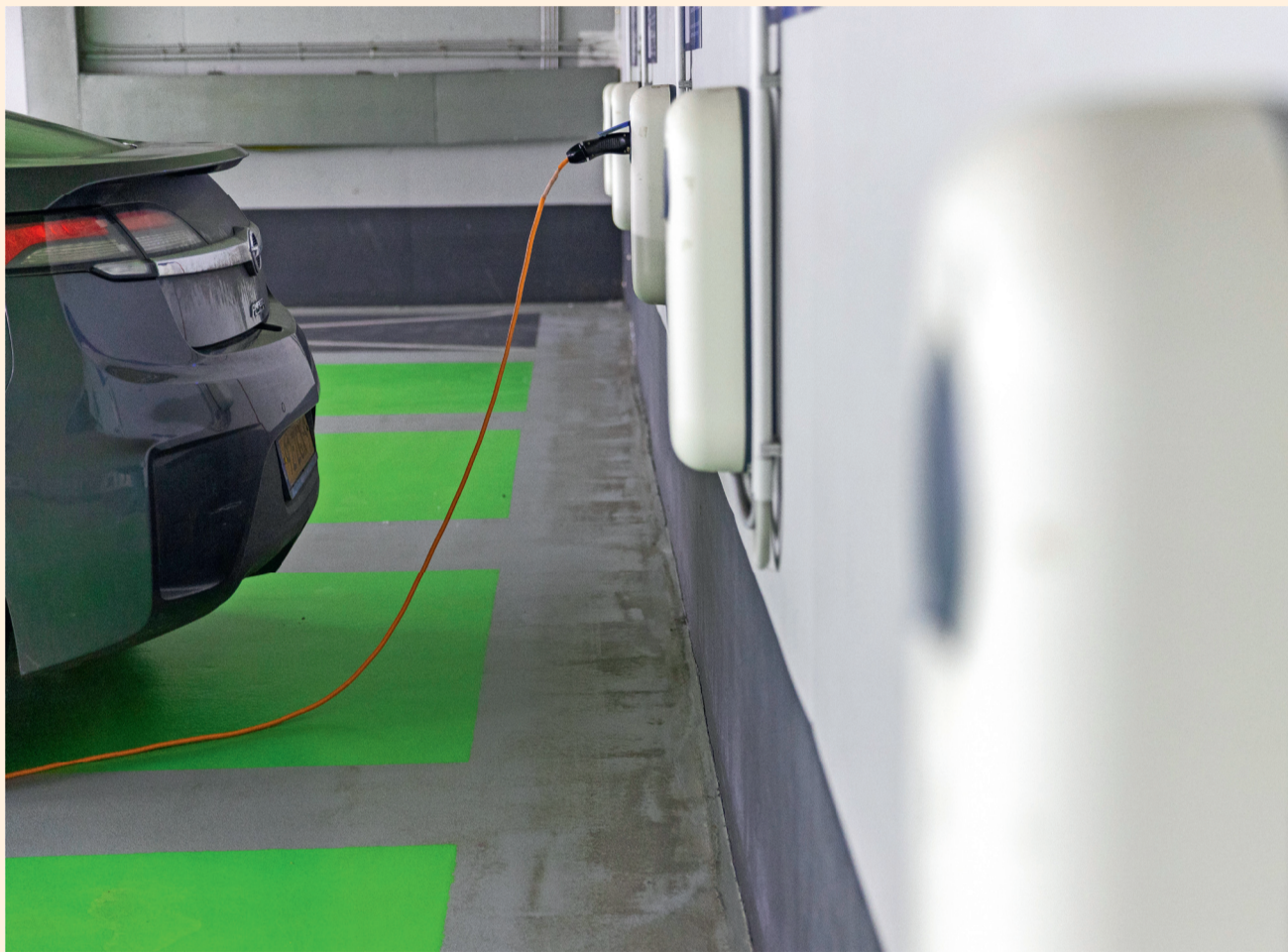
Dat alles maakt dat laadpalen in een parkeergarage een complex verhaal zijn. 'Syndici krijgen almaar meer vragen daarover', zegt Kristophe Thijs van de beroepsorganisatie CIB Vlaanderen.

Hoe pakt u de installatie van een laadpaal het best aan?

In principe kunt u zelf beslissen om een laadpaal bij uw ondergrondse parkeerplaats te installeren. 'Een mede-eigenaar hoeft dat niet te vragen aan de syndicus, hij moet het wel melden', zegt advocaat Thomas Soete. 'Dat moet minstens twee weken voor de start van de werken gebeuren met een aangetekende brief aan de syndicus of de mede-eigenaars. In de brief moet een duidelijke beschrijving van de werken staan. Komt er geen reactie, dan wordt de mede-eigenaar geacht de werken te mogen uitvoeren.'

De andere mede-eigenaars kunnen verzet aantekenen, tot twee maanden na ontvangst van de brief, maar alleen op grond van een rechtmatig belang. 'Dat kan bijvoorbeeld als zich al zulke infrastructuur in de gemeenschappelijke delen van het gebouw bevindt, of als de vereniging van mede-eigenaars de werken zelf wil uitvoeren', zegt Soete.

'Individuele initiatieven leiden vaak tot grotere problemen achteraf', zegt Krickovic. Vandaar dat het beter is om dit onderwerp aan te kaarten op de algemene vergadering. 'Want mogelijk moeten toekomstige installaties in de garage geplaatst worden, zoals sprinklers of specifieke alarmen (zie verder). Het is daarom aangeraden het gebouw collectief voor te bereiden.'



Syndici van flatgebouwen krijgen almaar vaker vragen over het opladen van e-auto's in de parkeergarage van het gebouw. Maar nog niet op elke vraag is een juridisch sluitend antwoord te geven. © LAURENS VAN PUTTEN/IH

'Te vaak wordt vergeten dat de veiligheid moet primeren', zegt ook Thijs. 'Het is ook niet altijd mogelijk of vanzelfsprekend de aanpassingen te doen die nodig zijn om die veiligheid te garanderen. Denk bijvoorbeeld aan een vlotte toegang voor de brandweer. Met opleidingen proberen we onze syndici te informeren, maar weet dat momenteel nog niet op elke vraag een juridisch sluitend antwoord te geven is.'

Is het elektriciteitsnet wel geschikt?

Belangrijk om weten voor u een laadpaal laat installeren, is - behalve de eisen van uw elektrische wagen en uw rijgedrag - welk elektriciteitsnet er bij u ligt. 'In Vlaanderen zijn dat vooral netten op 400 volt', zegt Verdoodt. Die zijn voldoende sterk voor laadpalen waarmee u uw wagen snel kunt opladen (in 3 uur en minder). In sommige stadscentra liggen echter nog netten van 230 volt. 'Dat hoeft op zich geen probleem te zijn. U kunt een netaanpassing doen en uw aansluiting laten verzwaren', zegt Verdoodt.

Particulieren kunnen een net van 400 volt in hun straat aanvragen om een elektrische wagen te kunnen opladen. Dat gebeurt uiteraard niet gratis. Fluvius, dat het laagspanningsnet in Vlaanderen beheert, rekent voor het nieuw stuk net een bijdrage van 520 euro aan.

Als u in een appartement woont, dan speelt ook de grootte van het gebouw mee. 'Er is een groot verschil tussen een blok met maar vier appartementen of eentje met 100 wooneenheden, zeker als u voor collectieve laadfaciliteiten kiest. Sowieso hebben appartementen, omdat er meerdere aansluitingen zijn, veel vermogen nodig. Misschien staat een middenspanningscabine op het terrein, vanwaar rechtstreeks stroom vertakt kan worden?'

Informeer dus zeker bij uw netbeheerder naar uw aansluiting op het net. In

In een ondergrondse parkeergarage mogen laadpalen nooit lager dan op niveau -1 geplaatst worden.

Tim Renders
Brandpreventiedeskundige

ooit brand uitbreken', zegt Renders.

Dat betekent niet dat een laadpaal in een ondergrondse parkeergarage - van een afgesloten box tot een gewone staanplaats - niet kan. 'Maar nooit lager dan niveau -1', stelt Renders, die tot 2019 zelf brandweerman was.

Momenteel wordt gewerkt aan een aanpassing van het koninklijk besluit Basisnormen Brand om de algemene veiligheid in nieuwe parkeergarages te verbeteren. Maar veel discussies tussen mede-eigenaars gaan over bestaande parkings. De vzw Fireforum werkte daarom in september vorig jaar een regel van goed vakmanschap uit over de veiligheidsmaatregelen die het best in acht worden genomen. 'Maar die zijn niet verplicht', klinkt het bij de Algemene Directie Civiele Veiligheid.

'Wie een laadpaal laat installeren, moet die sowieso laten keuren en voert het best een risicoanalyse uit om specifieke brandpreventie maatregelen te bepalen', zegt Michel Vandegard van het keuringsbedrijf Vinçotte. 'Een nieuw gebouw zal bijvoorbeeld brandveiliger zijn dan een oud, en minder aanpassingen vergen.'

'Ik droom nog altijd dat elke ondergrondse parking uitgerust is met een sprinklersysteem', zegt Renders. Hij raadt deze minimummaatregelen aan: het nazicht en de keuring van de elektrische installatie, algemene branddetectie in de garage (via rookmelders) en het stroomloos zetten van laadpalen bij brandmelding. Voorts beveelt hij aan de brandpreventiedienst van de brandweerzone te contacteren (een technicus heeft een dossier van het appartementsgebouw), in een bescherming van de laadpaal tegen aanrijding te voorzien (zeker als de paal door meerdere bestuurders gebruikt kan worden), net als in een afscheiding naar de trap (zodat een eventuele brand niet onmiddellijk kan overslaan naar het gelijkvloers en hoger), en de installatie en de laadkabels regelmatig te laten controleren.

Is het veilig een e-wagen op te laden in een ondergrondse parkeergarage?

'Uw e-auto buiten opladen is voor de veiligheid beter dan binnen of ondergronds. Vandaar dat laadpalen bij voorkeur buiten geplaatst worden, liefst op tien meter van de gevel. Let er ook dan op dat de plek vlot bereikbaar is voor de brandweer, mocht er

Belegt uw fonds in Russische aandelen?

De oorlog tussen Rusland en Oekraïne heeft vooral de Russische aandelen en obligaties een zware klap bezorgd. De kans dat u als fondsbelegger ook in Russische effecten belegt is klein, maar niet onbestaande.

PETER VAN MALDEGEM

Belgen beleggen voor meer dan 260 miljard euro in beleggingsfondsen. Ongeacht de beleggingscategorie hebben die fondsen een zeer brede spreiding, en doorgaans weten beleggers niet precies in welke aandelen of obligaties het fonds belegt. Ook niet of het fonds in Russische effecten zit.

Laten we beginnen met het meest verspreide fonds in ons land, het pensioenspaarfonds. Daarmee kunnen Belgen op een fiscaalvriendelijke manier beleggen voor hun pensioen. Meer dan 1,7 miljoen Belgen storten jaarlijks in zo'n fonds. Een rondvraag bij de aanbieders van pensioenspaarfondsen leert dat die vandaag geen rechtstreekse posities hebben in Russische aandelen of obligaties. Meer nog, zelfs de groeimarkten, zoals Azië en Latijns-Amerika, zijn er nauwelijks - maximaal voor 5 procent - vertegenwoordigd. Dat heeft ook te maken met de strikte spreidingsregels van de fondsen. Zo mogen ze maximaal 20 procent beleggen in niet-Europese aandelen.

Welke fondsen hebben dan wel een blootstelling aan Rusland? Volgens het onderzoeksbureau Morningstar zijn er in Europa 228 fondsen die meer dan 10 procent van hun vermogen in Russische aandelen of obligaties beleggen. Het gaat onder meer om fondsen die de volle 100 procent in Russische aandelen beleggen, of aandelenfondsen die in de Oost-Europese regio investeren. In die laatste fondsen neemt Rusland gemiddeld 60 procent voor zijn rekening.

Omdat nauwelijks handel mogelijk is in Russische aandelen werden die fondsen deze week bevroren, waardoor ze tijdelijk niet kunnen worden aangekocht of verkocht. Het Oost-Europafonds van KBC (KBC Equity Fund Emerging Europe) is daar een voorbeeld van. De kans is reëel dat de waarde van die Oost-Europese aandelenfondsen bij heropening fors gedaald zal zijn.

Pensioenspaarfondsen hebben vandaag geen directe blootstelling aan Russische aandelen of obligaties.

Bij de 228 fondsen zitten ook enkele aandelenfondsen die in brede groeimarkten beleggen. Al zijn dat fondsen die Rusland dan een duidelijk overgewicht hebben gegeven. In de brede MSCI Emerging Markets index, die als referentie-index voor die fondsen wordt gebruikt, neemt Rusland amper 3,2 procent voor zijn rekening. MSCI gaf deze week wel aan voortaan alle Russische aandelen uit zijn indexen te zullen weren.

Ten slotte bevat de lijst ook heel wat obligatiefondsen die een focus hebben op Oost-Europa. KBC Bonds Emerging Europe is een voorbeeld daarvan. 'Met KBC Bonds Emerging Europe beleggen we bijna 5 procent in Russische overheidsobligaties. Die kunnen we nu niet verhandelen. Er is veel onzekerheid over de coupon en terugbetaling op korte termijn, maar onze posities vervallen niet binnen het jaar, zodat op dit moment alleen de couponbetalingen risico lopen. We hebben die obligaties op basis van deze risico's gehervalueerd', klinkt het bij KBC. Het fonds is wel nog altijd verhandelbaar.