



Opschrift

Vergadering van 16 september 2019

Nummer: 2019_MV_00254

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Methode om een brand in een elektrisch voertuig te bestrijden

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Mathias De Clercq

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Een brandende elektrische wagen blussen is geen sinecure, dit omwille van een chemische reactie in de batterij die de temperatuur binnen de batterij doet stijgen en het vuur doet opflakkeren.

Een optie is om de brandende elektrische wagen onder te dompelen in een container met water zodat de wagen (en de batterij) kan afkoelen. Deze oplossing is echter niet zaligmakend noch altijd mogelijk en er dient dus te worden gezocht naar andere procedures.

Vraag:

Is de Gentse brandweer actief op zoek naar geschikte methodes om een brand in een elektrisch voertuig veilig en efficiënt te kunnen bestrijden?

Behandeld door de commissie algemene zaken, financiën en burgerzaken (afb) in vergadering van 16 september 2019.

Antwoord

18 september 2019

De Brandweerzone Centrum is heel actief op dit niveau en is voorbereid op het bestrijden van dergelijke branden. De zone beschikt ook over een SOP - standaard operatie procedure - om incidenten met brandende elektrische voertuigen zo effectief en veilig mogelijk te bestrijden. Hier worden, en dit is heel belangrijk voor de veiligheid van ons brandweerkorps, ook de nodige opleidingen over voorzien.

Dergelijke branden vragen inderdaad om een speciale aanpak, een andere aanpak van blussen. De branden zijn veel heviger en de hitte loopt hoger op. Een gebluste elektrische auto kan ook weer opnieuw vuur vatten.

De procedure bestaat er daarom in om de wagen onder te dompelen in een container met water en dat gedurende minstens 24 uur. De Brandweerzone Centrum beschikt over zo een specifieke container.

Indien dit om bepaalde redenen niet kan, dan moeten de batterijen zelf gedurende lange tijd gekoeld worden. Ook hier kan de koeltijd oplopen tot 24 uur.

De reden hiervoor is dat het koelen van de batterijen moeilijk is. De thermische run-away reactie zit immers in de batterij zelf en deze is goed geïsoleerd en verpakt waardoor het koelwater niet tot op het celniveau van de batterij kan geraken.

Tot op vandaag zijn dit volgens de Brandweerzone Centrum de enige oplossingen.

Het is aan de autoconstructeurs om de constructie van de batterijen zo te wijzigen dat hieraan een oplossing wordt geboden. De brandweer is op internationaal niveau bezig constructeurs hiervoor te sensibiliseren en de nodige aanpassingen te laten maken.
