

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

9 januari 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het proefproject met een hybride waterstofbus van De Lijn	1
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over maatregelen ter bescherming van voetgangers en fietsers tegen dodehoekongevallen	2

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van het proefproject met een hybride waterstofbus van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, half mei 2007 werd de allereerste volwaardige hybride waterstofbus ter wereld aan de pers voorgesteld. Deze bus werd ontwikkeld door Van Hool in samenwerking met een zestal internationale partners. Het experimentele model kon dan ook op grote internationale belangstelling rekenen. De belangstelling voor groene bussen en groen verkeer groeit steeds meer.

De Lijn zal als eerste vervoermaatschappij het prototype zes maanden leasen. De Lijn startte een zesmaandelijkse proefritperiode voor reizigersvervoer op de lijnenbundel 420 Lier - Antwerpen. Vier chauffeurs kregen een opleiding om met de bus te kunnen rijden.

De evaluatie is voor De Lijn en Van Hool een gelegenheid om de ervaringen van reizigers, chauffeurs en technici te kennen en te analyseren. Mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn, zei bij de voorstelling: "Voor De Lijn is dit experiment een manier om ervaring op te doen met de nieuwe technologie. We zullen ook feedback geven om de technologie nog te verbeteren. Op deze manier zetten we een nieuwe stap naar de opwaardering van het openbaar vervoer. Via de nuluitstoot en met geluidsarme, comfortabele bussen willen we de reizigers ervan overtuigen de auto thuis te laten."

Het is duidelijk dat De Lijn volop bezig is met de strijd om de groene trui, zoals ze zelf meldt in haar magazine van november. De eerste ervaringen van de reizigers zijn positief. Nu de zesmaandelijkse proefperiode om is, wordt reikhalzend naar de testresultaten uitgekeken.

Mijnheer de minister, wat zijn de ervaringen van passagiers, bestuurders, en vervoermaatschappij na dat halve jaar? Hoe evalueert De Lijn de proefperiode tussentijds? Wat zijn volgens de constructeur en De Lijn de grootste meevallers en de grootste tegenvallers? Werden of worden er technische aanpassingen gepland? Hoe zal het proeftraject met de bus er nu verder uitzien? Werd er inmiddels een tweede exemplaar gebouwd? Zal de hybride bus over heel Vlaanderen worden gelanceerd?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is belangrijk dat de overheid een voorbeeldrol op zich neemt, zeker als het gaat over het bevorderen van de introductie op de markt van nieuwe toekomstgerichte technologieën. Dat is des te belangrijker om onze bedrijven de kans te geven om op internationaal vlak een voorsprong te nemen door het ontwikkelen van dit soort van technologieën.

Ik hoop dat, als de evaluatie positief is, het niet bij dit experiment zal blijven, maar dat deze weg verder wordt gevolgd en uitgebreid.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik verheug me over het enthousiasme waarmee mevrouw Franssen en de heer Glorieux uitkijken naar de resultaten. Ik kan daar niet op vooruit lopen, maar het is een belangrijke primeur geweest. In naam van minister Van Brempt kan ik enkele elementen van antwoord geven. Het is nog wat vroeg, maar er zijn al enkele interessante ervaringen opgebouwd.

De ervaringen voor de reizigers zijn onder andere een comfortabele en stille bus, geen motorlawaai, weinig vibraties en minder schokken. Dat is erg positief. Ook de chauffeurs ondervinden voordeel van een comfortabele, stille bus die zacht rijdt zonder schokken dankzij de elektrische aandrijving. Wel is de waterstofbus, die 13,2 meter lang en drie-assig is, minder wendbaar dan een standaard twee-assige 12-meterbus. De chauffeurs zijn dit ondertussen wel gewoon, waardoor dit minder problemen oplevert.

Louter vanuit het standpunt van De Lijn, zonder de ecologische en comfortconnotatie, is de meerwaarde dat De Lijn over een bus beschikt met dezelfde capaciteit als een standaard 12-meterbus met vergelijkbare prestaties die tegelijkertijd stil is en zonder lokale uitstoot.

De proefperiode zal met zes weken worden verlengd vanwege een aantal onderbrekingen, namelijk tot minstens einde januari 2008. Tijdens de verlofperiode van de constructeur heeft de waterstofbus niet gereden van 27 juli tot 19 augustus. Ook tijdens Busworld in oktober 2007 was er een onderbreking van bijna twee weken.

De hybride waterstofbus moet als prototypetechnologie worden aanzien, die misschien op middellange termijn commercieel kan worden ingezet. De brandstofcel en de energieopslagsystemen met hun nu nog beperkte

levensduur moeten verder worden ontwikkeld. Daarnaast neemt het vullen van de bus naar zijn maximale druk veel tijd in beslag. Dat kan tot vier uur duren. Doordat de bus is uitgerust met remrecuperatie is het verbruik van de bus beperkt en is een actieradius van 350 kilometer mogelijk.

Voor de constructeur zijn er zowel mee- als tegenvallers. Een meevaller is dat de bus een normale dienst kan rijden. Daarnaast functioneert de brandstofcel zoals verwacht: ze geeft haar energie op een geluidsarme en efficiënte manier af. Een tegenvaller is het energie-opslagsysteem met een zeer korte levensduur van de huidige gebruikte batterijen. Die werden na enkele maanden allemaal vervangen.

Meevallers en tegenvallers volgens De Lijn zijn de volgende: de prestaties van de bus zijn vergelijkbaar met de prestaties van een dieselbus. Bovendien rijdt de bus zeer comfortabel door de elektrische aandrijving. Het groot aantal uitvaldagen is wel een tegenvaller. Deze uitvaldagen werden veroorzaakt door allerlei problemen, waarbij vooral de batterijen de grootste boosdoener zijn.

Daarenboven kon De Lijn de bus slechts inzetten gedurende acht uur – dat is maar een halve amplitude – in plaats van 16 uur – een volledige amplitude – doordat de brandstofcelconstructeur de degradatie dagelijks wenst op te volgen. Dat heeft te maken met het feit dat dit een experiment is.

Er worden wel technische aanpassingen gepland. In februari 2008 zullen de huidige batterijen worden vervangen door batterijen van een ander type. Op de vraag hoe het proeftraject met de bus er nu verder zal uitzien, kan ik niet antwoorden. De constructeur heeft nog geen concrete plannen voor de bus na afloop van het proefproject. De constructeur heeft één gelijkaardige bus gebouwd voor een buitenlandse klant. Het zou ongetwijfeld interessant zijn om dit soort ervaringen samen te leggen. Het lijkt vanzelfsprekend dat de constructeur dat ook zal doen.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Het is duidelijk dat er aan de hybride waterstofbus zowel positieve ervaringen zijn voor de gebruikers als ecologische voordelen. Ik hoor dat er nog wat kinderziektes zijn, vooral inzake technische aspecten. De batterijen moeten bijvoorbeeld nog verbeterd worden. Ik dring erop aan om, gelet op de ecologische voordelen, dit project zeker verder te zetten. Dan kunnen we het in heel Vlaanderen implementeren, eens alle kinderziektes uit het proces verdwenen zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over maatregelen ter bescherming van voetgangers en fietsers tegen dodehoekongevallen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: We zijn recentelijk allemaal getuige geweest van twee ongevallen die toegemeten werden aan de zogenaamde dodehoekproblematiek. Begin december 2007 werd in Brasschaat een dertienjarige jongen die bij groen licht het kruispunt overstak, gegrepen door een rechtsafdraaiende schoolbus die eveneens groen licht had. In dezelfde periode kwam in Wijnegem een jonge fietsende moeder, die net haar kindje op school had afgezet, onder de wielen van een vrachtwagen terecht. Beide drama's zijn het gevolg van de zogenaamde dodehoekongevallen.

Sinds het koninklijk besluit van 20 december 2002 moeten in België alle geregistreerde vrachtwagens van meer dan 3,5 ton uitgerust zijn met een soort van antidodehoeksysteem. Vele dodehoekspiegels blijken echter niet goed te zijn afgesteld, waardoor ze niet effectief zijn. Bovendien zijn vele buitenlandse vrachtwagens op onze wegen helemaal niet uitgerust met dit soort van antidodehoeksysteem. Door het toenemende vrachtverkeer in de toekomst zal dat soort van ongevallen en verkeersonveiligheid, vooral dan voor de zachte weggebruikers, alleen maar vergroten.

Het probleem beperkt zich niet alleen tot dodehoekongevallen als gevolg van rechtsafslaande vrachtwagens. Omdat er meer personenwagens zijn, komen er ook meer ongevallen met rechtsafslaande wagens voor dan met vrachtwagens of bussen. Maar het aantal dodelijke slachtoffers ligt wel veel hoger bij de ongevallen met vrachtwagens. De praktijk leert in ieder geval dat de invoering van het antidodehoeksysteem bij vrachtwagens van meer dan 3,5 ton niet volstaat en er dringend nood is aan bijkomende structurele maatregelen om dit soort van dodehoekongevallen te vermijden en fietsers en voetgangers beter te beschermen.

Een aantal maatregelen dringen zich op. Er bestaan in andere landen al maatregelen. We moeten dus niet opnieuw het warme water uitvinden. Het gaat onder meer om de volgende maatregelen.

Een mogelijkheid is het inrichten van zones waar vrachtwagenchauffeurs hun dodehoekspiegel correct kunnen afstellen. Ik denk bijvoorbeeld aan parkings langs de autostrades.

Voorts zou men vaste, bolle dodehoekspiegels op kruispunten kunnen plaatsen, bijvoorbeeld aan verkeerslichten. Het gevolg daarvan is dat niet alleen de vrachtwagens maar ook de almaar groter wordende

viermaalvierauto's die ook een dodehoekproblematiek vertonen, gebruik kunnen maken van deze vaste infrastructuur.

Daarnaast is het belangrijk dat men het aanleggen en het heraanleggen van de kruispunten consequent volgens het STOP-principe laat verlopen. Het is immers belangrijk dat men voor de stappers en de trappers fietsvoorsorteerstroken aanlegt met duidelijk gemarkeerde sluisen voor zowel linksafslaande, rechtdoorgaande als rechtsafslaande fietsers.

Daarbuiten verdient het eveneens aanbeveling om zoveel mogelijk naar conflictvrije kruispunten te streven waar de groenlichtperiode voor voetgangers en fietsers in de tijd gescheiden wordt van de groenlichtperiode voor het auto- en vrachtverkeer, zodat de zachte weggebruikers en de vrachtwagens niet langer gelijktijdig het kruispunt kunnen oprijden.

Voor het linksafslaande verkeer zouden best zoveel mogelijk aparte stoplichten worden geplaatst met het bekende groenoplichtende pijltje. Tegelijkertijd zijn goedgemarkeerde fietssluisen nodig voor fietsers die op een kruispunt linksaf slaan. Zo moeten ze niet langer wachten tot alle auto's en vrachtwagens zijn weggereden en wordt er tegelijk voorkomen dat ze zich in de dode hoek opstellen.

Andere mogelijke maatregelen zijn het weren van vrachtwagens uit schoolomgevingen bij het begin en het beëindigen van de schooluren, de verplichte dodehoekspiegel uitbreiden met een camerasysteem en de zogenaamde voorzichtspegel monteren een eind voor de cabine van de vrachtwagen en niet aan de zijkant zodat het gebied vlak voor de rechterpunt van de vrachtwagen zichtbaar wordt. Ten slotte is er nog het uitbreiden van de verplichting van het antidodehoeksysteem naar de bestelwagens en lichte vrachtwagens van minder dan 3,5 ton.

Dat zijn voorbeelden van maatregelen die gedeeltelijk al in andere landen zijn ingevoerd. We kunnen er zeker na een evaluatie lering uit trekken.

Ik wil de minister in de eerste plaats vragen of hij het eens is met het inzicht dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn omdat er in de toekomst immers een sterke toename zal plaatsvinden van het aantal vrachtwagens op de Vlaamse wegen en het risico op dodehoekongevallen bijgevolg zal toenemen. Graag had ik vernomen welke van de zonet genoemde maatregelen hij bij de federale overheid zal aankaarten, want het gaat hier niet alleen om een gewestelijke bevoegdheid.

Naast structurele maatregelen is er ook een belangrijke rol weggelegd voor het inspelen op de verkeerssituatie. In welke mate wordt hierbij aandacht besteed aan de dodehoekproblematiek?

Is het nodig dat ook hier extra initiatieven worden genomen? Welke andere bijkomende maatregelen die de zachte weggebruiker tegen dodehoekongevallen moeten beschermen zullen er, buiten de zonet genoemde, worden genomen?

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Ik sluit mij graag aan bij de vraag om uitleg van mijn collega. Hij verwijst terecht naar maatregelen die zich opdringen. Men spreekt hier over de conflictvrije kruispunten en het STOP-principe. Onze fractie steunt deze maatregelen volledig. In november 2007 heb ik al een vraag gesteld aan minister Crevits over het standpunt van de administratie Wegen en Verkeer over fietsers, onder meer op rotondes.

Recent ook heb ik aan de minister voor Mobiliteit de vraag gesteld welke plaats fietstunnels kregen in haar nieuwe verkeersveiligheidsplan. Ik ben ervan overtuigd dat de conflictvrije kruispunten de beste kruispunten zijn. Het is vaak onverantwoord om het kwetsbare verkeer en het zware vervoer in potentiële conflictsituaties samen te brengen. Ik pleit er inderdaad voor om beide verkeersstromen van elkaar te scheiden.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik sluit mij eveneens graag aan bij de vraag van collega Glorieux. De ideale situatie is, zoals collega Franssen het al stelde, het conflictvrije kruispunt. Daar hangt natuurlijk een enorm groot prijskaartje aan vast. Het is echter duidelijk dat we moeten streven naar het realiseren van de mogelijkheden die de heer Glorieux vooropstelde. Hij sprak onder meer van een camerabewaking. Maar of je nu met spiegels werkt of spiegels op kruispunten of met camera's op de vrachtwagen, het probleem blijft bestaan dat we te maken hebben met een menselijke fout. Het kan onachtzaamheid zijn of het kan ook zijn dat het systeem de vrachtwagenchauffeur niet toelaat om de zwakke weggebruiker te zien.

Er is een systeem waarvan hier nog niet is gesproken, namelijk het camerasysteem gecombineerd met een geluidsalarmsysteem voor de bestuurder. Elke aanwezigheid van een zwakke weggebruiker wordt automatisch gedetecteerd en met een alarmgeluidssysteem aan de chauffeur aangegeven. Zelfs als de chauffeur, ondanks de ingezette technische middelen, de zwakke weggebruiker niet ziet, wordt hij toch op de hoogte gebracht van het feit dat er zich een zwakke weggebruiker in zijn omgeving bevindt. Ik zou ervoor pleiten om volop te gaan voor de moderne technologie en langzaam aan af te stappen van de ietwat oubollige technologie van bijvoorbeeld bolspiegels. Er is recent een studie verschenen die het bijzonder beperkte nut

aantoont van de dodehoekspiegel. Het instrument heeft de verwachtingen niet ingelost.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik zal antwoorden op de verschillende interventies in functie van de vragen. Ik ben het er inderdaad mee eens dat we in de toekomst nog een sterke toename van het aantal vrachtwagens kunnen verwachten en dat het risico op dodehoekongevallen opnieuw zal toenemen, ondanks de aanwezigheid van de verschillende systemen. Aanvullende maatregelen zijn en blijven dus aangewezen.

Ik onderschrijf de stelling van de heer Glorieux en anderen dat de invoering van het antidodehoeksysteem bij vrachtwagens van meer dan 3,5 ton niet volstaat om het probleem volledig onder controle te brengen. De interpretatie dat bijkomende structurele maatregelen ter vermijding van dodehoekongevallen nodig zijn of dat de verplichting van antidodehoeksysteem bij lichte vrachtwagens van minder dan 3,5 ton het probleem kan helpen oplossen, moet verder worden onderzocht.

Het probleem van de dodehoekongevallen blijft in de eerste plaats een gedeelde verantwoordelijkheid. Naast de vrachtwagensector is ook de zwakke weggebruiker verantwoordelijk. Een verplichting voor een specifieke voertuiguitrusting wordt opgelegd op Europees niveau. De Vlaamse overheid heeft een rol te spelen bij de educatie van bestuurders en zwakke weggebruikers. Bovendien kan de overheid ook door kleine ingrepen op kruispunten, door middel van spiegels, een andere kruispuntlayout of een andere verkeerslichtenregeling, het aantal ongevallen terugdringen.

Fietsverkeer van autoverkeer scheiden kan, daar waar de nodige ruimte voorhanden is. Binnen de bebouwde kom is dat zelden het geval en zullen er altijd knelpunten blijven. Fietsvoorsorteerstroken zijn interessant, anderszinds kunnen ze ook zelf aan de oorsprong van het probleem liggen, namelijk wanneer fietsers op weg naar hun voorziene plaats juist in de dode hoek van een auto of vrachtwagen terechtkomen. Conflictvrije kruispunten hebben reeds hun meerwaarde bewezen. Vooral voor kleinere kruispunten binnen de bebouwde kom waar de oversteektijd voor voetgangers niet te groot is, vormt dit een zinvol en haalbaar alternatief.

Transportorganisaties en organisaties die de belangen van de zwakke weggebruikers behartigen, hebben een belangrijke rol te spelen bij de doorstroming van de informatie naar hun achterban.

Vrachtwagenconstructeurs kunnen een bijdrage leveren door aanpassingen in het vrachtwagenontwerp. Doorzichtige deuren kunnen bijvoorbeeld een verbetering van

het zichtveld opleveren voor de chauffeur. De overheid kan deze ontwikkelingen ondersteunen door een aantal voorwaarden op te nemen in door hen uitgeschreven bestekken. De toevoegingen van de heer Koninckx zijn interessant. We moeten proberen de grenzen van het technologisch haalbare te verkennen in deze zaak.

Uiteraard zal ik dit probleem bij de nodige instanties op federaal niveau aankaarten en onder andere het voorstel van een degelijk antidodehoeksysteem verdedigen. Ook Europa is een belangrijke partner omdat we steeds meer met de internationalisering van de transportsector worden geconfronteerd. Verder zal ik ook de minister van Openbare Werken attenderen op het belang van het conflictvrij ontwerpen van harde infrastructuur.

De dodehoekproblematiek maakt reeds lang deel uit van verkeerseducatieve projecten die ik ondersteun. Ik denk hierbij aan projecten als 'Veilig op Weg', opleidingen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de dodehoekkoffer van de Fietsersbond. Naast het attenderen op de gevaren van de dode hoek voor de zachte weggebruiker is het tevens belangrijk om ook de vrachtwagenchauffeurs permanent te sensibiliseren over de mogelijke gevaren. Het inrichten van zones voor vrachtwagens om de dodehoekspiegel correct af te stemmen, bijvoorbeeld op parkings langs de autosnelwegen, is een optie. Dat is opgenomen in het recent goedgekeurde Verkeersveiligheidsplan (van de Vlaamse Regering) en het is de bedoeling om in overleg met de sector een proefproject op te starten. De sector zelf neemt hier tevens zijn verantwoordelijkheid op. Zo heeft SAV, de Koninklijke Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederenvervoerders en Logistieke Dienstverleners, recent nog stickers 'Let op! Gevarenzone' verdeeld via haar vakblad.

Welke andere bijkomende maatregelen om de zachte weggebruiker tegen dodehoekongevallen te beschermen zal de regering nemen? Beroepsorganisaties uit de vervoers- en transportsector hebben uiteraard ook zelf interesse om ongevallen te vermijden en zo tracht men in vele Vlaamse vervoersbedrijven een veiligheidscultuur te implementeren die bevorderlijk is om vrachtwagenchauffeurs te sensibiliseren. Daar heeft de overheid een belangrijke rol te spelen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, u hebt terecht gezegd dat dodehoekongevallen vaak het gevolg zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid van de zachte weggebruiker en de vrachtwagenchauffeur. De heer Koninckx heeft ook op de menselijke fout gewezen. Net daarom is het belangrijk dat de verkeerseducatie aandacht besteedt aan dit thema. Zo kan bij

fietzers, voetgangers en rijopleidingen dit probleem onder de aandacht worden gebracht.

Daarnaast zijn zoveel mogelijk structurele maatregelen en aanpassingen aan de wegindeling van kruispunten en dergelijke aangewezen, voornamelijk van de conflictvrije kruispunten, waar de groenlichtperiodes voor auto's en zachte weggebruikers in tijd van elkaar gescheiden zijn. Zo'n maatregel is misschien een van de minst dure, maar kan het meeste effect hebben. Daarom pleit ik ervoor om hiervoor, naast de maatregelen die in het verkeersveiligheidsplan zijn opgenomen, in de toekomst aandacht te hebben en zoveel mogelijk te evolueren naar conflictvrije kruispunten.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mijnheer Glorieux, ik neem nota van uw suggesties.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
