



Vlaams  
Parlement

stuk **1107** (2010-2011) – Nr. 1  
ingediend op 3 mei 2011 (2010-2011)

## Voorstel van resolutie

van de heren Sas van Rouveroy, Dirk Peeters en Marino Keulen  
en mevrouw Annick De Ridder

betreffende de oprichting van een proefproject  
voor ledverlichting langs autosnelwegen in Vlaanderen

## TOELICHTING

Van de 3000 versleten, betonnen verlichtingspalen langs de Vlaamse gewest- en snelwegen zal het Agentschap Wegen en Verkeer er dit jaar nog 940 vervangen door metalen palen. Het gaat om palen langs de E34, op het op- en afrittencomplex Herentals-Oost langs de E313, op het op- en afrittencomplex Deinze langs de E17, langs de N16 in Temse en langs de N8 in Kortrijk. Voor de eerste fase, waarbij 600 betonnen palen langs de E34 en de E313 in het najaar zullen worden vervangen door metalen kreukelpalen, trekt de Vlaamse Regering in 2011 een bedrag van 750.000 euro uit. De andere fases zouden tegen eind 2013 worden uitgevoerd.

Daarbovenop zijn ook 89 doorgeroeste metalen verlichtingspalen langs de E19 dringend aan vervanging toe.

Waarom die uiterst dringende vervanging van de verlichtingspalen langs de Vlaamse snelwegen niet meteen aangrijpen als opportuniteit om ook de snelwegverlichting zelf innovatiever en duurzamer te maken?

In Nederland vond op 17 februari 2011 de officiële opening plaats van de eerste autosnelweg ter wereld met ledverlichting. Concreet gaat het om een traject van ongeveer 7 kilometer lang op de A44 tussen knooppunt Burgerveen en de Kaagbrug.

De duurzame ledtechnologie, gekoppeld aan een diminstallatie, zorgt voor een sterk verbeterde mobiliteit tegen een lager energieverbruik.

Ten eerste wordt ruim 40% op energie en kosten bespaard en kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot flink gereduceerd worden. Het Nederlandse proefproject op de A44 gaat over een afstand van amper 7 km toch jaarlijks 180.000 kWh besparen, dat is het verbruik van ongeveer vijftig huishoudens. Een veralgemeende implementatie van ledverlichting op de Vlaamse wegen zou dus een jaarlijkse besparing van 5,8 miljoen euro op de energiefactuur van 12,4 miljoen euro in 2010 opleveren.

Ten tweede zorgt de langere levensduur van de leds voor minder en eenvoudiger onderhoud, zodat onderhoudswerkzaamheden minder files en dus minder economische en ecologische schade kunnen veroorzaken. Op die manier worden de investeringskosten van ledverlichting, die hoger liggen dan die van traditionele verlichting, binnen tien jaar terugverdiend.

Ten derde kan met die verlichting het licht preciezer gericht worden op de weg, waardoor de lichtpollutie aanzienlijk vermindert en het rijcomfort voor de weggebruikers verbeterd wordt.

Ten slotte maakt de diminstallatie het mogelijk om de juiste hoeveelheid licht aan te passen aan de veiligheidsrisico's op bepaalde plaatsen en tijdstippen, bijvoorbeeld afhankelijk van de verkeersintensiteit en weersomstandigheden. Dat maatwerk komt de verkeersveiligheid ten goede en is zinvoller dan een 'blinde' algemene regel.

Een lager energieverbruik en een betere mobiliteit mogen immers niet ten koste gaan van de veiligheid op de autosnelwegen. Uit cijfers van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van 2008 blijkt immers dat het aandeel van de autosnelwegen in het aantal verkeersdoden in België het hoogst is binnen de EU15. Bijzonder kritieke periodes zijn rond

22 uur en tussen 3 uur en 6 uur 's morgens. Op die tijdstippen is het overlijdensrisico per voertuigkilometer substantieel hoger dan op andere uren.

Door middel van de diminstallatie zou de wegbeheerder ervoor kunnen opteren om de lichtintensiteit op plaatsen met een verhoogd veiligheidsrisico, zoals op- en afrittencomplexen, 's nachts te versterken. De diminstallatie kan er ook voor zorgen dat de ogen van de naderende bestuurders zich gradueel kunnen aanpassen.

In Vlaanderen, dat zich in het kader van het 'Pact 2020 – Vlaanderen in Actie' wil profileren als innovatieve regio, is tot dusver nog geen enkel experiment met ledverlichting langs autosnelwegen gekend of gepland.

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 en in de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer wordt gestreefd naar een beperking van de lichtpollutie en van het energieverbruik. Concreet blijft deze ambitie echter beperkt tot het gebruik van elektronische voorschakelapparatuur, het beter afsluiten van het optische gedeelte van de bestaande verlichtingstoestellen en het minder lang verlichten.

De minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft het opstellen van een lichtplan aangekondigd tegen eind juni. De doelstelling van dit voorstel van resolutie kan dan ook in dat lichtplan mee opgenomen worden.

Dit voorstel van resolutie heeft als doel om ook in Vlaanderen ervaring op te doen met deze innovatieve en duurzame manier van snelwegverlichting via de start van een proefproject.

Sas VAN ROUVEROIJ

Dirk PEETERS

Marino KEULEN

Annick DE RIDDER

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
  - 1° de beslissing van het Agentschap Wegen en Verkeer van februari 2011 om een groot deel van de betonnen en metalen verlichtingspalen langs autosnelwegen in Vlaanderen tussen 2011 en 2013 te vervangen;
  - 2° de officiële opening van het eerste autosnelwegtraject ter wereld met ledverlichting in Nederland op 17 februari 2011;
  - 3° de grote maatschappelijke meerwaarde die ledverlichting, gekoppeld aan een diminstallatie, biedt:
    - a) een energie- en kostenbesparing met ruim 40% en een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot;
    - b) een vermindering van de economische en ecologische schade door minder frequente en eenvoudigere onderhoudswerkzaamheden;
    - c) een aanzienlijke vermindering van de lichtpollutie en een gevoelige verbetering van het rijcomfort voor de weggebruikers;
    - d) een verbetering van de verkeersveiligheid door de mogelijkheid de intensiteit van de verlichting aan te passen aan de verkeersintensiteit en de veiligheidsrisico's op bepaalde plaatsen en tijdstippen;
  - 4° de jaarlijkse besparing van 5,8 miljoen euro op de energiefactuur bij een veralgemeende implementatie van ledverlichting op de Vlaamse wegen;
  - 5° het terugverdieneffect van de duurdere ledverlichting binnen tien jaar;
  - 6° de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 en de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer, waarin de doelstelling om de lichtpollutie en het energieverbruik van wegverlichting te verminderen, beperkt blijft tot het gebruik van elektronische voorschakelapparatuur, het beter afsluiten van het optische gedeelte van de bestaande verlichtingstoestellen en minder lang verlichten;
  - 7° de ambitie van de Vlaamse Regering om Vlaanderen in het kader van het 'Pact 2020 – Vlaanderen in Actie' te profileren als innovatieve regio;
- vraagt de Vlaamse Regering:
  - 1° te inventariseren waar de verlichting langs de autosnelwegen niet vervangen hoeft te worden;
  - 2° een proefproject te starten met ledverlichting langs een autosnelwegtraject in Vlaanderen in 2011-2012;
  - 3° bij een positieve evaluatie de innovatieve en duurzame ledverlichting te implementeren langs alle autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen.

Sas VAN ROUVEROIJ

Dirk PEETERS

Marino KEULEN

Annick DE RIDDER