

Vraag nr. 463
van 17 juni 1998
van mevrouw CECILE VERWIMP-SILLIS

Gewestwegen – Verlichting en veiligheid

Op nachtelijke satellietfoto's is Vlaanderen nog steeds duidelijk zichtbaar door het vele kunstlicht. Enerzijds komt er nog verlichting bij (zoals in '94 langs de A2 tussen Wilsele en Bekkevoort), anderzijds wordt op een aantal autosnelwegen de verlichting tijdelijk gedoofd.

Uit een vergelijkende studie blijkt dat de verlichtingssterkte op onze autosnelwegen en andere gewestwegen hoger – tot het dubbele – zou zijn dan bij onze noorderburen. Nochtans is het aantal verkeersdoden op onze wegen eveneens het dubbele of zelfs meer dan in de ons omringende landen.

1. In 1995 gebeurden tussen Wilsele en Bekkevoort meer nachtelijke ongevallen dan de jaren voordien (cfr. schriftelijke vraag nr. 116 van 20 november 1996) (*Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 7 van 10 januari 1997, blz. 614 – red.*). Wat zijn de cijfers voor 1996 en 1997 voor dit wegvak ?
2. Wat is de internationaal geldende norm voor luminantie op de verschillende wegen ?

Wat zijn de luminantienormen op de Vlaamse autosnelwegen en gewestwegen ?

Indien deze laatste hoger zijn dan de eerste, hoe kan dit worden verantwoord ?

3. Indien de veiligheid als reden wordt opgegeven, blijkt dit dan uit de cijfers vergeleken met die van de buurlanden ?

Hoe komt het dat we in vergelijking met de ons omringende landen dubbel zoveel of zelfs meer verkeersdoden hebben ?

Antwoord

1. In aansluiting op het antwoord op vraag nr. 116 van 20 november 1996, volgt hierna een overzicht van de evolutie van de ongevallen gedurende de periode 1991-1996 voor het wegvak A2 Wilsele-Bekkevoort. Dit vak werd in de loop van 1994 verlicht. Teneinde de invloed van de aanwezigheid van de verlichting na te gaan, wordt om voornoemde reden het jaar 1994 buiten beschouwing gelaten.

Als vergelijkingsbasis worden de jaren 1991-1993 enerzijds en 1995-1997 anderzijds genomen. De ongevallengegevens afkomstig van rijkswacht en politie zijn in de hiernavolgende tabel opgenomen.

De ongevallencijfers worden gegeven voor de doorlopende wegsecties (excl. de reeds eerder verlichte verkeerswisselaars).

Referentie- periode	Aantal letselongevallen		Aantal doden		Aantal letselongevallen		Aantal lichtgewonden	
	nacht	dag	nacht	dag	nacht	dag	nacht	dag
1991 (onverlicht)	9	15	2	1	2	0	6	24
1992 (onverlicht)	14	13	1	0	7	2	13	18
1993 (onverlicht)	11	10	1	0	3	2	11	13
Totaal 1991-1993	34	38	4	1	12	4	30	55
1995 (verlicht)	12	20	0	1	5	10	15	25
1996 (verlicht)	11	18	0	1	3	4	13	21
1997 (verlicht)	11	8	0	0	3	2	17	11
Totaal 1995-1997	34	46	0	2	11	16	45	57
Gemiddelde per jaar, 1991-1993 (onverlicht)	11,3	12,7	1,33	0,33	4	1,3	10	18,3
Gemiddelde per jaar, 1995-1997 (verlicht)	11,3	15,3	0	0,66	3,7	5,3	15	19

Een goede waardemeter voor de invloed van de verlichting is een vergelijking van de verhouding van het aantal nachtelijke letselongevallen, doden, zwaargewonden en lichtgewonden ten opzichte van die van overdag, en dit voor periodes vóór en na de aanleg van de verlichting. Hierdoor worden allerhande factoren mee in rekening gebracht, zoals de toename van het verkeer, de weersomstandigheden over langere periodes, enzovoort.

Verhouding dag/nacht	Letsel- ongevallen	Doden	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden
Verhouding (nacht/dag) 1991-1993 (onverlicht)	0,89	4,0	3,1	0,55
Verhouding (nacht/dag) 1995-1997 (verlicht)	0,74	0,0	0,70	0,79

Uit bovenstaande tabel blijkt dat na het aanbrengen van doorlopende verlichting de nachte-

lijke ongevallencijfers relatief gezien ten opzichte van die van overdag als volgt zijn geëvolueerd :

- aantal letselongevallen : daling met 17 % ;
- aantal doden : daling met 100 % ;
- aantal zwaargewonden : daling met 77 % ;
- aantal lichtgewonden : stijging met 44 %.

Gezien het geringe aantal opgenomen gegevens mogen uit deze cijfers geen algemene conclusies worden getrokken. Inderdaad, statistisch gezien kan het toeval nog een te grote rol spelen en zijn de cijfers te weinig significant.

Er is nochtans een trend waarneembaar, namelijk :

- een relatieve vermindering van het aantal letselongevallen ;
- een relatieve vermindering van het aantal doden en zwaargewonden.

Anderzijds is er een kleine relatieve stijging van het aantal lichtgewonden (verschuiving van de ongevallen naar minder ernstige ongevallen ?).

Als besluit kan men dus stellen dat de verlichting bijdraagt tot de verkeersveiligheid. Het aantal ongevallen is echter te klein om hieruit statistisch significante cijfergegevens af te leiden.

2. De meeste Europese landen stemmen hun normen (= aanbevelingen) of voorschriften af op

de aanbevelingen van het CIE, wat staat voor Commission Internationale de l'Eclairage. De meest recente aanbeveling voor wegverlichting is de aanbeveling CIE 115 (1995). Ook het Vlaams Gewest past deze aanbeveling toe, evenals Nederland.

Samengevat komt dit neer op volgende richtwaarde voor de gemiddelde luminanties voor de gewestwegen.

Wegcategorie volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	Wegsectie	Behoudenswaarde van de gemiddelde luminantie (cd/m ²)
Hoofdwegenet (± autosnelwegenet)	Doorlopende wegsectie met hoge visuele moeilijkheidsgraad : ringautosnelwegen R0 (Ring Brussel) en R1 (Ring Antwerpen)	1,5
	Weefzone met hoge visuele moeilijkheidsgraad : verkeerswisselaar van ringautosnelweg R0 (Ring Brussel) en R1 (Ring Antwerpen)	2
	Doorlopende wegsectie met lage visuele moeilijkheidsgraad : alle autosnelwegen, excl. R0 en R1	1
	Weefzone met lage visuele moeilijkheidsgraad : verkeerswisselaar van alle autosnelwegen, excl. R0 en R1	1,5
Primaire wegen (± snelwegen, expreswegen)	Doorlopende wegsectie	1
	Rotondes	1,5
	Kruispunten	2
Secundaire wegen (± interstedelijke verbindingswegen)	Doorlopende wegsectie	1
	Kruispunten, rotondes	1,5

De nieuwe inzichten in de verlichtingskunde leiden er echter toe dat voor iedere wegsectie voor het bepalen van de behoudswaarde van de gemiddelde luminantie voornamelijk de moeilijkheidsgraad van de rijtaak wordt onderzocht. Dit houdt rekening met allerlei factoren zoals verkeersdrukte, scheiding of menging van de verkeersdeelnemers, bochten, gemiddeld aantal op- en afritten of kruispunten per kilometer, zodat naar gelang van de hiervoor vermelde visuele moeilijkheidsgraad hogere of lagere waarden worden verkregen.

Uit metingen en studies van mijn administratie blijkt daarenboven dat de luminantieniveaus van de vroeger opgerichte installaties gemiddeld ongeveer op de hiervoor vermelde waarden gelegen zijn.

Inderdaad, in de loop der jaren werden de installaties aangepast ingevolge besparingsmaatregelen. Er treden eveneens verouderingsverschijnselen op (vele installaties zijn meer dan 20 jaar oud).

De verlichtingsinstallaties beheerd door het Vlaams Gewest, zowel de oudere installaties als de nieuwe, stemmen in het algemeen overeen met de huidige internationale aanbevelingen.

Het aantal verkeersdoden dat bij verkeersongevallen wordt geregistreerd, is afhankelijk van een hele reeks omstandigheden.

De ruimtelijke ordening (lintbebouwing) is ongetwijfeld een van de belangrijkste factoren die onze wegen onveiliger maken dan in de ons omringende landen.

Ook het rijgedrag kan verschillen van land tot land.

Niet het minst is ook de manier van registratie belangrijk. Het is niet evident dat in alle Europese landen het begrip "verkeersdode" dezelfde inhoud heeft (gedood ter plaatse, overleden binnen een zekere tijdspanne na het ongeval, volledigheid van de registratie van het overlijden nadien ...).

Men kan dus niet het veiligheidseffect van één maatregel evalueren door vergelijking met andere wegen en andere registratiemethoden die in een groot aantal opzichten verschillen.