

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 930
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 8 maart 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Autosnelwegen, gewest- en lokale wegen - Verlichting

Het BIVV deelde recentelijk mee dat er geen wetenschappelijk bewijs voor bestaat dat meer verlichting op de autosnelwegen automatisch tot minder ongevallen leidt. Integendeel. Het dimmen van de verlichting zou de kans dat chauffeurs indommelen tijdens het rijden juist verkleinen. Dit wegens de afwisseling van donker en licht, waardoor de bestuurders extra alert zullen reageren op verkeerssituaties.

Voor secundaire en lokale wegen is het niet bekend of minder licht voor meer veiligheid zorgt. Het is ook moeilijker te onderzoeken op lokaal niveau.

1. Is de minister ook van mening dat minder licht op snelwegen voor meer alertheid bij chauffeurs en dus meer veiligheid op de baan zorgt?
2. Ziet de minister redenen om meer verkeerslichten uit te schakelen op de snelwegen?
3. Ziet de minister redenen om proefprojecten te lanceren voor het uitschakelen van verlichting op lokale wegen?
4. Welke maatregelen wilt de minister nemen omtrent verlichting op snelwegen en secundaire en lokale wegen?

ANTWOORD

op vraag nr. 930 van 8 maart 2017

van **PAUL VAN MIERT**

1. Het is moeilijk om via wetenschappelijk gefundeerde studies de relatie tussen het verlichtingsniveau en de alertheid van de bestuurders en de bijhorende verkeersveiligheid aan te tonen. Zo toont de studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) juist aan dat het percentage ongevallen op autosnelwegen bij volledige duisternis groter is dan in andere lichtomstandigheden. Duisternis blijft dus een risicofactor voor dodelijke ongevallen op autosnelwegen. Kanttekening hierbij is dat het niet duidelijk is of de ongevallen te wijten zijn aan het ontbreken of niet ontstoken zijn van de verlichting of andere omstandigheden die tijdens de nacht voorkomen.
Verder werd er wel wetenschappelijk vastgesteld dat bij een lage verkeersintensiteit, de kans op ongevallen verkleint, de kans op ongevallen groter is bij wegenwerken en de kans op ongevallen groter is bij op- en afritten. Een gevarieerd verlichtingsbeleid met verlichting op de juiste plaats op het juiste moment en in de juiste hoeveelheid is daarom aangewezen.
2. Gelet op bovenstaande blijf ik vasthouden aan de principes van de huidige lichtvisie op de autosnelwegen: licht uit waar het kan, licht aan waar het moet voor de verkeersveiligheid.
3. In de lichtvisie gewestwegen is de mogelijkheid voorzien om het verlichtingsniveau op de gewestwegen aan te passen in functie van de behoefte. Dit kan door het egaal dimmen van de verlichting, als dit technisch mogelijk is, of zelfs door het volledig doven. Aangezien het huidig kader al rekening houdt met het uitschakelen van verlichting, is het niet nodig om hiervoor nog proefprojecten op te zetten.
4. Ik wil verder inzetten op de bestaande lichtvisie voor autosnelwegen, gebaseerd op de huidige stand van de technologie en dito mogelijkheden. Zo kies ik voor een volledige omschakeling naar nieuwe LED-technologie op de autosnelwegen.
De lichtvisie voor de gewestwegen vormt eveneens een goede basis, die op een aantal punten wel gericht zal worden bijgestuurd. Deze oefening is momenteel lopende.