

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 566
van **JOS LANTMEETERS**
datum: 18 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Snelwegen - Lichtvisie

De oorspronkelijke lichtvisie op de Vlaamse snelwegen dateert van 2011 en zorgt voor minder verlichting op de autosnelwegen. Sindsdien gaat het licht uit als het kan, en blijft het aan als het moet voor de verkeersveiligheid.

Er zijn drie mogelijkheden van verlichting:

- ofwel is er geen verlichting nodig;
- ofwel is er permanent verlichting nodig;
- ofwel wordt de verlichting dynamisch geschakeld, d.w.z. dat het al dan niet verlichten en het verlichtingsniveau worden aangepast aan de verkeerssituatie. Dit op basis van de historische gegevens over de verkeersintensiteiten en de snelheid op elke locatie.

Naar aanleiding van de storm Ciara liet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) via zijn sociale media weten dat de snelwegverlichting de hele nacht zou blijven branden. Het agentschap liet in diezelfde berichtgeving ook weten dat op sommige stroken geen lampen meer zijn of dat ze die niet dynamisch kan aansturen.

1. Rekening houdende met de steeds veranderende verkeerssituaties, stroken de drie mogelijkheden van verlichting met hun bijhorende 'definities' nog steeds met de noden die er vandaag zijn? Waarom wel/niet?
2. Vanaf welk moment en op welke manier kan worden beslist dat de weersomstandigheden extreem genoeg zijn om over te schakelen op een maximale verlichting? Wie is daarbij betrokken? En wat is de timing van deze procedure?
3. Welk is het aandeel van de verschillende soorten verlichting op onze snelwegen (permanent, dynamisch, geen)?
4. Welke evolutie ziet de minister in deze verdeling de komende jaren?

ANTWOORD

op vraag nr. 566 van 18 februari 2020

van **JOS LANTMEETERS**

1. Ja, de criteria die aanleiding geven tot een classificatie in "geen verlichting", "permanent verlichting" en "dynamische verlichting", zijnde korte opeenvolging van op- en afritten, wegvakken met structureel hoge verkeersintensiteiten of structurele file, zijn nog steeds geldig. Recent heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deze criteria nog eens toegepast op het autosnelwegennet en het lichtplan hierop bijgestuurd. De snelwegen werden daarbij in meer segmenten opgedeeld om zo fijnmaziger en gedetailleerder te kunnen bepalen wat het verlichtingsregime moet zijn op elk van de segmenten.
2. Voor de weersvoorspellingen baseert AWV zich op de weersvoorspellingen van het KMI: op basis van een voorspelling per provincie in de vooravond, wordt beslist om de verlichting al dan niet aan te schakelen in de avondspits in de betreffende provincie. In deze gevallen wordt de verlichting aangeschakeld tot middernacht. Op gelijkaardige wijze wordt op basis van een ochtendvoorspelling, beslist om de verlichting aan te schakelen in de ochtendspits. In deze gevallen wordt de verlichting aangeschakeld tussen 6u en zonsopgang. Tussen 0u00 en 6u wordt de verlichting enkel ingeschakeld in functie van weersomstandigheden na meldingen, door voornamelijk de politie. Uiteraard blijft de weersvoorspelling steeds een voorspelling, hoe betrouwbaar ze ook wordt uitgevoerd. Evenmin is de federale wegpolytie op elk moment op het volledig autosnelwegennetwerk aanwezig.
3. Volgens de recentste lichtvisie (zie antwoord op vraag 1) bedragen deze:
 - Trajecten die permanent verlicht worden: 25%
 - Trajecten die dynamisch verlicht worden: 40%, waarvan 1% afgestemd op Wallonië in het segment op E40 Brussel Luik gezien hier 5 gewestovergangen zijn op een traject van 15 km.
 - Trajecten waar geen verlichting nodig is: 35%
4. Op korte termijn zal hier weinig verandering in komen. Op langere termijn zal de noodzaak voor verlichting op autosnelwegen afgestemd moeten worden op de komst van autonoom rijdende voertuigen.