

Lichtvisie

De Vlaamse overheid lanceert voor het eerst een lichtvisie voor gewestwegen. Het basisprincipe is om geen verlichting meer te voorzien bij nieuwe projecten of grondige renovaties tenzij daar goede redenen voor zijn. Op plaatsen waar er in de toekomst niet meer wordt verlicht, worden wel steeds de nodige flankerende maatregelen voorzien om zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid te garanderen. Met de lichtvisie wil de Vlaamse overheid zuiniger en vooral juist verlichten.



JERRY DE BRIE

'Richtlijnen om juist te verlichten'

De nieuwe lichtvisie werd een lijvig document van ca 150 pagina's. Ze bevat richtlijnen voor de verlichting van gewestwegen in Vlaanderen. Erik De Bisschop, adviseur-ingenieur Wegverlichting en Signalisatie licht toe.



JERRY DE BRIE

■ *Op termijn zal er dankzij de lichtvisie een duidelijker onderscheid bestaan tussen bebouwde en niet-bebouwde kom.*

Wat moeten we verstaan onder 'lichtvisie'?

"Met deze nieuwe lichtvisie schetsen we een kader voor de verlichting langs gewestwegen in Vlaanderen. Ze bevat richtlijnen voor waar en wanneer wel of niet verlicht moet worden. Grof gesteld is het basisprincipe dat we niet verlichten tenzij er redenen zijn om te verlichten. Er zijn ook flankerende maatregelen voorzien bij afwezigheid van verlichting. Hiervoor werden verschillende beslissingsbomen opgesteld die rekening houden met een heleboel plaatsgebonden factoren."

Waarom was er een lichtvisie nodig?

"Deze lichtvisie is eigenlijk een vervolg op ons lichtplan voor autosnelwegen dat we in 2011

gelanceerd hebben. Deze visie voor gewestwegen kwam er onder meer op vraag van de Commissie Openbare Werken. Ze moet ons helpen om bewuster om te gaan met verlichting. We willen onder meer energiezuiniger verlichten en de lichthinder minimaliseren. Het is vooral ons doel om 'juister' te verlichten, daarmee bedoelen we dat de verlichting beter afgestemd is op de weggebruiker die voorbijkomt en de omgeving. Onze ambitie is om rationeler met licht om te gaan, en te werken aan een mentaliteitswijziging. Vroeger was het uitgangspunt om overal verlichting te voorzien, om achteraf na te denken waar we ze zouden kunnen uitzetten. In de toekomst willen we al in de planfase van herinrichtingsprojecten of bij de grootschalige vervanging van verlichting langs gewestwegen bepalen of er al dan niet verlichting nodig is, aan de hand van deze nieuwe visie. Een ander doel van de lichtvisie is om via de verlichting een duidelijker onderscheid te maken tussen bebouwd en niet-bebouwd gebied. Tot slot willen we ook meer uniformiteit en dus ook herkenbaarheid brengen in de verschillende wegtypes in Vlaanderen."

Is deze lichtvisie ook bedoeld voor gemeentewegen?

"In principe gelden de richtlijnen voor gewestwegen. Maar gemeenten kunnen zich uiteraard ook laten inspireren door onze visie, vergelijkbaar met de richtlijnen in de verschillende vademecums van de Vlaamse overheid."

Hoe dwingend zijn de richtlijnen?

"De lichtvisie is een richtinggevend kader. Het is dan ook de bedoeling dat we ons hieraan houden. In principe is er met zeer veel invloedsfactoren rekening gehouden. In heel uitzonderlijke gevallen kunnen er natuurlijk factoren zijn om onderbouwd toch af te wijken. Dat valt dan geval per geval en in nauw overleg te bekijken."

Hoe kwam de lichtvisie tot stand?

"Voor de samenstelling van de lichtvisie hebben we gewerkt met een stuurgroep van experts van AWW, MOW en LNE. In de stuurgroep werden de gemeenten vertegenwoordigd via de WSG. Ook distributienetbeheerders Eandis en Infrac en het opdrachtnemende studiebureau behoorden tot de stuurgroep. Een eerste versie van de lichtvisie hebben we in het voorjaar getoetst bij een uitgebreide klankbordgroep. Naast de stuurgroep waren hierin ook de mobiliteitsbegeleiders, het kabinet Mobiliteit en Openbare Werken, de vzw Preventie lichthinder, het BIVW, VAB, Touring, de politie, de Voetgangersvereniging, de Fietsersbond, De Lijn en de VSV vertegenwoordigd."

De volledige lichtvisie vindt u online op www.wegenverkeer.be/lichtvisie.



JERRY DE BRIE

"Via de lichtvisie willen we slimmer en zuiniger verlichten op gewestwegen."

■ Erik De Bisschop,
Expertise Verkeer en Telematica

Wanneer verlichten op gewestwegen?

De lichtvisie bundelt regels voor welke wegsegmenten en conflictpunten al dan niet verlicht moeten worden. Via beslissingsbomen, flankerende maatregelen en voorwaarden is men tot een coherente visie gekomen met aandacht voor veiligheid en consistentie. We zetten de belangrijkste uitgangspunten hier op een rij. Voor meer details verwijzen we u graag naar de lichtvisie zelf.



■ Rotondes zijn één van de conflictpunten waar steeds voor verlichting moet gekozen worden.

De lichtvisie gaat uit van type-ruimten. In de lichtvisie werden 10 type-ruimten voor gemotoriseerd verkeer geïdentificeerd en 1 type-ruimte voor fietsers. Het basisprincipe van de nieuwe lichtvisie is kort samengevat: niet verlichten, **tenzij** er redenen zijn om te verlichten en **mits** de nodige flankerende maatregelen. De reden om een ruimte te verlichten kan in de ene type-ruimte het verschijnen van de type-ruimte zelf zijn, in de ander wordt dit bepaald door omgevings-, invloed- en gebruiksfactoren. De lichtvisie maakt een onderscheid tussen:

- 5 type-ruimten binnen de bebouwde kom waar altijd verlicht wordt.
- 5 type-ruimten buiten de bebouwde kom waarbij de keuze voor al dan niet verlichten en welk deeltraject afhangt van een aantal voorwaarden en mits flankerende maatregelen.

Beslissingsboom

Om het beslissingsproces in goede banen te leiden, is onderstaande beslissingsboom opgesteld. Voor elk type conflictpunt of uitzonderlijke

wegsecties zijn vervolgens fiches opgesteld met gedetailleerde beschrijvingen. Er worden ook richtlijnen meegegeven voor de verlichtingspunten, zoals masthoogte, plaats op de weg en type.

Beslissingsboom

Geen verlichting, tenzij en mits...

Stap 0 Wegsegmenten

- Stedelijke 2x2
- Brede 2x1 door kern
- Smalle 1x2 door kern
- Gemengde 1x2 door kern
- Stedelijke boulevard

→ **Altijd verlichten**

- Autoweg
- Ring-autoweg
- Omleiding
- Groene verbindingsweg
- Steenweg landelijk/overgangsgebied

→ **Niet verlichten, tenzij en mits**

flankerende maatregelen

Stap 1 Conflictpunten

- Tunnels en onderdoorgangen
- Rotondes, verkeerslichten-geregelde kruispunten
- Op- en afritten

→ **Altijd verlichten**

Stap 2 Uitzonderlijke wegsecties

- Bebouwingsdichtheid van 33% of meer
- Schoolomgevingen
- Intensief gebruikte parkeerplaatsen
- Toegangen naar openbare parking
- Aanwezigheid fietsers
- Overige uitzonderlijke situaties (wegbeeld)

→ Indien flankerende maatregelen niet voldoende: **verlichten**

Stap 3 Conflictpunten

- Overige kruispunten
- Fietsoversteken
- Voetgangersoversteken
- Haltes van openbaar vervoer

→ Indien flankerende maatregelen niet voldoende (risico-analyse): **verlichten**

Infomomenten

'Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse gewestwegen'

De krachtlijnen van de lichtvisie worden in elke provincie toegelicht tijdens een infomoment.

- 17 oktober 2014: **Gent** – Jozef Guislain
- 21 oktober 2014: **Brugge** – Quercus
- 23 oktober 2014: **Hasselt** – Quintinus auditorium
- 28 oktober 2014: **Antwerpen** – Anna Bijns
- 5 november 2014: **Vilvoorde** – Het Bolwerk

Inschrijven en info via www.verkeerskunde.be.

Verlichting voor voetgangers en fietsers

Er bestond al een lichtvisie voor autosnelwegen. De nieuwe lichtvisie richt zich op gewestwegen. Het grote verschil is uiteraard dat ook voetgangers en fietsers van deze wegen gebruikmaken. Hoe gaat de lichtvisie hiermee om?

Voetgangers

Voor de voetgangers zijn binnen elke type-ruimte verlichtingseisen opgelegd. In het verleden werden voetgangers stiefmoederlijk behandeld. Dit had te maken met de technologie die voldoende strooilicht gaf. Nieuwere kleine lichtbronnen maken die verscherpte aandacht nodig.



JERRY DE BRIE

■ Voetgangers- en fietsoversteken zijn één van de criteria om bepaalde wegsecties buiten de bebouwde kom toch te verlichten.

Aanliggende fietspaden

Aanliggende fietspaden zitten in principe vervat binnen de type-ruimtes in een normale bebouwde context die sowieso verlicht worden. Van aanliggende fietspaden die in de andere type-ruimten voorkomen, kan men zich de vraag stellen of dit wel de optimale situatie is. Volgens het vademecum fietsvoorzieningen zijn in deze gevallen meestal vrijliggende fietspaden aangewezen.



JERRY DE BRIE

■ Op een gewestweg met vrijliggend fietspad wordt niet meer automatisch verlicht.

Vrijliggende fietspaden

Voor de vrijliggende fietspaden en de fietswegen is de situatie niet altijd eenduidig. Het sociale onveiligheidsgevoel en de verkeersveiligheid komen hier meer dan in welke andere type-ruimte in contrast met het beperken van lichthinder en het rationeel omspringen met middelen en energie. Toch trekt de lichtvisie het basisprincipe "om niet te verlichten, tenzij en mits" ook hier door. Vooral de intensiteit waarmee het fietspad gebruikt wordt, speelt een heel belangrijke rol in de beslissing. Hogere fietsintensiteiten, zoals op fietssnelwegen, zorgen voor meer conflictsituaties en kunnen een argument zijn om toch te verlichten. De drempels die gebruikt worden in de lichtvisie zijn gebaseerd op CROW. Bij gebrek aan sociale controle is verlichten alleen geen oplossing. Op plaatsen waar geen verlichting komt, zijn flankerende maatregelen aangewezen, zoals bebakening of lage ledverlichting.



MOV

■ Fietswegen worden in principe niet verlicht. Sociale en verkeersveiligheid zijn hier vaak in conflict met lichthinder en energiezuinigheid.

Flankerende maatregelen

De fietswegen en vrijliggende fietspaden zullen dus in principe niet verlicht worden. Er kan wel geput worden uit een reeks flankerende maatregelen.

- **Altijd:** aandacht voor de goede staat van het fietspad, regelmatig onderhoud
- **Altijd:** actieve (lichtgevende) markering van twee kruisende fietswegen in duistere omgeving
- **Altijd:** evalueren van het natuurlijke luminantiecontrast tussen het wegdek van het fietspad en van de onmiddellijke

omgeving. Is het contrast te laag, dan moet minstens één van de volgende optionele maatregelen genomen te worden.

- Passieve markering van de rand van de fietsweg
- Actieve (lichtgevende) markering van de fietsweg
- Visuele, verticale scheiding, vb. met reflecterende paaltjes
- Lage fietspadverlichting (lage fietspadverlichting (paaltjes), vooral in landschappelijk en/of natuurlijk waardevolle gebieden)

Voor fietspaden die in principe niet verlicht zouden worden op 2 meter of minder afstand van de rijweg:

- **Altijd:** visuele, verticale scheiding, bijvoorbeeld met reflecterende paaltjes of met lage fietspadverlichting.
- **Optioneel:** als deze fietswegen/fietspaden gesitueerd zijn nabij een verlichte rijweg, kan worden overwogen om deze mee te verlichten met de rijweg.

★ Nieuw



Nieuwe minister

De nieuwe Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken is Ben Weyts. Andere bevoegdheden van Ben Weyts zijn Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. Eind juli stelde de nieuwe Vlaamse regering een regeerakkoord op. U kunt het downloaden op www.vlaanderen.be. Meer details over het volgende Vlaamse mobiliteitsbeleid worden verwacht in de beleidsnota die de minister uiterlijk in oktober aan het Vlaams Parlement voorlegt.

♿ Toegankelijkheid

Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer in alle provincies

Naast de 2 bestaande MAV's in Antwerpen en Vlaams-Brabant zijn er sinds kort nieuwe MAV's operationeel in de andere provincies:

De nieuwe MAV's:

- MAV Limburg – 0800/17 666 – mav@limburg.be – www.mav.info
- MAV Oost-Vlaanderen – 0800/95 996 – info@mobar.be – www.mav.info
- MAV West-Vlaanderen – 0800/99 028 – info@mobiwest.be – www.mobiwest.be



De bestaande MAV's:

- MAV Antwerpen – 014/585 575 – mobiliteitspuntkempen@iok.be – www.mobiliteitspuntkempen.be
- MAV Vlaams-Brabant – 0800/26 990 – vlaamsbrabant@mav.info – www.mav.info

De Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer helpen personen met een mobiliteitsbeperking bij het vinden van een geschikte vervoersoplossing. Ze verstrekken ook algemene informatie over het aanbod, kortingen en tegemoetkomingen enz.

Mobiliteitscongres Iedereen op weg

Recente onderzoeken geven aan dat mensen met een beperking en ouderen heel wat mobiliteitsproblemen ondervinden. Zo zouden ze zich veel meer willen verplaatsen, maar botsen ze op een onvolgende toegankelijk en betaalbaar vervoersaanbod. Daarom wil Vlaanderen werk maken van een efficiënt, geïntegreerd en gebiedsdekkend vervoerssysteem waar alle vervoersactoren bij betrokken worden. Naast meer toegankelijk openbaar vervoer zal ook een vangnet voorzien worden van aangepast deur-deurvervoer. Momenteel wordt in elke provincie het concept Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) uitgetest. Op 13 oktober 2014 organiseert Enter, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, in het Vlaams Parlement het Mobiliteitscongres 'Iedereen op weg', met steun van het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Op dit mobiliteitscongres wordt een beeld geschetst van wat de situatie in Vlaanderen vandaag is, en worden mogelijke pistes voor de toekomst aangegeven. Deelnemers worden geïnspireerd door goede praktijkvoorbeelden uit het buitenland. Er wordt stilgestaan bij de plannen van De Lijn en NMBS, en de Vlaamse beleidsverantwoordelijken worden bevraagd.

Meer details over het programma en inschrijvingen bij www.entervzw.be of www.meermobiel.be.

📣 Oproep

Verkiezing Fietsgemeente/ Fietsstad 2015

In juni 2015 zal de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken voor de tweede keer een aantal Vlaamse steden en gemeenten die uitblinken door hun goed fietsbeleid in de bloemetjes zetten. De VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gaan, net zoals in 2012, op zoek naar steden en gemeenten die Fietsgemeente/Fietsstad 2015 willen worden. Concreet zoeken we Vlaamse steden en gemeenten met mooie fietsprojecten en een sterk, integraal fietsbeleid. Deze verkiezing is de kans voor uw gemeente of stad om erkenning te krijgen voor haar fietsbeleid!



Dien uw kandidatuur in via www.vsv.be/mobiliteit-verkeersveiligheid

♻️ Duurzame mobiliteit

Kink in de link

TreinTramBus, Trage Wegen vzw, Fietsersbond en Grote Routepaden lanceren in het kader van de SMOVE-campagne van het Netwerk Duurzame Mobiliteit het project 'Kink in de link'. Daarmee willen ze barrières en goede oplossingen voor fietsers en wandelaars op drukke punten in kaart brengen. Het gaat om obstakels die logische verbindingen onderbreken en dus zachte weggebruikers dwingen om een omweg te maken, vaak langs drukke banen. Zulke harde infrastructuurlijnen kunnen een rem zijn voor het stimuleren van duurzame mobiliteit. Iedereen kan via de website op een interactieve kaart barrières aanduiden. Ook goede oplossingen kunnen ingegeven worden en inspiratie bieden aan andere beleidsmakers.

Meer info: www.kinkindelink.be

📅 Agenda

September

- 16-22 • Week van de Mobiliteit
- 23 • Themadag Nieuw verpa(r)kt groen (Gent)
- 30 • Dag van de mobiliteitsacademie (Leuven)

Oktober

- 2 • Fundamenten van verkeersveiligheid: introductiedag (Gent)
- 6 • Snelheidsmanagement (Mechelen)
- 10 • Fundamenten van verkeersveiligheid: Engineering (Gent)
- 13 • Mobiliteitscongres Iedereen op weg, toegankelijk en aangepast vervoer (Brussel)
- 13 • Datagerichte handhaving (Antwerpen)
- 14 • Infosessie signalisatie (Herentals)
- 16 • Trefdag VWSG (Gent)
- 16 • Fundamenten van verkeersveiligheid: Education (Gent)
- 17 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Gent)
- 21 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Brugge)
- 23 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Hasselt)
- 24 • Fundamenten van verkeersveiligheid: Enforcement (Gent)
- 28 • Naar een verlichtingsbeleid voor Vlaamse wegen (Antwerpen)

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden (Publicaties) - 'Mobiliteitsbrief'. Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

