

Vernieuwde lichtvisie

Sinds juli 2014 is de lichtvisie voor gewestwegen in Vlaanderen van toepassing. De afdeling Expertise Verkeer en Telematica van de Vlaamse overheid heeft deze lichtvisie nu geactualiseerd en gepreciseerd.



JERRY DE BRIE

JERRY DE BRIE



“Vanuit de praktijkervaring en nieuwe inzichten hebben we de lichtvisie bijgestuurd en geoptimaliseerd.” Erik De Bisschop, adviseur-ingenieur Weguitrusting bij AWV

In de vernieuwde lichtvisie blijven de voornaamste principes behouden. De Vlaamse overheid wil nog steeds energiezuiniger verlichten en lighthinder minimaliseren. Er zijn wel enkele wijzigingen, onder meer in de richtlijnen voor fietspaden. Erik De Bisschop, adviseur-ingenieur weguitrusting bij AWV, licht toe.

‘Nieuwe lichtvisie is explicieter en preciezer’

interview

Hoe grondig is de lichtvisie bijgestuurd?

“De basisprincipes blijven ongewijzigd. De lichtvisie schetst net als vroeger een kader voor de verlichting langs gewestwegen in Vlaanderen. Het uitgangspunt ‘niet verlichten waar het kan, tenzij waar het nodig is en mits de juiste flankerende maatregelen’ blijft het vertrekpunt. Ook de indeling in type-ruimten blijft.”

Wat verandert er wel?

“Er zijn verschillende kleine ingrepen gebeurd. Enkele zaken werden geëxpliciteerd of verduidelijkt. Zo wordt er nu expliciet vermeld dat de lichtvisie ook van toepassing is voor gemeenten die verlichting plaatsen langs gewestwegen, bijvoorbeeld in het kader van samenwerkingsovereenkomsten. De voorschriften rond tunnels en onderdoorgangen werden afgestemd op de voorschriften uit het overeenkomstige dienstorder. We gebruiken ook niet langer geel licht, maar nog enkel wit licht. Verder is de invulling van de verlichting op kruispunten meer uitgewerkt. Voor solitaire oversteekplaatsen tekenden we een nieuwe beslissingsboom uit die in lijn is met het overeenkomstige dienstorder. Ook voor de verlichting van fietspaden is een nieuwe beslissingsboom opgesteld. In overleg met de

Vlaamse fietsmanager, de Fietsersbond en het Fietsberaad is immers een gedeeltelijk nieuwe verlichtingsstrategie uitgetekend voor fietspaden. Die houdt meer dan vroeger rekening met de aanwezigheid van attractiepolen en de functionaliteit van het fietspad (zie pag. 3). Verder is er gewerkt rond de criteria bebouwendichtheid en parkeren die overgaan in de criteria ‘woonkorrel’ en ‘gebruikscriteria’ (zie pag. 3).

Waarom was een aangepaste lichtvisie nodig?

“Na twee jaar toepassing was het nodig om te reflecteren over sommige keuzes en om invulling te geven aan de hiaten en moeilijkheden in de lichtvisie. Vanuit de praktijkervaring en nieuwe inzichten die we ondertussen hebben opgebouwd, wilden we de lichtvisie bijsturen en optimaliseren. Een van de concrete aanleidingen was de beslissing van minister Weyts om meer voor leds te kiezen, geleid op de technologische evolutie. De nieuwe generatie verlichting schept immers meer mogelijkheden, bijvoorbeeld in variaties van lichtsterkte. Tot slot werd op 1 juli 2016 het Vlaams actieplan energie goedgekeurd, wat maakt dat ons energieverbruik gereduceerd moet worden.”

Hoe kwam deze lichtvisie tot stand?

“Er werd procesmatig gewerkt met klankbord-, werk- en stuurgroepen. Belangrijk is dat alle mogelijke betrokken partners mee rond de tafel hebben gezeten. Zowel gebruikersgroepen als experts en beleidsmakers. De lichtvisie die nu wordt verspreid, heeft dan ook een zeer breed draagvlak.”



Het doel van de lichtvisie is om na te gaan op welke wegsegmenten het niet langer nodig is om na de herinrichting of aanpassing van de verlichtingsinstallatie een verlichtingsinstallatie te voorzien. Daarbij wordt rekening gehouden met specifieke ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken van de weg. Bij de herinrichting van een gewestweg doorloopt elk wegsegment het stappenplan dat in de lichtvisie is uitgetekend. De vernieuwde lichtvisie verscheen eind november 2017 en is raadpleegbaar op www.wegenenverkeer.be/lichtvisie-op-gewestwegen.

Op 5 en 6 februari worden er twee infosessies georganiseerd over de lichtvisie (zie pag. 4).

Nieuwe technologie, nieuwe mogelijkheden



JERRY DE BRIE

Wit ledlicht is standaard in de vernieuwde lichtvisie. Geel licht wordt niet langer voorgeschreven.

De nieuwe generatie led-lichtbronnen is helderder en energiezuiniger. Ledverlichting heeft ook een langere levensduur. Dat maakt ze economisch en ecologisch een verantwoorde keuze. De nieuwe mogelijkheden leiden tot enkele aanpassingen in de lichtvisie die de duurzaamheid vergroten.

Graduele verlichting

Dankzij de nieuwste ledtechnologie is het mogelijk om meer gradueel te verlichten. Daardoor konden in de lichtvisie nieuwe richtlijnen opgenomen worden voor de verlichting van bepaalde kruispunten. Voor de overgang van een duistere sectie naar een verlicht conflictpunt gaan de opeenvolgende masten van 25% over 50% en 75% naar 100% van het lichtniveau.

Op die manier kunnen bestuurders gemakkelijker wennen aan het licht. Voorbij het kruispunt krijg je het omgekeerde effect en kunnen de ogen van bestuurders zich geleidelijk aanpassen aan het duister (zie pag. 56-57 in de lichtvisie).

Neutraal en warm wit licht

In de concepten van de lichtvisie werden de lichtkleur en de kleurtemperatuur bijgestuurd om het gebruik van ledtechnologie te verruimen. In de plaats van geel licht wordt er enkel nog het gebruik van neutraal wit en warm

wit licht geadviseerd. Neutraal wit licht wordt alleen voor de sterk verkeersgeoriënteerde wegtypes en kruispunten voorgeschreven. In de andere gevallen wordt warm wit licht geadviseerd omdat dat de verblijfsfunctie beklemtoont (zie pag. 82 in de lichtvisie).

Dimmen en doven

Ook de strategie rond dimmen en doven is in de nieuwe lichtvisie verfijnd als gevolg van de nieuwe technologische mogelijkheden. Puntgebonden wegverlichting (erfontsluitingen, toegangen tot parkings) en doorlopende wegsegmenten met verlichting worden gedimd tussen 0 en 5 uur. Op uitdrukkelijke vraag van de gemeente en in overleg met AWW kunnen deze wegsegmenten ook gedoofd worden. Als de led- en stuurtechnologie nog verder evolueert, zal het ook mogelijk worden om verschillende regimes voor week- en weekendnachten of seizoensgebonden regimes te voorzien (zie pag. 83-84 in de lichtvisie).

Ook wachtende voetganger en fietser in het licht

De verlichting van de oversteekplaats moet een dubbele zichtbaarheid garanderen, en dit zowel overdag als 's nachts. Gemotoriseerd verkeer dat komt aangereden, moet overstekende fietsers en voetgangers goed kunnen zien, maar de bestuurders moeten ook de wachtende voetganger of fietser tijdig kunnen zien.

De keuze of een oversteekplaats al dan niet verlicht wordt en een specifieke uitrusting nodig heeft, hangt af van de omgeving en de voorrangregeling (zebrapad altijd in de voorrang, fietsoversteekplaats niet). Daarnaast is het van belang dat bij de oversteekplaats steeds aan weerszijden een lichtmast geplaatst wordt. De voetgangers worden dan zo aangestraald dat ze helder zichtbaar zijn voor naderende chauffeurs.

Optimale zichtbaarheid

Een goed lichtcontrast is belangrijk voor een optimale zichtbaarheid. De verticale verlichtingssterkte van de verlichting op de oversteekplaats moet daarom significant hoger zijn dan de horizontale verlichtingssterkte geproduceerd door de normale straatverlichting. Ook de wachtzone van 1,5 m buiten de rijbaan moet aan deze normering voldoen zodat de wachtende of aankomende voetgangers en fietsers veel beter zichtbaar worden. Hiervoor kan de plaatsing van twee overhangende galgpalen aan weerszijden van de oversteekplaats aangewezen zijn. Galgpalen garanderen dat de oversteekplaats 's nachts en ook overdag goed zichtbaar is. Voorbeelden van dergelijke omstandigheden zijn oversteekplaatsen gelegen buiten kruispunten en/of buiten de bebouwde kom.

Meer details op pagina's 150 tot 153 van de lichtvisie.



JERRY DE BRIE

In bepaalde gevallen zijn galgpalen aangewezen om de oversteekplaats zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar te maken.

Functioneel gebruik primeert voor verlichting vrijliggende fietspaden

Vrijliggende fietspaden krijgen in de nieuwe lichtvisie altijd verlichting als ze functioneel gebruikt worden en op een fietsbare afstand van een kleinstedelijke kern liggen.

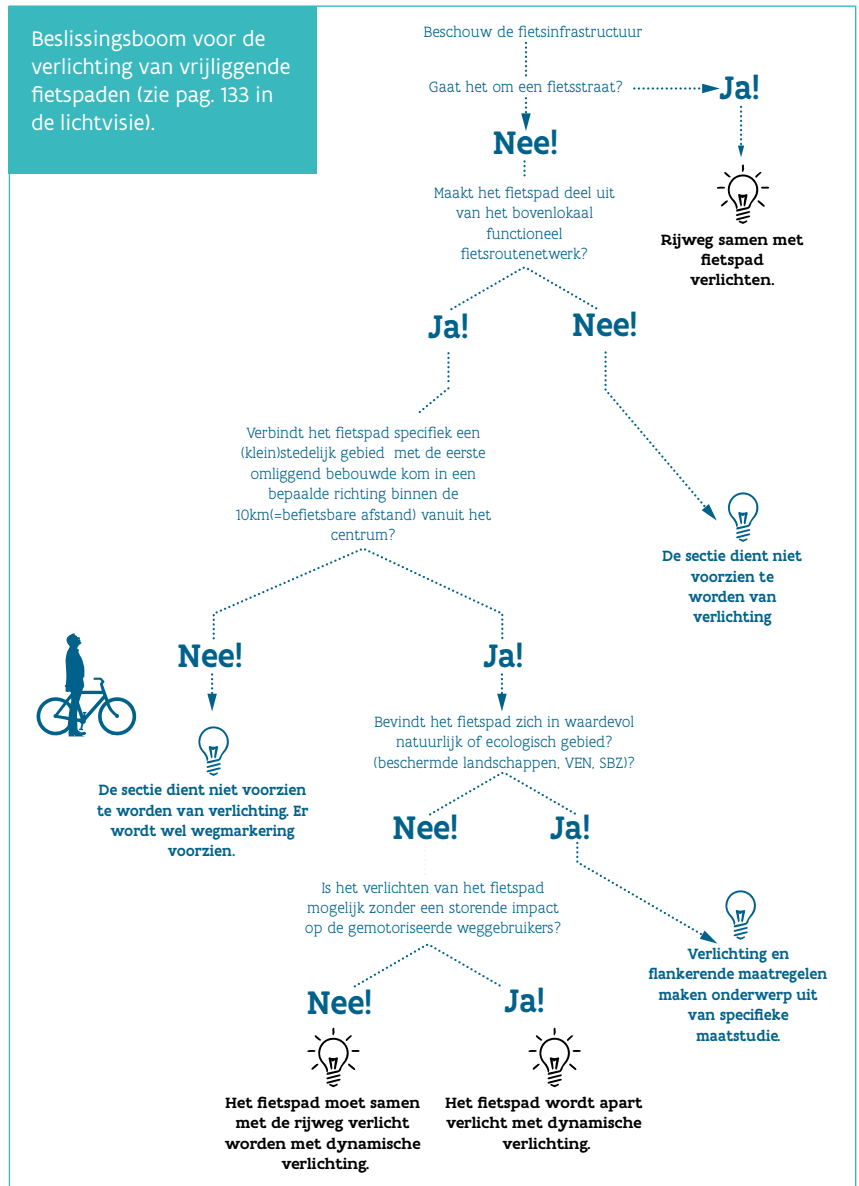
Voor vrijliggende fietspaden is in de lichtvisie een nieuwe methodiek uitgetekend. Twee criteria bepalen of het vrijliggend fietspad al dan niet verlicht wordt (voor zover het al niet met de rijweg mee kan verlicht worden):

- Behoort tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)?
- Vormt het de verbinding tussen een kleinstedelijk gebied en het eerstvolgende dorp (max 10 km)?

Als het vrijliggend fietspad deel uitmaakt van het BFF, en het ligt tussen een kleinstedelijk gebied en het eerstvolgende dorp (max 10 km), dan zal het fietspad verlicht worden. Gelden deze twee voorwaarden niet, dan wordt het vrijliggend fietspad in principe niet verlicht. Er worden dan wel alternatieven aangeboden in de vorm van retro-reflecterende markering voor geleiding: randmarkering bij enkelrichting en asmarkering bij dubbelrichting. Het patroon van deze wegmarkering om fietsers te geleiden op onverlichte vrijliggende fietspaden en fietswegen verschilt in breedte en lengte duidelijk van fietspadmarkering. Kritische punten in onverlicht gebied krijgen actieve wegdekreflectoren, bijvoorbeeld om paaltjes aan te kondigen, of wanneer twee fietspaden kruisen.

Door het BFF en de nabijheid van een kleinstedelijke kern als selectiecriteria te gebruiken, kan de lichtvisie meer focussen op de verlichting van de drukker trajecten. Waar veel potentieel functioneel fietsverkeer is, wordt nu automatisch ook fietspadverlichting voorzien. Waar minder potentieel functioneel fietsverkeer is, is fietspadverlichting volgens de lichtvisie in se niet nodig, mits voldoende aandacht voor retro-reflecterende markering.

Beslissingsboom voor de verlichting van vrijliggende fietspaden (zie pag. 133 in de lichtvisie).



Versnipperde bebouwing

Introductie van 'woonkorrel' en 'gebruikersintensiteit'

Ook voor niet-verlichte secties met bebouwing en parkeervakken is een nieuwe methodiek uitgetekend die beter is afgestemd op de functie en het gebruik van de weg.

Vroeger werd voor de verlichting van versnipperde bebouwing enkel rekening gehouden met het aantal aanwezige gebouwen. Door de introductie van de begrippen 'woonkorrel' en 'gebruikersintensiteit' wordt nu meer rekening gehouden met het gebruik en de aard van die gebouwen.

Woonkorrel

In de nieuwe lichtvisie is het begrip 'woonkorrel' geïntroduceerd. Een woonkorrel is een kleine ruimtelijke concentratie van minimaal 8 woningen die dicht bij de rijweg staan en in een gesloten of halfopen configuratie voorkomen. De lichtvisie adviseert om woonkorrels te verlichten omdat in deze zones voldoende zichtbaarheid van de zwakke weggebruikers gewenst is.

Scores volgens gebruik

Voor andere vormen van versnipperde bebouwing buiten de kern ligt de nadruk op mogelijke conflicten tussen in- en uitrijdend verkeer en het verkeer op de gewestweg zelf. In de nieuwe

lichtvisie werd de gebruikersintensiteit van de gebouwen namelijk gelinkt aan scores. Hoe groter de kans op potentiële avondlijke of nachtelijke bezoekers, hoe hoger de score. En hoe hoger de score, hoe groter het argument om te verlichten. Restaurants, appartementsgebouwen, winkels, ziekenhuizen... krijgen bijvoorbeeld een hogere score dan eengezinswoningen. Ze wegen dus meer door in de beslissing om de sectie te verlichten. Zo wordt de verlichting beter afgestemd op de functie en het effectieve gebruik van de gebouwen.

Meer details vindt u op pagina's 156 en 41 van de lichtvisie.

Verkeersborden. Vlaanderen vervangt Verkeersbordendatabank vanaf januari

Vanaf januari 2018 kunnen steden en gemeenten gebruik maken van de nieuwe toepassing Verkeersborden.Vlaanderen. Deze eengemaakte toepassing kadert in het project Snelheid.Vlaanderen en zal gebruikt worden voor het beheer van verkeersborden voor alle wegbeheerders van Vlaanderen (AWV & steden en gemeenten). Via deze toepassing zal het mogelijk zijn om een snelheidsregimekaart af te leiden, en om de snelheidsregimes te ontsluiten als open data. De bestaande Verkeersbordendatabank van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) zal worden uitgefaseerd. **De Verkeersbordendatabank is raadpleegbaar tot eind december 2017.** Steden en gemeenten kunnen aanpassingen doorvoeren tot en met 6 december 2017, 16u. Na deze datum zullen de verkeersbordengegevens gemigreerd worden naar de nieuwe toepassing Verkeersborden.Vlaanderen. **Gelieve vanaf 6 december 16u dus geen aanpassingen meer te doen in de Verkeersbordendatabank.** Steden en gemeenten die momenteel gebruik maken van externe software voor het beheer van verkeersborden (Geo-IT, SIMaD) kunnen de eigen tools blijven gebruiken. Voor hen zal er een import- en exportfunctionaliteit voorzien worden. Er worden ook verschillende infosessies georganiseerd, met onder meer een live demo van Verkeersborden.Vlaanderen (zie agenda: Infosessies Snelheid.Vlaanderen op 5, 8, 18 en 21 december). Vanaf januari 2018 is ook een handleiding en instructievideo beschikbaar. Meer over dit onderwerp leest u in het volgende nummer van Mobiliteitsbrief.

Meer toelichting vindt u op departement-mow.vlaanderen.be (bij nieuws- en persberichten).

Gezocht: steden en gemeenten voor LaMA2018

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit is op zoek naar nieuwe steden en gemeenten voor LaMA2018. LaMa staat voor Laboratoria Mobile Alternatieven. Het is een participatief modeltraject dat vertrekt vanuit co-creatie. Binnen de gekozen projectzones worden de problemen en opportuniteiten in kaart gebracht. Er wordt gewerkt met zogenaamde prototypes, dat zijn proefversies- of opstellingen die worden uitgetest op het terrein. Zo kunnen de resultaten direct in de praktijk geobserveerd en geëvalueerd worden. Tijdens een succesvolle opstart in 2016 en 2017 werd de LaMA-methodiek ontwikkeld en getest in dertien pilootsteden. Wilt u een van de nieuwe LaMA gemeenten zijn? Aarzel dan niet en stel u kandidaat voor 5 januari 2018 via www.laboratoria-mobile-alternatieven.org

Meer info: www.duurzame-mobiliteit.be of bernard@duurzame-mobiliteit.be, tel. 09 331 59 11

Fietsberaad bundelt kennis over de e-bike

Van de ruim 475.000 verkochte fietsen in België in 2016, was twee op vijf (39,2%) een elektrische fiets. De e-bike heeft duidelijk veel potentieel. Door het toevoegen van de hulpmotor heeft de fiets tal van nieuwe mogelijkheden gekregen. De elektrische fiets kan ook verandering op gang brengen op het vlak van mobiliteit.

In het 'Cahier elektrische fietsen' gaat Fietsberaad op zoek naar de redenen van die goede verkoopcijfers en de positieve en negatieve effecten van de opmars van elektrische fietsen.

U kunt het 'Cahier elektrische fietsen' gratis downloaden op www.fietsberaad.be/Publicaties

Fietsstad/fietsgemeente 2018: schrijf u nu in

Nog tot 15 december 2017 kunnen steden en gemeenten zich inschrijven voor Fietsstad/Fietsgemeente 2018. Met deze verkiezing gaan de VSV en de Vlaamse overheid op zoek naar steden en gemeenten met een sterk lokaal fietsbeleid.

U kan zich nog tot 15 december 2017 kandidaat stellen via www.fietsgemeentestad.be.



Inspiratieboek voor een duurzaam lokaal beleid

De Vlaamse milieubeweging maakte een inspiratieboek op voor een lokaal duurzaam beleid, in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen van 2018. Om een duurzame samenleving te creëren, zijn transities nodig op zes vlakken: ruimte, natuur en bos, energie, mobiliteit, circulaire economie, en voeding en landbouw. Voor elk thema vind je in dit inspiratieboek een prioritaire doelstelling waarop de gemeente vandaag kan inzetten. Er worden ook concrete maatregelen en inspirerende voorbeelden aangereikt om de doelstelling te realiseren.

U kunt het boek gratis downloaden op www.gemeentevordetoekomst.be/inspiratieboek



Vijf meer mobiele lijnen van De Lijn actief

Op vijf 'meer mobiele lijnen' – een per provincie – kunnen rolstoelgebruikers voortaan zonder reservatie meerijden. Het gaat om de Kusttram, tram 1 in Gent (Flanders Expo – Evergem), tram 15 (Boechout – Linkeroever) in Antwerpen, de Ringbus 600 en 601 in Leuven en lijn 51 (Hasselt – Heusden) in Limburg. De Lijn zet op deze trajecten uitsluitend toegankelijke bussen of trams in. De toegankelijke haltes zijn zo goed mogelijk gespreid over het traject. Mensen met een visuele of motorische beperking kunnen ook zelf nagaan of hun halte toegankelijk is. Drie symbolen zeggen voor wie de halte toegankelijk is: voor mensen met een visuele beperking, een mobiele beperking zonder assistentie en met assistentie. De symbolen zijn te vinden in de routeplanner en op het haltebord. Deze toegankelijkheidsinformatie is ook online op te vragen voor alle haltes in Vlaanderen via www.delijn.be/mml. De toegankelijkheid van de haltes is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Om de wegbeheerders te helpen met het toegankelijk maken van de belangrijkste haltes, inventariseerde De Lijn de voorbije maanden haar bijna 36000 haltes.

Meer info: www.delijn.be

Agenda

December

- 5 Fietsparkeercongres
- 5 Infosessie Snelheid.Vlaanderen (Hasselt)
- 6 en 7 Jaarlijkse POLIS-conferentie
- 8 Infosessie Snelheid.Vlaanderen (Brussel)
- 11 Roadshow Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen
- 12 Minder hinder met GIPOD
- 12 Strategisch inspelen op mobiliteit in jouw organisatie
- 13 Werken met Centaurus
- 18 Infosessie Snelheid.Vlaanderen (Gent)
- 21 Infosessie Snelheid.Vlaanderen (Leuven)

Januari 2018

- 9 Gemeente en politie samen voor veilig verkeer

Februari 2018

- 5 en 6 Infosessie Lichtvisie
- 22 tot 24 Mobility of the future

Maart 2018

- 6 *Save the date:* Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Juni 2018

- 5 *Save the date:* Fietscongres

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er 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.