

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1926

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de verlichting op het hoofdwegennet* (ingezonden 7 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 maart 2012).

Vraag 1

Is het waar dat u voornemens bent om te gaan experimenteren met het doven van de straatverlichting op delen van het hoofdwegennet? Zo ja, kunt u aangeven wat deze experimenten behelzen?

Antwoord 1

Zoals aangegeven in de begroting zal de verlichting worden uitgezet op (die delen van) wegen waar de intensiteit van het gebruik van de weg dit toelaat. Dit om de budgetbehoefte van het beheer en onderhoud van het hoofdwegennet in balans te brengen met de investeringsambities. Dit sluit aan bij mijn brief van 16 december 2010 waarin ik de Kamer informeer over energiezuinige verlichting op het wegennet en de bewuste afweging die daarbij gemaakt wordt om een object al dan niet te verlichten («aan waar het moet, uit waar het kan»).

Op wegen zonder rijtaakverzwarende omstandigheden wordt de verlichting vanaf de zomer uitgezet tussen 23.00 en 05.00 uur. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel geen aantoonbaar negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet nodig. Overigens is Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid betrokken bij de validatie van dit onderzoek.

Daarnaast is Rijkswaterstaat momenteel aan het inventariseren op welke delen van het hoofdwegennet en onder welke condities de verlichting verdergaand gedoofd kan worden.

Vraag 2

Bent u bekend met de stelling van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid dat het verlagen van een bestaand verlichtingsniveau blijkt te leiden tot een toename van het aantal ongevallen? Houdt u hier bij eventuele experimenten rekening mee, bijvoorbeeld door gebruikmaking van straatverlichting die via sensoren aanspringt als er een voertuig nadert?

Antwoord 2

Ik ben bekend met de stelling van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid dat het verlagen van een bestaand verlichtingsniveau blijkt te leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Bij de vormgeving van de maatregelen wordt de veiligheid daarom kritisch bezien, zoals u ook kunt afleiden uit de beantwoording van vraag 1.

Vraag 3

Herinnert u zich dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (I&M) op 23 november 2011 bij de begrotingsbehandeling van I&M meldde dat hij «binnenkort» de eerste resultaten verwachtte van het experiment met ledverlichting langs de A44? Wat zijn die eerste resultaten?

Antwoord 3

De eindrapportage van de proef met ledverlichting langs de A44 wordt binnenkort verwacht, dan heb ik ook de eerste resultaten.

Vraag 4

Herinnert u zich dat de staatssecretaris tijdens diezelfde begrotingsbehandeling van I&M zei dat Rijkswaterstaat «als een bok op de haverkist» zit als het gaat om ledverlichting langs snelwegen? Kunt u aangeven in welke tempo en met welke ambitie u de tienduizenden lichtpunten langs 1200 kilometer Rijksweg van ledverlichting gaat voorzien?

Antwoord 4

Ja, dat kan ik mij herinneren.

Tijdens het AO Duurzaam van 14 februari 2012 is aan de staatssecretaris gevraagd in welk tempo de uitrol van ledverlichting plaatsvindt. Hierop antwoordde hij dat het tempo varieert van object tot object; dit is afhankelijk van het vervangingsritme.

Dit antwoord is nog steeds geldig. Als armaturen vervangen moeten worden, wordt gekozen voor ledverlichting indien de extra investering binnen 10 jaar wordt terugverdiend en het technisch uitvoerbaar is.