

Wegen

In het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) hebben we onze wegen in een drietal soorten verdeeld:

- Stroomwegen (afgekort SW);
- Gebiedsontsluitingswegen (afgekort GOW);
- Erftoegangswegen (afgekort ETW).

1. De stroomwegen zijn de provinciale wegen. Deze bespreken we verder niet ten aanzien van de verlichting, omdat deze van de Provincie of Rijkswaterstaat is.
2. Gebiedsontsluitingswegen hebben we veel in de gemeente. We noemen ze ook wel doorgaande wegen. De wegen vormen de dragers van de gehele gemeente en hebben een ontsluitende of verbindende functie. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 80 km/uur en binnen de bebouwde kom 50 of 70 km/uur.



*Foto: Tielseweg in Maurik is een gebiedsontsluitingsweg.
Het sluit aan op de provinciale weg.*

3. Erftoegangswegen zijn de wegen waar geen substantieel verkeer over gaat dat lange afstanden moet afleggen. Het zijn de wegen die rechtstreeks toegang bieden tot kernen of kleine kernen onderling verbinden. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 of 50 km/uur.



Foto: Jonathanweg in Maurik, voorbeeld van een erftoegangsweg

Het Openbaar Vervoer (reguliere busvervoer) maakt in principe gebruik van de gebiedsontsluitingswegen.

Op de gebiedsontsluitingswegen speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. In buurten en wijken speelt juist ook de sociale veiligheid (gevoel van veiligheid) mee. De hoeveelheid vervoersbewegingen is op de diverse wegen verschillend.

We hebben op een weg niet alleen te maken met de hoeveelheid licht (lichtsterkte), maar ook met de verdeling van het licht op de weg (gelijkmatigheid). Op de doorgaande wegen waar de verkeersveiligheid hoog is, is de gelijkmatigheid belangrijk.



Foto: Beijerdstraat in Beusichem. Het licht is gelijkmatig over de weg verdeeld.

Ons oog kan snel aan licht wennen, maar heeft wat langer de tijd nodig om aan donker te wennen. Als je verlichting om en om uit zet op een weg waar met hoge snelheid gereden mag worden, ontstaan er donkere vlekken op straat waarin verkeerdeelnemers weg kunnen vallen. Denk ook aan de zon die tussen een bomenrij schijnt. Als je daarlangs rijdt zie je ook steeds licht/donker/licht/donker. Ons oog kan niet zo snel schakelen. Als de afstand tussen de lantaarnpalen groot genoeg is, ontstaat dit effect niet. Of als de snelheid niet zo hoog is dan is het effect er niet omdat je oog kan herstellen.

Richtlijn

We zijn in Nederland niet verplicht om te verlichten. Er is een richtlijn (nu de NPR13201-A1) die een advies geeft over de lichtsterkte op de weg, de verdeling van het licht en ook over de hoeveelheid licht op 1,5m hoogte op een verticaalpunt. We mogen hiervan afwijken en stemmen dit af met omliggende gemeenten. Veel van onze verlichting haalt niet de gestelde adviezen. Dan zou er heel wat meer licht op straat nog bij moeten komen te staan.

Technieken

Op de wegen in onze gemeente kunnen we energie besparen door te dimmen. Dit houdt in dat we het licht minder fel laten branden. Dat is meestal niet zichtbaar voor onze weggebruikers. We dimmen ook al jaren op diverse locaties zonder klachten.

Een andere techniek is detectie. Detectie is een systeem waarmee het licht standaard uit is of op een lage lichtsterkte brandt. Als er iemand aankomt gaat het licht aan (of feller branden). Zodra deze voorbij is, gaat het licht weer uit (of zachter branden). Dit is nog een kostbaar systeem.



Foto: Detectiesysteem, het licht is aan/brandt feller op die locaties waar verkeerdeelnemers zijn.

Lichthinder

Soms schijnt de verlichting een slaapkamer in. Dan is er onnodige lichthinder.



Foto: Kerkstraat in Asch, licht schijnt in de woning.

Met spiegels en een goede afstelling kan dit vaak voorkomen worden. In bestaande situaties wordt nu vaak een afschermkap geplaatst.

Integraal

Langs veel wegen staat openbare verlichting. Maar ook is er verlichting van gebouwen, huizen en terreinen. Zowel van particulieren als bedrijven. Bij iedere keuze houdt de gemeente rekening met duurzaamheid, leefbaarheid en maatschappelijke kosten. Bomen worden groter en staat er dan een lantaarnpaal bij, dan gaat het vaak mis. Het licht schijnt in de bomen en niet meer op de weg. Dit zie je op de onderstaande foto.



Foto: Doctor A.R. Holplein in Ingen.

Beleid

Per type weg en per locatie bekijken we hoeveel licht wenselijk is. We dimmen zodra dit kan (na vervanging).

Bij nieuwe wegen wordt op maximaal 70% van de geldende richtlijn (nu de NPR13201/A1) verlicht qua lichtsterkte. We houden we geen verticale verlichtingssterkte aan. Het streven is om de gelijkmatigheid zo hoog mogelijk te krijgen op die locaties waar dat belangrijk is (bijvoorbeeld in centrumgebied en doorgaande wegen), waarbij de techniek, het budget en de situatie bepalend zijn voor het resultaat. De afstand tussen de lantaarnpalen blijft bij een vervanging hetzelfde. Tenzij er nu te veel licht staat.

De lichthinder is zo minimaal mogelijk. Daarbij worden technieken als dimmen en zodra budget technisch mogelijk ook detectie ingezet.

In het buitengebied wordt op de wegen ook gekeken of er met een alternatief, zoals bijvoorbeeld een schrikhek, gewerkt kan worden in plaats van met verlichting.

Verlichting ontwerpen doen we gelijktijdig met het ontwerpen van de beplanting, bomen, schuttingen, paden en zo. Oftewel integraal ontwerpen.



Beleidsuitgangspunten gemeente Buren:

- **Per type weg bepalen welke hoeveelheid licht wenselijk is;**
- **Gelijkmatigheid is belangrijk op doorgaande wegen en in centrumgebied;**
- **Bestaande mastafstand in principe gehandhaafd tenzij te veel licht is;**
- **Nieuwe wegen maximaal 70% van de richtlijn qua lichtsterkte en geen eis voor verticale lichtsterkte aanhouden;**
- **Niet meer licht bij vervanging dan er nu staat;**
- **Overall dimmen zodra technisch mogelijk;**
- **Integraal ontwerpen.**