

Wegen

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van de gemeente Overbetuwe wordt onderscheid gemaakt in een stroomweg, een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg.

Daarnaast maken we een onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom.

De stroomwegen zijn de wegen waar weinig kruisend verkeer is, geen fietsers op de rijbaan zijn evenals landbouwvoertuigen. De toegestane snelheid is 100 tot 120 km/uur. Deze zijn van de provincie of Rijkswaterstaat en niet van de gemeente. We laten deze verder dan ook buiten beschouwing in dit beleidsplan.

Gebiedsontsluitingswegen komen veel in onze gemeente voor. Het zijn de wegen waar 50 tot 80 km/uur gereden mag worden. Vaak sluiten deze aan op de provinciale wegen. Het zijn voorrangswegen met vrij liggende fietspaden.



Foto: Ceintuurbaan in Elst, voorbeeld van een gebiedsontsluitingsweg.

Alle overige wegen hebben een erftoegangsweg-functie (30, 50 of 60 km/uur). Op deze wegen gaat geen substantieel verkeer dat lange afstanden moet afleggen.



Foto: Stationsstraat in Zetten, voorbeeld van een erftoegangsweg. Fietsers bevinden zich op de rijbaan.

Het Openbaar Vervoer (reguliere busvervoer) maakt gebruik van de gebiedsontsluitingswegen en natuurlijk de stroomwegen.

Op de gebiedsontsluitingswegen speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. In buurten en wijken juist ook de sociale veiligheid (gevoel van veiligheid). De hoeveelheid vervoersbewegingen is op de diverse wegen verschillend. Maar ook het soort vervoersmiddelen. Fietsers zullen vooral de erftoegangswegen gebruiken en in mindere mate de gebiedsontsluitingswegen. Buiten de kom maakt het landbouwverkeer juist meer gebruik van de wegen.

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). Daar waar de verkeersveiligheid hoog is, is de gelijkmatigheid belangrijk.



Foto: Groen van Pinksterenstraat in Elst. Licht is gelijkmatig over de weg verdeeld zodat er geen zwarte vlekken zijn.

De overgang van licht naar donker, kost voor ons oog wat langer dan andersom. Als je verlichting om en om uit zet, 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 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.

Technieken

Op het gebied van de openbare verlichting zijn er veel technologische ontwikkelingen geweest de afgelopen 10 jaar en nog steeds gaande. Het dimmen van verlichting is daar

een voorbeeld van, maar ook reflectie en markering. Door een lichter kleurwegdek (denk aan een schelpenpad in de duinen) is het veel lichter op de weg dan dat de weg zwart is. Er kan dan veel minder of helemaal geen openbare verlichting bij staan. Schrikhekken, ledlampjes in de as van de weg. Overbetuwe past deze al een aantal jaren toe.

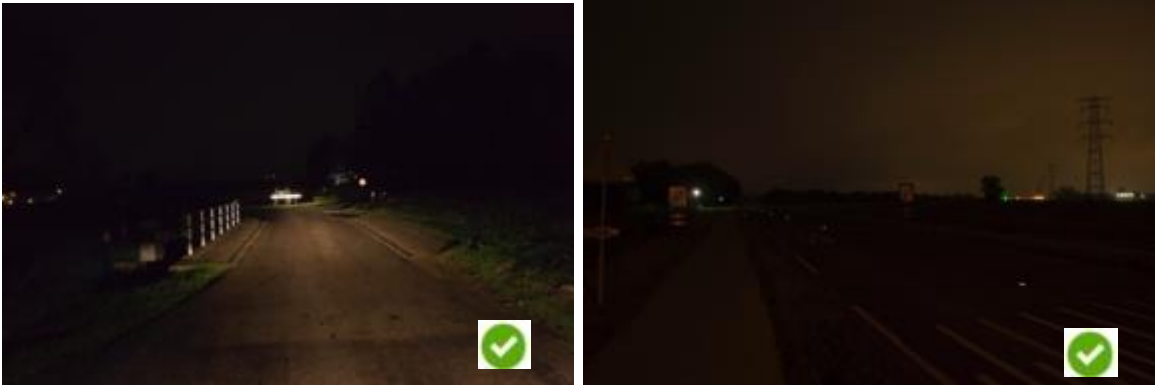


Foto: Links Lingestraat, schrikhek. Rechts ledlampjes in de as van de weg op de Grote Molenstraat (beide in Elst).

Maar ook belijning die reflecteert geeft het verloop van een weg goed weer. Vaak zelfs beter dan enkele lantaarnpalen.



Foto: belijning zorgt dat het verloop van de weg goed zichtbaar is.

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

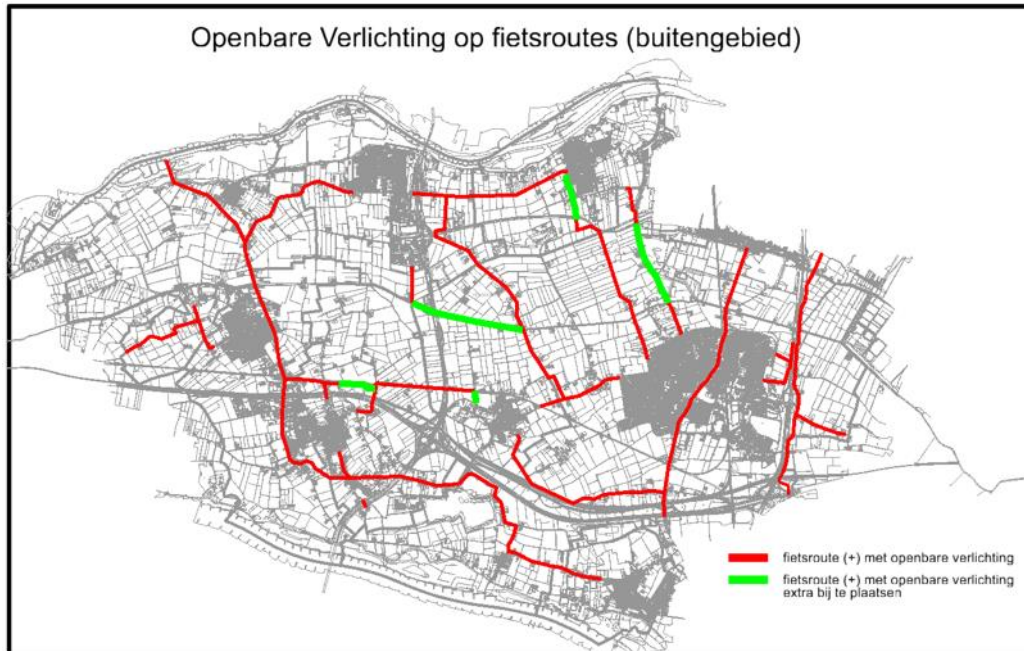
Een telemanagementsysteem zorgt ervoor dat de verlichting op afstand te bedienen is, de verlichting gedimd kan worden, een melding gekregen wordt wanneer een lamp niet brandt en waarmee te zien is of het een storing boven de grond of onder de grond is. Bij een storing onder de grond moet de netbeheerder ingeschakeld worden. Het oplossen van dergelijke storingen kent een langere doorlooptijd. Doordat het telemanagementsysteem aangeeft welke soort storing het betreft, hoeft de storing niet eerst door een monteur bekeken te worden.

Binnen en buiten de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom zijn meer vervoersbewegingen op een kleiner oppervlakte dan buiten de kom. Aan de Raad is voorgelegd hoe zij met de verlichting buiten de bebouwde kom wil omgaan de komende jaren. Optie 1 is helemaal geen verlichting in het buitengebied meer. Op die locaties waar dat voor de verkeersveiligheid nodig is (bijvoorbeeld in scherpe bocht e.d.) wordt dan markering of reflectie toegepast.

Optie 2 is dat alle verlichting die nu in het buitengebied staat, zal blijven staan. Veel hoofdfiets(plus)routes zijn voorzien van oriëntatieverlichting (of door verlichting op het fietspad zelf of vanaf de weg), maar niet alle routes.

In optie 3 staat alleen openbare verlichting op situaties waar dat voor de verkeersveiligheid nodig is, waarbij eerst gekeken wordt of het met markering of reflectie opgelost kan worden. Alle hoofdfiets(plus)routes zijn voorzien van oriëntatieverlichting (of door verlichting op het fietspad zelf of vanaf de weg). Zie onderstaand kaartje.



Integraal

Op veel wegen in de gemeente staat openbare verlichting. Bij iedere keuze houdt de gemeente met duurzaamheid, leefbaarheid en maatschappelijke kosten rekening. Verlichting ontwerpen gaat in samenhang met het ontwerp voor beplanting, bomen, schuttingen, paden en dergelijke. Een zorgvuldig en integraal ontwerp van de openbare ruimte is de basis voor een verlichtingsplan.



Foto: Burgemeester van Lyndenpark in Valburg. Lantaarnpaal staat in de boom en geeft niet voldoende licht meer op de weg daardoor. Door goede afstemming kan dit voorkomen worden.

Beleid

Per type weg en per locatie bekijkt de gemeente welke hoeveelheid licht wenselijk is. Basis uitgangspunt is altijd 'Niet verlichten, tenzij'. Dat wil zeggen dat eerst gekeken wordt of het wegontwerp anders kan. Als dat niet mogelijk is, en er is behoefte aan ondersteuning van de weg, dan gaat zij kijken of er goede alternatieven (passieve/actieve markering, reflectie e.d.) beschikbaar zijn.

Niet alleen de hoeveelheid licht op de weg een rol, maar ook de gelijkmatigheid (verdeling van het licht op de weg) wordt per type weg en per situatie bekeken. Er komt bij vervanging niet meer licht op straat dan nu het geval is en de afstand tussen de lantaarnpalen blijft in principe hetzelfde (tenzij er nu teveel licht staat). Bij vervanging of op nieuwe wegen wordt op maximaal 75% van de geldende richtlijn (thans de NPR13201-2017) verlicht qua lichtsterkte.

Afhankelijk van de keuze van de Raad

Aan de Raad is een aantal scenario's voorgelegd voor het buitengebied. Of er wordt helemaal geen verlichting toegepast in het buitengebied. Waar de verkeersveiligheid in het geding is, worden dan alternatieven als schrikhekken en dergelijke toegepast. Als de Raad ervoor kiest de huidige verlichting te laten staan, dan zal er voor het buitengebied niet veel veranderen. Kiest de Raad voor optie 3 dan zal er alleen verlichting staan op verkeersonveilige situaties en oriëntatieverlichting op alle hoofdfiets(plus)routes. Maar ook dan kan er voor gekozen worden om juist een alternatief toe te passen als dat beter werkt.

Het streven is de gelijkmatigheid in woongebieden binnen de bebouwde kom zo hoog mogelijk te krijgen waarbij de techniek, het budget en de situatie bepalend zijn voor de realisatie. De lichthinder zal zo minimaal mogelijk zijn. Alle nieuwe verlichting is dimbaar. Aan de Raad is voorgelegd om alle nieuwe verlichting te voorzien van een telemanagementsysteem en een detectiesysteem.

Beleidsuitgangspunten gemeente Overbetuwe:

- Basis is altijd 'Niet verlichten, tenzij';
- Per type weg bepalen welke hoeveelheid licht wenselijk is;
- Gelijkmatigheid is belangrijk in woongebieden;
- Bestaande mastafstand in principe gehandhaafd tenzij er teveel licht is;
- Bij vervanging of nieuwe wegen lichtsterkte op maximaal 75% van de richtlijn;
- Niet meer licht bij vervanging dan er nu staat;
- Lichthinder minimaal mogelijk;
- Afhankelijk van de keuze van de Raad overal (op nieuwe verlichting) een telemanagementsysteem of alleen op beperkte locaties;
- Soms detectie. Op meer locaties als de Raad daarvoor kiest;
- Nieuwe verlichting altijd dimbaar;
- Buiten de kom hoeveelheid verlichting afhankelijk van keuze van de Raad.