

Wegen

Om van A naar B te komen hebben we een weg nodig. In Nota Mobiliteit van de gemeente, is onderscheid gemaakt in 3 soorten wegen:

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

Daarnaast hebben we nog losse fietspaden.

De stroomwegen zijn de provinciale wegen, zoals de N348 en de N339.



Foto: Borculoseweg in Barchem is een stroomweg op het deel buiten de kom. Binnen de kom noemen we het een gebiedsontsluitingsweg.

Veel wegen in onze kernen zijn gebiedsontsluitingswegen. Ook wel doorgaande wegen genoemd. We verdelen deze wegen in de GOW A en GOW B.

De A wegen vormen de dragers van de gehele gemeente. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 80 km/uur (tussen Laren en A1 100 m/uur) en binnen de bebouwde kom 50 of 70 km/uur.

De B wegen hebben een ontsluitende en verbindende functie. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 80 km/uur en binnen de bebouwde kom 50 km/uur.

Vaak sluiten deze gebiedsontsluitingswegen aan op de provinciale wegen. Zoals de Borculoseweg op de bovenstaande foto. Of de Deventerweg in Laren die op de onderstaande foto is te zien.



Foto: Deventerweg in Laren, 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. Hier maakt de Nota Mobiliteit ook een onderscheid in ETW A en ETW B:

- Wegen die rechtstreeks toegang bieden tot kernen of kleine kernen onderling verbinden zijn de 'erftoegangswegen A'. De maximumsnelheid buiten de bebouwde kom bedraagt 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 km/uur.
- Alle overige wegen in het buitengebied (plattelandswegen) en de woonstraten binnen de bebouwde kom behoren tot de 'erftoegangswegen B'. De maximum snelheid buiten en binnen de bebouwde kom bedraagt 60 km/uur.



Foto: Westermark in Laren, voorbeeld van een erftoegangsweg

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

De provinciale wegen en de rijkswegen zullen verder buiten beschouwing blijven qua licht, omdat deze onder de verantwoordelijkheid van de Provincie of Rijkswaterstaat vallen.

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.

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: Joppelaan in Gorssel; licht 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 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.

Richtlijn

We zijn in Nederland niet verplicht om te verlichten. Er is een richtlijn (NPR13201-A1 op moment van schrijven van dit beleid) die een advies geeft over de lichtsterkte op wegen en ook over het licht op 1,5m hoogte op een verticaalpunt. De gemeente mag hiervan afwijken. Veel van onze verlichting haalt niet de gestelde adviezen. Dan zou er heel wat meer licht op straat nog 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 inwoners. We dimmen dan ook al vele jaren op diverse locaties zonder klachten.



Foto: Reuvekamp in Gorssel. Foto links volle sterkte, midden op 70% en rechts op 50%.

Een andere techniek is detectie. 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 nog een kostbaar systeem.

Hoeveelheid licht binnen de kom

Binnen de bebouwde kom hebben we op een aantal locaties best veel openbare verlichting staan. Soms is dat niet nodig. Bijvoorbeeld op locaties waar alleen auto's rijden, kan het aantal lantaarnpalen teruggebracht worden en passen we andere technieken toe waardoor het verloop van de weg zelfs beter zichtbaar is.

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. 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. Bomen worden groter en dan gaat het vaak mis.



Foto: Buitenkamp in Epse. Lantaarnpaal staat in de boom en geeft niet voldoende licht meer op de weg daardoor. Door goede, vroegtijdige afstemming kan dit voorkomen worden.

Beleid

Per type weg en per locatie bekijkt de gemeente welke hoeveelheid licht wenselijk is. Zodra technisch mogelijk wordt de verlichting gedimd. Er komt bij vervanging niet meer licht op straat dan nu het geval is. Bij nieuwe wegen wordt op maximaal 75% van de geldende richtlijn (thans de NPR13201/A1) verlicht qua lichtsterkte en houden we geen eis aan voor de verticale verlichtingssterkte.

Niet alleen de hoeveelheid licht op de weg speelt een rol, maar ook de gelijkmatigheid (verdeling van het licht op de weg). Bestaande lichtmastafstanden blijven gehandhaafd tenzij er nu te veel licht staat. Op doorgaande wegen is de gelijkmatigheid belangrijk. Het streven is de gelijkmatigheid 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. Daarbij worden technieken als dimmen en zodra budget technisch mogelijk, ook detectie ingezet.

Binnen de kom gaan we, in overleg, kijken of er verlichting verwijderd kan worden. Bijvoorbeeld op doorgaande wegen waar alleen auto's gebruik van maken. Daar passen we dan andere technieken toe die het verloop van de weg beter weergeven.

In het buitengebied wordt op de wegen ook gekeken of er met een alternatief als schrikhek e.d. gewerkt kan worden in plaats van verlichting.

Beleidsuitgangspunten gemeente Lochem:

- Per type weg bepalen welke hoeveelheid licht wenselijk is;
- Gelijkmatigheid is belangrijk op doorgaande wegen;
- Bestaande mastafstand in principe gehandhaafd tenzij er teveel licht is;
- Nieuwe wegen maximaal 75% van de richtlijn qua lichtsterkte en geen eis voor verticale lichtsterkte aanhouden;
- Niet meer licht bij vervanging dan er nu staat;
- Binnen de kom kijken of er verlichting verwijderd kan worden;
- Buiten de kom op de wegen kijken naar alternatieven;
- Lichthinder minimaal mogelijk;
- Dimmen overall zodra technisch mogelijk.