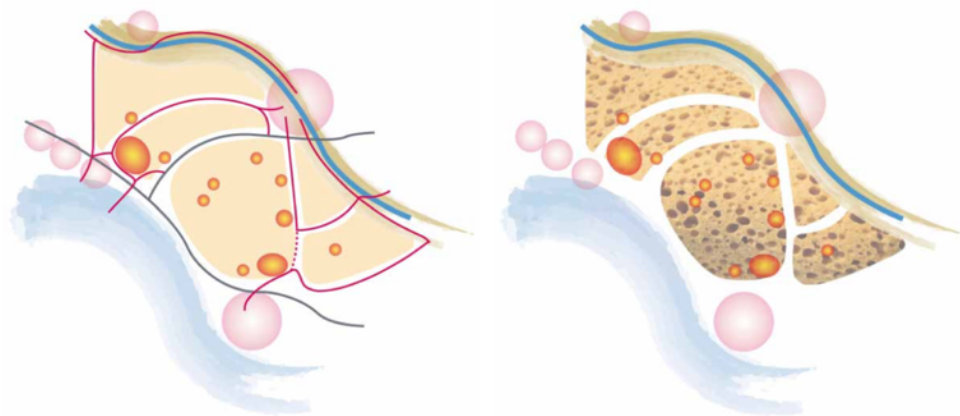


Wegen

Het huidige landschap van Montferland is te beschouwen als een vijftal sponzen. Tussen deze sponzen loopt het hoofdverkeerswegennet. Vandaar kun je via enkele instekers in de sponzen komen. Door de inrichting van de wegen en hun omgeving wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer binnen de sponzen afgeremd. Hoe dieper je de spons ingaat, hoe groter de afremming.

Binnen de vijf sponzen vormen de kernen op een vergelijkbare wijze ieder ook weer een kleinere spons. In de woonstraten is de afremming het grootst.



Het doel van het Intergemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan luidt:

"De gemeente Montferland streeft een verkeer- en vervoerssysteem na waarin de mens de maat der dingen is. Niet de auto is maatgevend voor de vormgeving en inpassing van wegen, maar de weg harmonieert met zijn omgeving. De weg dwingt hiermee het gewenste gedrag van alle verkeersdeelnemers op een natuurlijke wijze af, alle weggebruikers houden rekening met elkaar..."

We kennen diverse soorten wegen in onze gemeente die beschreven staan in het Intergemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (IVPP):

- Stroomwegen (zoals de A12, A18).
- Gebiedsontsluitingswegen (zoals onder andere de N316, N317), met als functie doorstromen. Liggen deze binnen de kom, dan is de snelheid in principe 30/50 km/uur en buiten de kom 60/80/100 km/uur.



- Foto: Haaghweg in Didam. Gebiedsontsluitingsweg buiten de kom.

- Erftoegangswegen. Binnen de kom in principe 30 km/uur en buiten de kom in principe 60 km/uur.



- Foto: Emmerikseweg in Didam. Erftoegangsweg

Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen noemen we samen het hoofdwegennet.

De hoeveelheid vervoersbewegingen is op de diverse soorten wegen verschillend. Op de gebiedsontsluitingswegen speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. In buurten en wijken daarnaast ook de sociale veiligheid (en dan met name het gevoel van veiligheid).

De provinciale wegen en de rijkswegen laten we in dit beleid verder buiten beschouwing qua licht, omdat deze onder de verantwoordelijkheid van de Provincie of Rijkswaterstaat vallen.

Verdeling van het licht

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 belangrijk is, is de gelijkmatigheid belangrijk.



Foto: Potstal in Beek; licht is gelijkmatig over de weg verdeeld waardoor er geen zwarte vlekken ontstaan op het wegdek.

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 je steeds licht/donker/licht/donker. Ons oog kan niet zo snel schakelen. Als de afstand tussen de lantaarnpalen groot genoeg is, of de snelheid laag, ontstaat dit effect niet.

Daarnaast is er verticale verlichtingssterkte. Dat wil zeggen hoeveel licht er op 1,5m hoogte is op een verticaal punt. Dit is echter een waarde die door heel veel factoren beïnvloed wordt. Denk maar aan licht van etalages, koplampen van auto's, licht vanuit woningen e.d. Deze zijn allemaal van invloed op een 1,5m hoogte buiten op straat.

Niet verlichten, tenzij

Het uitgangspunt van 'Niet verlichten tenzij' is dat er geen licht komt. Tenzij het nodig is en er geen alternatieven zijn. Denk daarbij aan markering en reflectie. Door het gebruik van alternatieven kan vaak heel goed het verloop van een weg aangegeven worden.



Foto: Eltenseweg in Beek. Reflecterende strepen geven het verloop van de weg goed weer.

Verkeers- en Sociale Veiligheid

We spreken over verkeersveiligheid als we veilig van A naar B willen reizen. Het gaat over een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer.

Bij sociale veiligheid hebben we te maken met objectieve (meetbaar; bijvoorbeeld aantal inbraken) en subjectieve (gevoel van veiligheid) sociale veiligheid.

Veel mensen geven aan zich veiliger te voelen als er licht is. Dat is hun gevoel. Maar is het werkelijk veiliger? Je kan wel iemand aan zien komen op de weg. Maar zijn er ook mensen in de buurt die te hulp kunnen schieten als er wat gebeurt? Oftewel is er voldoende sociale controle? Als dat niet het geval is spreken we van schijnveiligheid.



Foto: Reefweg in Azewijn. Er is niemand die je kan helpen of zien. Daarom staat er geen verlichting, want het licht zou alleen maar schijnveiligheid geven.

De kleur van de verlichting bepaalt ook de veiligheid. Bij sommige verlichtingskleuren, zoals bijvoorbeeld oranje, lijkt alles rood. We zien niet de echte kleuren en geven in het geval van een calamiteit een verkeerde omschrijving.



Foto: Oranje sox licht, alles lijkt rood/oranje



Foto: wit licht, alle kleuren zichtbaar

Dimmen en detectie

Het dimmen van de verlichting zorgt ervoor dat het licht wat minder fel gaat branden. We besparen zo energie. Voor het oog valt het dimmen van de openbare verlichting vaak niet echt op. Na de spits, als er minder mensen op straat zijn, kan het licht minder fel branden.



Foto: Hengelderweg in Didam

Links: volle sterkte tot 23.00 uur en na 05.00 uur. Rechts: 50% tussen 23.00-05.00 uur.

Door nieuwe technieken als detectie, kun je verlichting aan laten gaan als er iemand aankomt. Of je laat het licht wat feller branden als er iemand aan komt. Zodra er niemand meer is, gaat het licht weer uit of minder fel branden.

Integraal

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 goed verlichtingsplan.



Foto: Oude Kapelstraat in Lengel. Verlichting staat in de boom waardoor er geen goed licht is op de weg.

Langs veel wegen staat vaak openbare verlichting. Maar ook is er verlichting van gebouwen, huizen en terreinen. Zowel van particulieren als bedrijven. Deze bepalen ook het beeld buiten op straat en deze dient daarom ook afgestemd te zijn.

Buitengebieden

In het buitengebied is de gemeente al jaren terughoudend ten aanzien van verlichting.

Beleid

Het uitgangspunt voor de wegen buiten de bebouwde kom is 'Niet verlichten, tenzij'. Voor de verkeersveiligheid kijkt de gemeente eerst of met markering of reflectie een goede oplossing gecreëerd kan worden.

Per type weg bekijkt de gemeente óf en zo ja, welke hoeveelheid licht wenselijk is. Dit is afhankelijk van welke verkeersdeelnemers gebruik maken van de weg, de snelheid, de overzichtelijkheid etc. De verlichting die geplaatst wordt, is duurzame verlichting.



Foto: Captain Goodwinstraat in Kilder. Duurzame verlichting.

Niet alleen de hoeveelheid licht op de weg speelt daarbij een rol, maar ook de verdeling van het licht op de weg (gelijkmatigheid). Op die locaties waar dat belangrijk is, wordt de verdeling zo goed mogelijk gemaakt. De bestaande afstand tussen de lantaarnpalen is leidend.

Bij nieuwe aanleg wordt op maximaal 75% van de geldende richtlijn (thans de NPR13201/A1) verlicht qua lichtsterkte. Met uitzondering van bepaalde doorgaande wegen, centrum- en uitgaansgebieden waar vaak wat meer licht zal staan. Er wordt geen verticale verlichtingssterkte aangehouden. De nieuwe verlichting wordt gedimd. Er wordt voorts nog geen detectie toegepast of een telemanagementsysteem vanwege de hoge aanschaf- en onderhoudskosten en het beperkte beschikbare budget.

De komende beleidsperiode wordt in het buitengebied gekeken, samen met inwoners en gebruikers, of er nog verlichting weg kan. Door een alternatief als markering of reflectie te gebruiken, is vaak een beter zicht op de weg mogelijk.

Schijnveiligheid wil de gemeente proberen te voorkomen. De juiste kleuren worden toegepast om goede kleur- en gezichtsherkenning op straat te krijgen.



Foto: 's-Heerenbergseweg in Lengel. Twee kleuren licht. Voorggrond wit licht met goede kleurherkenning en achterin oranje licht die geen goede kleurherkenning geeft.

Het ontwerp is een integraal ontwerp om groen en openbare verlichting zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Zo willen we voorkomen dat een lantaarnpaal in het groen staat en geen goed licht meer op de straat kan geven.

Beleidsuitgangspunten gemeente Montferland:

- Buiten de bebouwde kom 'Niet verlichten, tenzij';
- Per type weg bekijken óf en welke hoeveelheid licht er nodig is;
- Verlichten op maximaal 75% van de verlichtingssterkte met uitzondering van bepaalde doorgaande wegen, centrum- en uitgaansgebieden waar wat meer licht zal staan;
- Geen verticale verlichtingssterkte aanhouden;
- Zo goed mogelijke gelijkmatigheid in die situaties waar dat wenselijk is;
- Minimale lichthinder;
- Bij vervanging alles dimbaar;
- Geen schijnveiligheid creëren;
- Juiste kleurweergave;
- Integraal ontwerp.