

Wegen

In Culemborg maken we als inwoners en bezoekers allemaal gebruik van de aangelegde infrastructuur. Op de fiets, met de auto, bus, trein of te voet. We kunnen de wegen onderverdelen in:

- Stroomwegen, bijvoorbeeld de N320 of de A2;
- Gebiedsontsluitingswegen, deze hebben als functie doorstromen. Liggen deze binnen de kom, dan is de snelheid in principe 30/50 km/uur en buiten de kom 60/80 km/uur;



Foto: Wethouder Schoutenweg is een gebiedsontsluitingsweg.

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



Foto: Steven van Beusichemlaan is een erftoegangsweg

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.

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). De gelijkmatigheid vinden we in het centrum en in woongebieden belangrijk.



Foto: Riek van Haarenstraat waar het licht goed over de weg verdeeld is en geen zwarte plekken ontstaan.

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: Oude Beesdseweg, 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.



Foto: Rekenpad, er is niemand die je kan helpen of zien. Het licht geeft schijnveiligheid.

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.

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.

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.

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

De afgelopen jaren zijn we al terughoudend geweest met het plaatsen van verlichting in het buitengebied.

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.

Binnen de kom plaatsen we verlichting waar dat voor de verkeersveiligheid gewenst is en er geen alternatieven zijn die beter werken. We verlichten op qua lichtsterkte maximaal 85% van de richtlijn NPR13201/A1.

We houden geen eis voor de verticale verlichtingssterkte aan.

Niet alleen de hoeveelheid licht op de weg speelt daarbij een rol, maar ook de verdeling van het licht op de weg (gelijkmatigheid). De gemeente hecht sterk aan een goede gelijkmatigheid in woonstraten en het centrum. Bij vervanging gaan we uit van de bestaande afstand tussen de lantaarnpalen.

Bij het vervangen van de verlichting in een hele straat, wordt de nieuwe verlichting gedimd. Er wordt vooralsnog geen detectie toegepast of een telemanagementsysteem vanwege de hoge aanschaf- en onderhoudskosten en het beperkte beschikbare budget.

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

Het ontwerp is een integraal ontwerp om groen en openbare verlichting zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Beleidsuitgangspunten gemeente Culemborg:

- Buiten de bebouwde kom 'Niet verlichten, tenzij';
- Per type weg bekijken óf en welke hoeveelheid licht er nodig is;
- Binnen de kom verlichten op maximaal 85% 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 hele straten alles dimbaar;
- Geen schijnveiligheid creëren;
- Juiste kleurweergave;
- Integraal ontwerp.