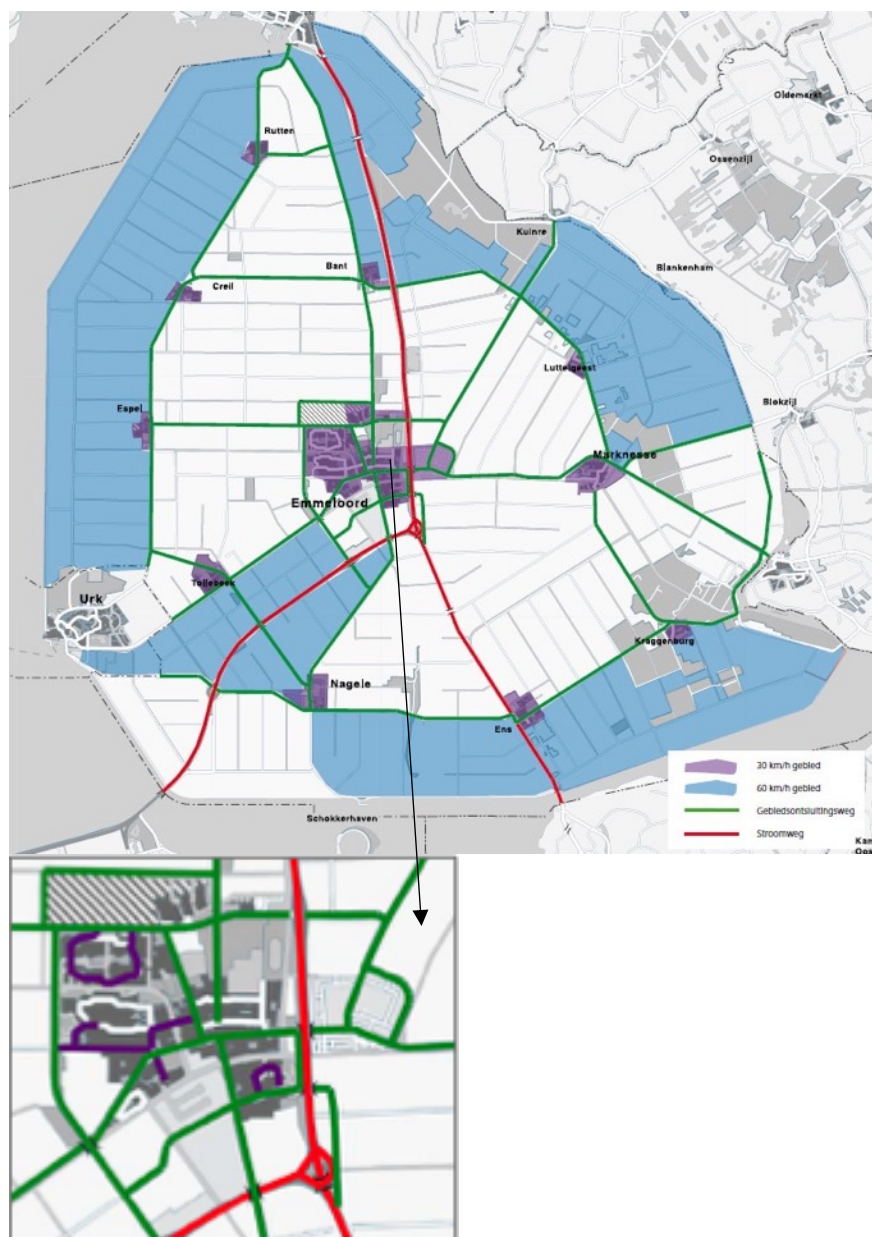


Wegen

In het GVVP van de gemeente Noordoostpolder delen we de wegen in drie categorieën in: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De erftoegangswegen verdelen we nog onder in de woonstraten en wijkontsluitingswegen.

Daarnaast wordt ook onderscheid gemaakt in wegen 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. Het betreft de A6 en de N50 in ons gebied. Deze zijn van de provincie of Rijkswaterstaat en niet van de gemeente. We laten deze verder dan ook buiten beschouwing in dit beleidsplan.



Afbeelding uit het GVVP met daarop de wegenstructuur en categorisering.

Het Openbaar Vervoer maakt gebruik van de gebiedsontsluitingswegen en natuurlijk de stroomwegen.

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: Lange Dreef in Emmeloord, voorbeeld van een gebiedsontsluitingsweg.

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



Foto: Nagele Noorderlaan, voorbeeld van een erftoegangsweg. Fietsers bevinden zich op de rijbaan.

Op de gebiedsontsluitingswegen speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. Op erftoegangswegen ook de sociale veiligheid en dan vooral het gevoel van veiligheid.

De hoeveelheid vervoersbewegingen is op de diverse wegen verschillend. Maar ook het soort vervoersmiddelen. Fietzers zullen vooral de erftoegangswegen gebruiken en in mindere mate de gebiedsontsluitingswegen. Buiten de kom maakt het landbouwverkeer juist meer gebruik van de wegen.

In 2006 is door de gemeenteraad besloten om het invoeren van 60 km/uur wegen te stoppen. Deze snelheid werd niet als een geloofwaardige snelheid gezien.

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).



Foto: Lange Dreef in Emmeloord. 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. Daarom moeten we goed kijken waar dit een negatief effect kan hebben op de verkeersveiligheid.

Technieken

Op het gebied van de openbare verlichting zijn er de laatste jaren al veel technologische ontwikkelingen geweest 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.



Foto: Zuidwesterringweg waar op kruisingsvlak lichter kleur wegdek materiaal is toegepast.

Maar ook met schrikhekken, kattenoggen of belijning kan het verloop van de weg goed weergegeven worden. 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.

Binnen en buiten de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom zijn meer vervoersbewegingen op een kleiner oppervlakte dan buiten de kom. De verkeersveiligheid speelt binnen de kom een grotere rol. Daarom kan de hoeveelheid verlichting anders zijn buiten de kom dan binnen de bebouwde kom.

Integraal

Op veel wegen in de gemeente staat openbare verlichting. Bij iedere keuze houdt de gemeente rekening met duurzaamheid, energieverbruik, 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.



Foto: Morenelaan in Kraggeburg. 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.

Op wijktoegangswegen ondersteunt openbare verlichting de verkeersfunctie en draagt bij aan de sociale veiligheid van het gebied. Lantaarnpalen zijn 7m of hoger met zodanige verlichting dat kleurherkenning goed mogelijk is. Het is energiezuinige verlichting voor

zover dat geen bezwaren oplevert voor de verkeersveiligheid en er draagvlak voor is bij de bewoners.

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. De lichtsterkte is ondergeschikt aan de gelijkmatigheid. In bestaande situaties is de huidige mastafstand bepalend voor de te behalen gelijkmatigheid. In nieuwe situaties zal het uitgangspunt zijn om een goede gelijkmatigheid te behalen zonder te veel licht. De richtlijn voor de openbare verlichting (ROVL2011) dient als leidraad voor de gelijkmatigheid.

Beleidsuitgangspunten gemeente Noordoostpolder:

- **Basis is altijd 'Niet verlichten, tenzij';**
- **Per type weg bepalen welke hoeveelheid licht wenselijk is;**
- **Gelijkmatigheid is belangrijker dan lichtsterkte;**
- **Bestaande situatie is huidige mastafstand bepalend voor te behalen gelijkmatigheid;**
- **Nieuwe situaties goede gelijkmatigheid (basis is de ROVL gelijkmatigheid) zonder te veel licht;**
- **Lichthinder minimaal mogelijk;**
- **Nieuwe verlichting altijd dimbaar.**