

Technieken

De technologische ontwikkelingen op het gebied van de openbare verlichting gaan snel. Technisch kan er al heel veel.

1. Dimmen

Op veel locaties wordt al sinds enkele jaren de openbare verlichting gedimd of wordt een deel van de verlichting in de nacht uitgezet.

Dimmen van de verlichting betekent dat de lichtsterkte na een bepaald tijdstip minder fel brandt; er gaat dan geen licht uit.

Voordelen van dimmen zijn:

- Energiebesparing;
- Voorkomen of verminderen van lichthinder en lichtvervuiling;
- Lampen gaan langer mee;
- Besparing op de onderhoudskosten.

Op onderstaande foto's is het effect van dimmen te zien. Het valt meestal niet op. Er komen geen opmerkingen van inwoners over gedimde verlichting.



Foto: Zuiderdiep in Nieuw-Buinen; Licht brandt op volle sterkte tot 24.00 uur.



Foto. Zuiderdiep in Nieuw-Buinen. Licht brandt op 50% tussen 24.00 uur en 06.00 uur. Er is minder verkeer op straat, de ogen zijn gewend aan donker, minder lichthinder en we besparen energie.

2. Telemanagementsysteem

Een telemanagementsysteem is een systeem waarmee we de openbare verlichting kunnen 'managen'. Door het toevoegen van intelligentie aan een armatuur kan het licht op afstand worden bestuurd (licht feller zetten of minder fel op elk gewenst moment). Maar ook is te zien of een lamp brandt of in storing is. Dit zijn kostbare systemen en worden niet toegepast in onze gemeente.

3. Detectie

Aan een telemanagementsysteem kan een detectiesysteem 'gehangen' worden. Dit is een oog dat registreert of er verkeerdeelnemers zijn. Het licht schakelt dan aan of wordt feller als er iemand aankomt. Het licht gaat een aantal masten vooruit aan (of feller branden) en na een bepaalde periode weer langzaam uit (of minder fel branden). Hiermee kan veel energie bespaard worden, omdat het licht alleen brandt (of feller is) als het nodig is. De kosten van een dergelijk systeem zijn (nog) erg hoog. Daarom kiest de gemeente daar niet voor.

4. Markering

In plaats van openbare verlichting zijn er ook andere manieren om het verloop van de weg aan te geven. Zoals een kattenogen (glazen bollen waar het licht van een koplamp in reflecteert), lampjes in de as van de weg, schrikhekken (rood/wit gestreepte hekken), of reflecterende bordjes. Daarmee wordt de verkeersveiligheid en/of het comfort van de weggebruiker vergroot.

Openbare verlichting is dan niet meer nodig of wordt alleen ter aanvulling geplaatst waar dat nodig is. Er komen steeds meer (innovatieve) markeringstechnieken op de markt die betere resultaten bieden dan de huidige technieken.

We kennen twee soorten markering: passieve en actieve markering.

4.1 Passieve markering

Passieve markering is markering die niet uit zichzelf licht geeft, maar licht dat erop schijnt terugkaatst. Dat kan licht zijn van de eigen koplamp of van een ander voertuig.



Foto: Drouwernerstraat in Drouwen, reflecterende strepen geven het verloop van de weg goed weer.

De reflectie wordt steeds beter en er zijn ook meerdere varianten verkrijgbaar. Reflectorpaaltjes en schrikheksen zorgen dat een bocht of t-splitsing goed zichtbaar is. Vaak zelfs beter dan een lantaarnpaal. Dat komt omdat ons oog naar licht toe trekt. Als er dan 1 lantaarnpaal staat dan zien we die, maar we kunnen een eventuele bocht die ervoor ziet niet meer zien.



Foto: Paardetangedijk in Nieuw-Buinen, schrikhek is aan het einde van de weg duidelijk zichtbaar van veraf.



Foto: Osdijk in Buinerveen. Schrikhek is aan het einde van de weg van veraf al zichtbaar en de lantaarnpaal nog niet.



Foto: Bronnegerstraat in Borger. Ons oog trekt naar de lantaarnpaal toe waardoor we de rest niet meer goed zien.

Ook bestaat er verf met toegevoegde glasparels voor een verhoogde reflectie van de witte lijnen of pijlen op de weg.

4.2 Actieve markering

Actieve markering is markering die uit zichzelf licht geeft. Er is dus stroom voor nodig. Of via een kabel of via zonne- of windenergie. Bijvoorbeeld ledlampjes in de as van de weg.



Foto: ledlampjes in de as van de weg elders in het land.

Door het energiegebruik zijn de kosten van actieve markering hoger dan van passieve markering. Het wordt daarom alleen toegepast als markering op basis van puur reflectie onvoldoende veiligheid biedt. Dit kan het geval zijn bij hogere snelheden (de koplamp reikt dan relatief minder ver) of wanneer er meer omgevingslicht is waardoor de reflectie minder goed te zien is.

Ook kan gekozen worden om niet via een elektriciteitskabel de lampjes te laten branden, maar via bijvoorbeeld zonne-energie. De kwaliteit van de accu in de reflectoren is bepalend voor hoe lang de lampjes achter elkaar kunnen branden.



Foto: Oude Dijk in Exloërveen, lampjes aan de zijkant van de weg op zonne-energie.

Een andere techniek is 'Glow in the Dark'. Hiermee worden zelfs hele lijnen actief gemarkeerd. De lijnen absorberen licht overdag en stralen dat uit in het donker. Het kan gecombineerd worden met het elektriciteitsnetwerk of gevoed worden door een zonnepaneel. De kosten zijn (nog) hoog en het kan nog niet lang genoeg licht geven.

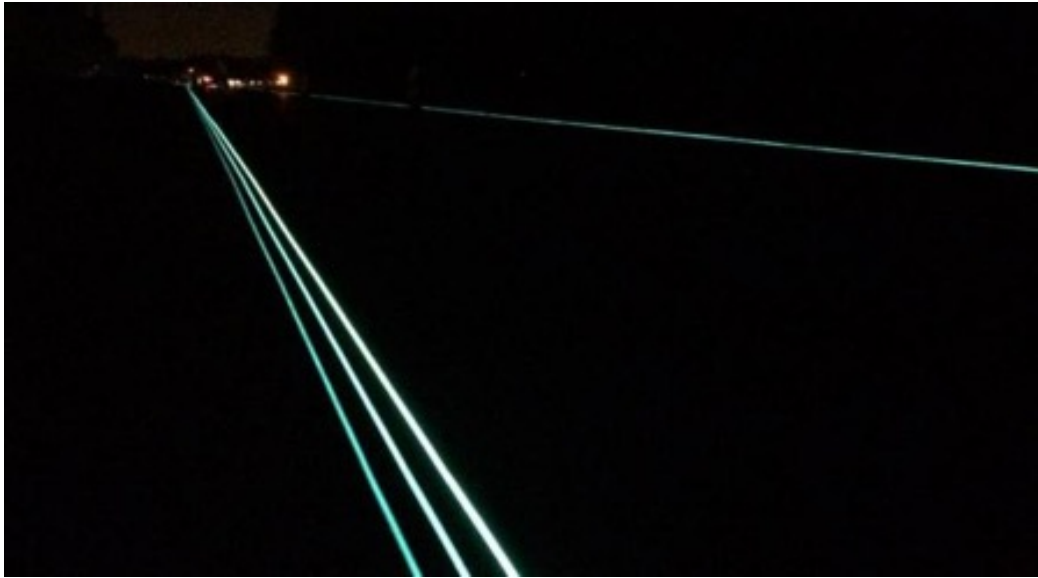


Foto: 'Glowing lines' op de N329 bij Oss (Louis Dekker/ NOS)

4.3 Wegdekreflectie

Wanneer een weg wordt aangelegd of een nieuwe toplaag krijgt, kan gekozen worden voor een zogenaamd reflecterend wegdek. Dit kan een lichter wegdek (met lichte steenslag) zijn of met reflecterende materialen zoals glasparels.

Deze techniek is nog volop in ontwikkeling.

Een lager vermogen lamp is vaak voldoende vanwege de hogere reflectiewaarde van de weg. In sommige gevallen is bij een licht of reflecterend wegdek helemaal geen verlichting meer nodig bij.



Foto: Een stuk wegdek en een fietspad elders in het land voorzien van een witte toplaag.

4.4 Overige infrastructurele aanpassingen aan het wegverloop

Bij een verkeersonveilige situatie kan gekozen worden voor meer licht op de weg. Maar het is meestal effectiever om de weg zelf aan te passen of alleen verlichting aan te brengen bij versmallingen en drempels. Maar ook daar kan gekozen worden om te werken met reflecterende strepen/borden.



Foto: Wegversmalling elders in het land waarbij reflectie is toegepast om de verhoging in het donker te zien.

Beleid

Per situatie wordt bepaald wat de beste oplossing is, dat past bij het beschikbare budget en de stand der techniek. We zijn volger van nieuwe technieken, maar hebben niet de ambitie om koploper te zijn.

Nieuw te plaatsen verlichting wordt standaard voorzien van een dimmer. De technische ontwikkelingen gaan door. Een dimregime is dan ook geen statisch gegeven.

Dure systemen als een telemanagementsysteem of een detectiesysteem past de gemeente om financiële redenen nu nog niet toe.

Het beleid is 'Niet verlichten tenzij'. Bij de aanleg of reconstructie van een weg kijkt de gemeente eerst of het wegontwerp (bochten e.d.) aangepast kan worden. Als dat niet kan, dan wordt er gekeken naar markering en reflectie. Eerst of het met passieve markering kan (bijvoorbeeld kattenogen) of reflectie en anders naar actieve markering (bijvoorbeeld ledlampjes in de as van de weg).

Als dat allemaal niet mogelijk of onvoldoende is en er toch verlichting nodig is, dan plaatst de gemeente een lantaarnpaal die zo energiezuinig mogelijk is. Het licht zal alleen branden op die tijden dat het nodig is, met de hoeveelheid licht die wenselijk is.

Beleidsuitgangspunten:

- 'Niet verlichten, tenzij';
- Toepassen passieve of actieve markering waar wenselijk en passend is;
- Dimmen van de verlichting.