

# Verkeers- en Sociale Veiligheid

Licht wordt vaak genoemd als we spreken over veiligheid. Licht is emotie en maakt het daardoor een ingewikkeld onderwerp. Maar ook overdag vinden er ongelukken plaats en wordt er ingebroken. Als we over veiligheid spreken, hebben we te maken met twee soorten:

- Verkeersveiligheid;
- Sociale veiligheid.



## Verkeersveiligheid

We spreken over verkeersveiligheid als we veilig van A naar B willen reizen. Het gaat over een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Hoe is de weg ingericht? Staan er veel obstakels, zitten er veel onoverzichtelijke bochten in, zijn er verschillende weggebruikers? Al deze (en nog meer) factoren zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Goed zicht is daarom van belang. Daar kan voor de donkere perioden openbare verlichting aan toegevoegd worden om het zicht te verbeteren.

Maar er zijn tegenwoordig ook betere alternatieven. Denk daarbij aan kattenogenvoer of reflecterende belijning die het verloop van de weg goed weergeven.



*Foto: Drouwernerstraat in Drouwen. Reflecterende strepen geven het verloop van de weg goed weer.*

## Sociale veiligheid

Sociale veiligheid kunnen we verdelen in twee soorten:

- Objectieve sociale veiligheid is meetbaar, zoals het aantal inbraken. Veel inbraken vinden echter overdag plaats als men even een boodschap aan het doen is en een raampje openlaat.

- Subjectieve sociale veiligheid is het gevoel van veiligheid. Dat is voor iedereen anders. Wat zijn de ervaringen, hoe goed ken je de omgeving, wat ben je gewend. Hoe goed kan

je andere mensen aan zien komen lopen. Deze en nog veel meer factoren bepalen je gevoel van veiligheid.

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 daarmee een omschrijving, in geval van een calamiteit, die niet klopt.



*Foto: Oranje sox licht, alles lijkt rood/oranje Foto: wit licht, alle kleuren zichtbaar*

Sociale veiligheid is een stuk lastiger voor de gemeente om mee om te gaan.

### **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?



*Foto: Noorderdiep in Nieuw-Buinen. Er is niemand die je kan helpen of zien. Het licht geeft schijnveiligheid.*

Is het licht nodig om bijvoorbeeld naar een sportveld te gaan, dan kan licht fijn zijn. Je kan met het licht het fietspad zien. Ook kan je zien wie er nog meer lopen of fietsen.

Maar in de late avond, als er weinig mensen zijn, helpt het licht niet als er wat gebeurt. Het licht geeft dan schijnveiligheid. Daarbij kan een eventuele belager heel goed zien wie eraan komt, maar degene die in het licht fietst, kan niet in de donkere omgeving kijken en ziet zijn belager dus niet tijdig.

### **Beleid verkeersveiligheid**

Get uitgangspunt is 'Niet verlichten, tenzij'. De gemeente kijkt eerst of het wegontwerp anders kan. Als dat niet mogelijk is, gaat zij kijken of er goede alternatieven (passieve/actieve markering, reflectie e.d.) beschikbaar zijn. Mocht dat niet het geval zijn en er toch licht nodig zijn, dan kan de gemeente besluiten een lantaarnpaal te plaatsen. Deze is dan wel zo energiezuinig mogelijk (passend binnen budget en bij stand der techniek).



*Foto: ledlampjes in de as van de weg elders.*

De gemeente houdt ook rekening met de impact van licht op de omgeving. Bij het lichtontwerp wordt gekeken naar de hoeveelheid licht op de weg, maar ook naar de verdeling van het licht op de weg (de gelijkmatigheid). Deze gelijkmatige verdeling is voor de gemeente vooral in woonstraten belangrijk. Hier streeft ze (na vervanging) voor een gelijkmatigheid van tussen de 0,15 en 0,20 lux.

### **Beleid sociale veiligheid**

Zowel de objectieve als subjectieve sociale veiligheid zijn onder andere afhankelijk van de overzichtelijkheid van een gebied en de aanwezigheid en herkenbaarheid van andere mensen. Aanpassingen aan de weg of het groen vinden plaats als dat mogelijk en nodig is om de overzichtelijkheid van een gebied te verbeteren. Er is echter ook voldoende sociale controle nodig. Anders ontstaat er schijnveiligheid. De gemeente probeert schijnveiligheid juist te voorkomen.

Er wordt gekozen voor een kleur waarbij de gezichten goed herkenbaar zijn in woonwijken en centrumgebieden.



Parken en de meeste vrij liggende fietspaden buiten de bebouwde kom worden daarom niet verlicht; er is te weinig sociale veiligheid. Een uitzondering is een hoofdroute die door een park heen gaat. Deze kan in de avond verlicht worden, maar alleen als er geen (kortsluitende) andere verlichte route voorhanden is. Ook moet er voldoende sociale controle zijn. In de avond wordt gedimd en in de nacht gaat het licht uit als dit technisch mogelijk is.

Indien er in de parken nu verlichting staat die van de gemeente is, dan wordt, op het moment dat de verlichting vervangen moet worden, bekeken of deze gehandhaafd moet worden.



*Foto: Hunzedal in Borger. Geen verlichting.*

**Beleidsuitgangspunten:**

- Niet verlichten, tenzij;
- Schijnveiligheid proberen te voorkomen;
- Goede kleur –en gezichtsherkenning waar dat belangrijk is.