

# **Beleidsplan openbare verlichting**

## **Gemeente Stadskanaal**

### **2005/2010**

Stadskanaal

Vastgesteld 25 april 2005

## **Inhoudsopgave**

|                                                               |          |
|---------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Beleidsplan</b>                                            | <b>2</b> |
| 1 Inleiding                                                   | 2        |
| 1.1 De aanleiding tot het opstellen van een beleidsplan       | 2        |
| 1.2 Het doel van een beleidsplan openbare verlichting         | 2        |
| 1.3 De duur van het beleidsplan                               | 3        |
| 2 Functies van de openbare verlichting                        | 4        |
| 2.1 Doel van de openbare verlichting                          | 4        |
| 2.2 Verkeersveiligheid                                        | 4        |
| 2.3 Sociale veiligheid                                        | 4        |
| 2.4 Leefbaarheid                                              | 4        |
| 3 Landelijke wet- en regelgeving                              | 5        |
| 3.1 Aansprakelijkheid                                         | 5        |
| 3.2 Gevolg                                                    | 5        |
| 3.3 Wet Energiedistributie                                    | 5        |
| 3.4 Samenwerkingsovereenkomst                                 | 5        |
| 4 Gemeentelijke beleidsuitgangspunten                         | 6        |
| 4.1 Inbreng van de burger                                     | 6        |
| 4.2 Aanbevelingen Nederlandse Praktijkrichtlijn (NPR 13201-1) | 6        |
| 4.3 Schakeltijden openbare verlichtingsinstallaties           | 6        |
| 4.4 Politiekeurmerk                                           | 6        |
| 4.5 Welke en waar openbare verlichtingsinstallaties           | 7        |
| 4.6 Energiebesparing                                          | 7        |
| 4.7 Milieu                                                    | 7        |
| 4.8 Onderhoud                                                 | 8        |
| 4.9 Uitvoering                                                | 8        |
| 5 Verlichtingskwaliteit in de gemeente                        | 9        |
| 5.1 Te verlichten ruimten                                     | 9        |
| 5.2 Specifieke beleidsuitgangspunten openbare ruimten         | 9        |
| 5.2.1 Wegen buiten de bebouwde kom                            | 10       |
| 5.2.2 Wegen binnen de bebouwde kom                            | 11       |
| 5.2.2.1 Verkeersfunctie                                       | 11       |
| 5.2.2.2 Verblijfsfunctie                                      | 12       |
| 5.3 Semi-openbare ruimten                                     | 12       |
| 6 Overige beleidsaspecten                                     | 13       |
| 6.1 Inleiding                                                 | 13       |
| 6.2 Milieu en energieverbruik                                 | 13       |
| 6.3 Groenvoorziening                                          | 13       |
| 6.4 Onderhoud                                                 | 14       |
| 6.5 Beheer en organisatie                                     | 14       |
| 6.6 Contract                                                  | 14       |

# Beleidsplan

## 1 Inleiding

Waarom en waarvoor is een beleidsplan nodig? Openbare verlichting vervult een belangrijke rol binnen onze maatschappij. Toch zijn we ons hiervan nauwelijks bewust. De noodzaak van een goede openbare verlichting wordt pas duidelijk wanneer deze, om wat voor reden dan ook, niet meer goed functioneert. Een goede afweging van de gemeentelijke overheid om een beleid ten aanzien van de openbare verlichting uit te stippelen is, gezien de kosten die de gemeenschap moet dragen, aan te bevelen.

Ook de herziene taakverdeling van activiteiten op het gebied van openbare verlichting door privatisering van de nutssector, klachten op het gebied van verkeersveiligheid, criminaliteit, toenemende aandacht voor energie- en milieuaspecten en de veranderde aansprakelijkheid van de gemeente, versterken de behoefte aan goed geformuleerd beleid. Openbare verlichting is gediend bij kwalitatief hoogwaardige adviezen en een onderhoud dat op beheersmatige manier wordt uitgevoerd.

### 1.1 De aanleiding tot het opstellen van een beleidsplan

De gemeente is verantwoordelijk voor het goed functioneren van de openbare verlichtingsinstallaties (hierna OV) en is daarop door de burger ook aanspreekbaar. Mede daarom is het van belang dat het beleid voor de OV inzichtelijk is.

### 1.2 Het doel van een beleidsplan openbare verlichting

Als gevolg van de oliecrisis in 1973 is in Nederland het denken over onder meer de OV (drastisch) gewijzigd. Om een besparing op de energie te bereiken, werden op korte termijn allerlei ad hoc oplossingen gekozen, zoals uitschakelen van delen van de verlichting en het verlagen van het verlichtingsniveau per armatuur. De lichtniveaus op straat werden hierdoor teruggebracht. Op de langere termijn zijn armaturen vervangen door energiezuinige exemplaren. Het gevolg van de maatregelen was dat later klachten ontstonden over te weinig verlichting op straat. In onze gemeente zijn nog niet alle lichtmasten voorzien van moderne energiezuinige armaturen.

Een tweede reden waarom het inzicht in doel en nut van OV en de kwaliteit daarvan zijn gewijzigd is allerlei veranderende maatschappelijke en sociale aspecten. In de huidige, snel veranderende, maatschappij is de sociale veiligheid een belangrijk uitgangspunt geworden, ook bij het bepalen van de keuze van OV. Naast de waarneembare veiligheid speelt ook het gevoel van veiligheid een rol. Hierbij wordt dan verwezen naar (vermeende) donkere plekken in de woonomgeving of er wordt verwezen naar donkere fietsroutes. De wijze van denken over OV wordt sterk bepaald door de burger.

De verkeersveiligheid is bij het hedendaagse toenemende verkeer een blijvende zorg. Een adequate verlichting is in verband daarmee meer en meer noodzakelijk. Steeds vaker komt echter naar voren dat de uitgangspunten strijdig met elkaar zijn. Zuinig zijn met licht is zuinig zijn met energie, maar geeft niet de gewenste vereiste verkeers- en sociale veiligheid. Ook dit besef heeft een ommezwaai in het denken over OV teweeggebracht. De Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) is in 1990 met vernieuwde richtlijnen gekomen, waarin alle aspecten zo evenwichtig mogelijk zijn verwerkt. E.e.a. is opnieuw herzien in 2001/2002 met de NPR-normen.

### **1.3 De duur van het beleidsplan**

Het beleidsplan geeft het kader aan waarbinnen de werkzaamheden op het gebied van de OV moeten worden uitgevoerd. Het beheerplan geeft de wijze van uitvoering evenals de financiële consequenties aan, gespreid over een aantal jaren. Het verdient aanbeveling het beleids/beheerplan éénmaal per 5 jaar te herzien. De bedragen die worden genoemd moeten jaarlijks worden geïndexeerd. Het meerjarenherverlichtingsplan is bedoeld om in het geheel van oude en nieuwe verlichting, die in onze gemeente aanwezig is, een structuur aan te brengen. Daardoor kunnen de komende jaren de juiste maatregelen genomen worden. Te denken valt aan gelijktijdige verbetering of vervanging van de verlichting bij reconstructies en herstructurering van woonwijken.

## 2 Functies van de openbare verlichting

### 2.1 Doel van de openbare verlichting

De activiteiten van de mens eindigen niet bij zonsondergang. Het is daarom belangrijk om in de openbare ruimtes ook 's avonds en 's nachts te zorgen dat verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid (sfeer) gehandhaafd blijven. Dit alles wordt mede mogelijk gemaakt door een goede kwaliteit van de openbare verlichting. Er is een relatie tussen openbare verlichting en verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid.

### 2.2 Verkeersveiligheid

Veilig verkeer bij nacht is moeilijk zonder openbare verlichting te realiseren. De weg moet zodanig verlicht zijn dat de situatie in de rijrichting te overzien is. De verkeersdeelnemers moeten obstakels, het verloop van de weg en de aanwezigheid van zijwegen kunnen waarnemen, zodat gevaarlijke situaties voorkomen kunnen worden. Vooral bij ingewikkelde wegsituaties zoals kruispunten, verkeerspleinen, asverleggingen en rotondes is dit van groot belang. De eigen verlichting van auto's of fietsen verlicht slechts een klein weggedeelte en geeft pas in een laat stadium aan in welke richting de weg loopt en wat daar gebeurt. Het grootlicht van auto's kan dit bezwaar ondervangen, maar kan hoogst zelden worden gebruikt in verband met tegenliggers. Openbare verlichting vergroot aan de ene kant de verkeersveiligheid, aan de andere kant kunnen lichtmasten bij verkeersongevallen een gevaar zijn voor de weggebruikers. Bij materiaalkeuze en plaatsbepaling van de lichtpunten moet hiermee rekening worden gehouden.

### 2.3 Sociale veiligheid

Een sociaal veilige omgeving is een omgeving waarin men zich kan bewegen, zonder direct gevoel voor dreiging of gevaar voor confrontatie met geweld. De wijze van inrichting van de openbare ruimte is voor een belangrijk deel bepalend voor de ervaring van het veiligheidsgevoel (geen donkere plekken door bijvoorbeeld bomen, struiken of te weinig openbare verlichting).

Er zijn twee aspecten te onderscheiden aan sociale veiligheid:

- objectieve onveiligheid: de criminaliteit die werkelijk plaatsvindt, zoals lastigvallen, inbraak enz.;
- subjectieve onveiligheid: de gevoelens van angst en onveiligheid die bij de mensen leven.

Sociale veiligheid heeft te maken met alle (semi)-openbare ruimten waar mensen verblijven. Verlichting en sociale veiligheid staan in nauwe relatie tot elkaar. Bij duisternis is eerder sprake van vandalisme, openlijke bedreiging, geweld e.d. dan op klaarlichte dag. Openbare verlichting moet zorgen dat tegemoetkomende personen op redelijke afstand zijn te herkennen, waarbij kleurherkenning mogelijk moet zijn. Dit zal de sociale veiligheid ten goede komen. Het stelt wel specifieke eisen aan de openbare verlichtingsinstallatie.

Deze eisen kunnen verschillen van de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.

### 2.4 Leefbaarheid

Leefbaarheid heeft betrekking op herkenbaarheid, sfeer of het benadrukken van het bijzondere karakter van de openbare ruimte. Het bijzondere karakter van een ruimte kan met behulp van de openbare verlichting tot uitdrukking worden gebracht. Als voorbeeld kan gedacht worden aan: het plaatsen van klassieke lantaarns in een monumentale of historische omgeving of plaatsing van eigentijds vormgegeven verlichting op een stedelijk plein of winkelcentrum. Bij de realisatie van een meer decoratief (sfeervol) georiënteerde verlichtingsinstallatie, zal de ter plaatse vereiste functionele verlichtingskwaliteit uitgangspunt blijven. Openbare verlichting kan sfeerverhogend werken door middel van een goed gekozen lichtkleur en ook de mate waarin de omgeving wordt meeverlicht kan de leefbaarheid van de openbare ruimte verbeteren.

## **3 Landelijke wet- en regelgeving**

### **3.1 Aansprakelijkheid**

Op basis van de nieuwe versie van het Burgerlijk Wetboek is een gemeente aansprakelijk voor schade als de weg, inclusief de openbare verlichting, niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Onder het nieuwe recht is de schuldverantwoordelijkheid omgezet in een risicoaansprakelijkheid. Dat wil zeggen dat de weggebruiker niet meer de schuld van de wegbeheerder (de gemeente) maar slechts de gevaarlijke toestand van de weg (uitrusting) en het daardoor intreden van het gevaar hoeft aan te tonen. De nieuwe bepaling zal sneller aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder met zich mee brengen dan voordien het geval was. Wettelijk is nog niet vastgelegd aan welke kwaliteit de openbare verlichting moet voldoen, maar justitie hanteert op dit moment als enig houvast de Aanbevelingen voor Openbare Verlichting, uitgegeven door de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde, verder genoemd NSVV. Dit naslagwerk geeft, al naar gelang het gebruik en de kenmerken van de ruimte, aanbevelingen voor de verlichtingssterkte en de gelijkmatigheid van de openbare verlichting. Vanaf 1 mei 2002 is deel 1 van de NSVV vervangen door de Nederlandse Praktijkrichtlijn (NPR 13201-1). Deze richtlijn is tot stand gekomen door samenwerking van de NSVV, normalisatie instituut NEN en de NOVEM. Deze richtlijn is geheel in overeenstemming met de Europese norm voor openbare verlichting, echter waar nodig aangepast aan de Nederlandse situatie.

### **3.2 Gevolg**

Door de gewijzigde aansprakelijkheid en de aanbevelingen voor openbare verlichting, neemt de behoefte aan een verantwoord verlichtingsniveau toe. De aanbevelingen voor openbare verlichting van de NSVV hebben geen wettelijke status, maar worden door veel gemeenten gehanteerd.

### **3.3 Wet Energiedistributie**

De Wet Energiedistributie bepaald waar de grenzen liggen van wat een energiedistributiebedrijf wel of niet mag doen. Mede door toedoen van de wetgever is een aantal verschuivingen waarneembaar. Bedrijven voeren discussies over hun kernactiviteiten. Afstoting van bepaalde activiteiten of juist oprichting van aparte rechtsvormen voor nevenactiviteiten zijn actuele ontwikkelingen. Waar vroeger, als vanzelfsprekend, aanleg en beheer van de OV door het energiedistributiebedrijf werd uitgevoerd, wordt het energiedistributiebedrijf meer en meer gezien als één van de mogelijke aanbieders, naast bijvoorbeeld een particulier bedrijf. Doelgerichte onderhandeling komt in de plaats van langlopende, vaak verouderde, overeenkomsten. De gemeente Stadskanaal heeft na aanbesteding een contract afgesloten met Regionaal Nutsbedrijf voor Zuid-Drenthe en Noord-Overijssel (BV RENDO) voor levering van elektriciteit samen met de Streekraadgemeenten voor een periode van 3 jaar met een optie tot 5 jaar.

### **3.4 Samenwerkingsovereenkomst**

De gemeente Stadskanaal heeft een samenwerkingsovereenkomst met nutsbedrijf Essent op het gebied van de openbare verlichting. Deze samenwerkingsovereenkomst houdt in dat Essent het eigendom heeft van alle aan de openbare verlichting ten dienste staande zaken, zowel het bovengrondse deel als het ondergrondse net. In het kader van de liberalisering van de energiemarkt is er discussie ontstaan over deze samenwerkingsovereenkomst. Essent claimt namelijk het juridisch eigendom van het ondergrondse net en het bovengrondse deel van de openbare verlichting terwijl de gemeente economisch eigenaar is en dus alleen de kosten betaald. Essent ontwikkeld een nieuwe overeenkomst waarin eigendomverhoudingen beter geregeld zullen zijn.

In genoemde samenwerkingsovereenkomst, tussen provinciën, gemeenten en Essent, zijn zaken geregeld aangaande het beleid, beheer, stroomlevering, exploitatie, etc.

## 4 Gemeentelijke beleidsuitgangspunten

### Samenvatting beleid

Op grond van zorgvuldige belangenafweging, waarbij aspecten als sociale veiligheid, verkeersveiligheid, kwaliteit, beleving van de openbare ruimte en financiën een rol spelen, geldt het volgende beleid.

#### **4.1 Inbreng van de burger**

Van groot belang is de inbreng van de burger. Zeker in woongebieden wordt een goede OV meer en meer gezien als een belangrijke factor die bijdraagt tot een veilige woonomgeving, waarin het plezierig vertoeven is. De burger verlangt van de overheid dat zij afdoende zorgt voor sociale - en verkeersveiligheid.

#### **4.2 Aanbevelingen Nederlandse Praktijkrichtlijn (NPR 13201-1)**

Binnen de bebouwde kommen worden wegen, straten, aanliggende voet- en fietspaden van OV voorzien. Het verlichtingsniveau is, gerelateerd aan de normen van de NPR 13201-1, afhankelijk van de functie van de weg. De normen van de NPR 13201-1 zijn niet wettelijk, maar wel algemeen gehanteerd in Nederland. Voorts worden de richtlijnen betreffende verblinding en gelijkmatigheid van de verlichting opgevolgd.

De aanbevelingen gaan vergezeld van zo uitvoerig mogelijke tabellen. Om deze toe te kunnen passen in alle mogelijke specifieke situaties, zijn er de noodzakelijke determinanten (beschrijvende kenmerken) in opgenomen. In de tabellen van deze aanbevelingen wordt eerst aan de hand van een aantal determinanten van wegen of straten de aanbevolen verlichtingsklasse bepaald. In andere tabellen zijn vervolgens met betrekking tot de verlichtingsklasse, de waarden van de voornaamste kwaliteitscriteria vastgesteld.

Vanaf begin 1997 voldoen de meeste openbare verlichtingsadviezen aan de aanbevelingen van de NPR 13201-1. Ook daar waar bestaande installaties binnen de bebouwde kom worden vernieuwd, zal de hoeveelheid licht op een aanvaardbaar niveau gebracht dienen te worden.

#### **4.3 Schakeltijden openbare verlichtingsinstallaties**

De OV staat binnen de bebouwde kom om en om geschakeld als avond en nachtbrander.

IN : ca 15 minuten na zonsondergang en te 06.00 uur

UIT : 23.00 uur en 15 minuten voor zonsopgang

De nachtverlichting blijft de hele nacht branden.

Buiten de bebouwde kom geldt ook de avond/nachtschakeling, dit betekent:

IN : ca 15 minuten na zonsondergang en te 06.00 uur

UIT : 23.00 uur en ca 15 minuten voor zonsopgang

#### **4.4 Politiekeurmerk**

Eind 1994 startten de Politie Holland Midden, de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie en de stuurgroep “ExperimentenVolkshuisvesting” een regionaal experiment met het “Politiekeurmerk Veilig Wonen”. Nieuwbouwwijken en bestaande wijken die aan bepaalde - in een handboek vastgestelde - eisen voldoen, komen voor het keurmerk in aanmerking. De eisen zijn afgestemd op de praktijk van het inbreken, maar ook de sociale veiligheid in de directe omgeving speelt een rol. Eisen voor verlichting maken uiteraard een belangrijk - en veel besproken - deel uit van het pakket. Sinds medio 1996 bestaat er een samenwerking tussen het Politiekeurmerk Veilig Wonen en de NSVV. Het politiekeurmerk is in eerste instantie bedoeld voor de directe woonomgeving. De directe omgeving van zorgcentra voldoen aan het politiekeurmerk (nachtbranders) voor wat betreft de gemeentelijk openbare ruimtes. Particuliere openbare ruimtes is een verantwoordelijkheid van de betreffende eigenaar.

#### 4.5 Welke en waar openbare verlichtingsinstallaties

Lichtmasten worden in beginsel geplaatst op grond die eigendom is van de gemeente. Indien het nodig is om een lichtmast in particuliere grond te plaatsen, geldt een gedoogbeleid. Aangezien binnen de bebouwde kom wegen voorkomen met verschillende functies moet dit ook herkenbaar worden gemaakt met openbare verlichting. Het is gebruikelijk de wegen met een verkeersfunctie aan te geven met geel licht en wegen met een sterk verblijfskarakter met wit licht. Ook in lichtpunthoogte kan hiermee onderscheid worden gemaakt in de verschillende functies van wegen. Dit geldt ook voor het industrieterrein. In het kader van de revitalisering is er onderscheid gemaakt in wegen als hoofdroute en nevenroute.

Voor de openbare verlichtingsinstallaties geldt het volgende beleid:

- Wegen met een verkeersfunctie (gebiedsontsluitende wegen) lichtmasten met een lichtpunthoogte van 6 meter met geel licht
- Wegen in woongebieden wit licht met een lichtpunthoogte van 4 meter
- Wegen in het centrum van Stadskanaal decoratieve verlichting met een lichtpunthoogte van 4 meter
- Op bedrijfsterreinen de hoofdroutes geel licht met een lichtpunthoogte van 8 meter en op de nevenroutes wit licht met een lichtpunthoogte van 6 meter

Om energiebesparende redenen daar waar mogelijk de spanning op het net terug brengen en stabiliseren naar het nominaal benodigde spanningsniveau. Dit geeft een besparing op de investering in nieuwe armaturen en vervanging van lampen. In alle overige openbare ruimten waarin de spanning niet terug kan worden gebracht dienen om energiebesparende redenen PLL lampen, voorzien van een elektronisch voorschakelapparaat, te worden toegepast. E.e.a. in overleg met de netbeheerder, gelet op het feit dat het net vermaast en onbemetert is.

#### 4.6 Energiebesparing

De gemeente stelt zich ten doel, met inachtnaam van bovenstaande punten, te trachten daar waar mogelijk is energie te besparen. In het kader van de voorbeeldfunctie van de gemeente en van energie- en onderhoudskostenbesparing, zal een lichtniveau worden aangehouden met gebruikmaking van de meest efficiënte verlichtingsmiddelen (o.a. elektronische voorschakelapparaten en daar waar mogelijk met dimapparatuur of verlaging van de netspanning tot het nominaal benodigde spanningsniveau). Hierbij dienen de verkeersveiligheid, openbare orde, woonkwaliteit en leefbaarheid te worden gewaarborgd.

#### 4.7 Milieu

Om een zo min mogelijke belasting van het milieu te bewerkstelligen dient er gebruik gemaakt te worden van milieuvriendelijke materialen en dienen energiezuinige lampen te worden toegepast. Vrijgekomen materialen dienen zo mogelijk te worden hergebruikt. Gevaarlijke (voorheen chemische) producten moeten op de juiste wijze vernietigd worden, herwonnen of hergebruikt. In elke situatie worden thermisch verzinkte (stalen) lichtmasten met poedercoating toegepast (kosten- en esthetisch aspect). Lichtmasten dienen in principe van het verjongde model te zijn, daar waar nodig met opzetstuk. De toe te passen armaturen dienen doelmatig, onderhoudsarm en vandalismebestendig te zijn. In winkelgebieden en specifieke omgevingen is tevens de vormgeving van belang (esthetische aspecten). De keuze van de verlichtingsmiddelen zal in overleg met wijkraden of door architecten worden geadviseerd en voorgelegd aan burgemeester en wethouders.

##### Nieuwe verlichting

Bij nieuw aan te brengen verlichting zullen er genoeg mogelijkheden zijn om te voldoen aan de uitgangspunten van dit beleidsplan tegen aanvaardbare investeringskosten.

##### Bestaande verlichting

Bij bestaande situaties moet met meer aspecten rekening worden gehouden (o.a. de kosten van aanpassing van de verlichting die er al is) die het noodzakelijk maken dat de keuze van de oplossing en de wijze van realiseren, zorgvuldig afgewogen worden.

#### 4.8 Onderhoud

Voor de onderdelen van de OV dienen de volgende technische afschrijvingstermijnen:

- stalen geschilderde lichtmasten 30 jaar
- thermisch verzinkte masten 35 jaar
- thermisch verzinkte/gepoedercoate lichtmasten 40 jaar
- functionele armaturen 20 jaar
- decoratieve armaturen 15 jaar

Er dient een verantwoord onderhoudsniveau te worden gehanteerd. Dit ter voorkoming van aansprakelijkheidsstellingen van de gemeente in verband met ongevallen of schade ontstaan door ondeugdelijke verlichtingsmiddelen ten gevolge van achterstallig onderhoud of geheel nalaten van onderhoud.

Bij het onderhoud van de OV dient een onderscheid te worden gemaakt tussen preventief (o.a. schilderwerk) en curatief onderhoud (opheffen storingen). Om de kosten zo beperkt mogelijk te houden wordt er naar gestreefd de onderhoudsactiviteiten zo gering mogelijk te houden.

#### **4.9 Uitvoering**

Om uitvoering aan het aangegeven beleid te kunnen geven, zullen, indien nodig, de investerings- en exploitatiebudgetten worden aangepast.

## 5 Verlichtingskwaliteit in de gemeente

In dit hoofdstuk wordt de huidige kwaliteit van de openbare verlichting beschreven in elk van de te onderscheiden ruimten en wordt aangegeven welk beleid de gemeente daarbij volgt. Verder wordt er gekeken naar de knelpunten die daarbij worden ervaren en wordt aangegeven hoe de situatie kan worden verbeterd.

### 5.1 Te verlichten ruimten

De gemeente is verantwoordelijk voor de verlichting van de openbare ruimten. Onder openbare ruimten worden ruimten verstaan die gemeentelijk eigendom zijn en voor het publiek toegankelijk zijn. De NPR richtlijnen onderscheiden ruimten binnen de bebouwde kom en ruimten buiten de bebouwde kom. Tevens maken de richtlijnen onderscheid tussen ruimten met een verkeersfunctie en ruimten met een verblijfsfunctie. Voor het beleidsplan is deze onderverdeling nader gespecificeerd.

#### 1. Ruimten buiten de bebouwde kom:

De wegen buiten de bebouwde kom kunnen worden onderscheiden in

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- landbouwontsluitingswegen.

#### 2. Ruimten binnen de bebouwde kom:

- a) met een verkeersfunctie. Dit zijn:
  - gebiedsontsluitingswegen;
  - bedrijfsterreinen.
- b) met een verblijfsfunctie. Dit zijn:
  - buurt- en woonstraten, woonerven;
  - winkelgebieden;
  - parkeerterreinen;
  - (brom)fiets- en voetpaden;

### 5.2 Specifieke beleidsuitgangspunten openbare ruimten

Afhankelijk van het gebruik dat van de openbare ruimte wordt gemaakt, ligt de nadruk op één of een aantal functies van de openbare verlichting. Door de onderstaande matrix in te vullen wordt dit inzichtelijk gemaakt. Stroomwegen zijn autowegen in beheer van de provincie en vallen daarom buiten dit beleidsplan.

De provincie voert geen actief beleid op het gebied van openbare verlichting. Zij beschouwt dit als een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De exploitatiekosten van de openbare verlichting langs de provinciale wegen buiten de bebouwde kom zijn voor rekening van de gemeente Stadskanaal en vallen binnen dit beleidsplan (zie bijlage). De fietspaden langs deze wegen zijn fietspaden met een woon-werk-school functie en vallen ook onder dit beleidsplan (zie bijlage beheerplan). De overige fietspaden zijn fietspaden met een meer recreatieve functie.

| Openbare ruimten                 | Sociale veiligheid | Verkeersveiligheid | Leefbaarheid |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| BUITEN DE BEBOUWDE KOM           |                    |                    |              |
| - Gebiedsontsluitingswegen       | +                  | ++                 |              |
| - Landbouwontsluitingswegen      | +                  | +                  |              |
| BINNEN DE BEBOUWDE KOM           |                    |                    |              |
| - Verkeersfunctie                |                    |                    |              |
| Gebiedsontsluitingswegen         | ++                 | +++                | +            |
| Bedrijfsterreinen                | +                  | ++                 |              |
| - Verblijfsfunctie               |                    |                    |              |
| Buurt- en woonstraten, woonerven | +++                | ++                 | +++          |
| Winkelgebieden                   | +++                | +                  | +++          |
| Parkeerterreinen                 | +++                | ++                 |              |
| (Brom)Fiets- en Voetpaden        | +++                | +                  |              |

toelichting + = er is relatie

toelichting ++ = enigszins gerelateerd

toelichting +++ = sterk gerelateerd

In subparagrafen wordt voor elk te onderscheiden openbare ruimte de bestaande en gewenste verlichtingskwaliteit uiteengezet.

### 5.2.1 Wegen buiten de bebouwde kom

|                              | Sociale veiligheid | Verkeersveiligheid | Leefbaarheid |
|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| Wegen buiten de bebouwde kom | +                  | ++                 |              |

#### Kenmerken en huidig beleid

Buiten de bebouwde kom wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- de wegen die in beheer zijn bij de gemeente;
- de verkeerswegen die in beheer zijn bij de provincie en het rijk;
- de wegen die in beheer zijn bij het waterschap.

Op deze wegen staat de verkeersfunctie van de openbare verlichting centraal. Indien er woongebieden aanwezig zijn, moet tevens aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid.

#### Gewenste situatie

Nederland is in een waas van licht gehuld, waardoor de sterrenhemel minder zichtbaar is. Duisternis is een oerkwaliteit die in het meest lichtvervuilde land ter wereld ver te zoeken is. Lichtvervuiling is de verhoogde helderheid van de nachtelijke omgeving door overmatig gebruik van kunstlicht. Lichthinder is de overlast die mensen, flora en fauna hiervan ondervinden. Meest ideale situatie is geen verlichting in het buitengebied met uitzondering van de buurtschappen Holte, Kopstukken en Vledderveen en een solitaire lichtmast op zonne-energie op verkeersknelpunten.

Met de provincie Groningen bestaat geen contract ten aanzien van de kosten die gemoeid zijn met het in stand houden van de openbare verlichting. Na de liberalisering van de energiemarkt en de verandering in het Burgerlijk Wetboek zijn de verantwoordelijkheden anders komen te liggen. In het kader van de risicoaansprakelijkheid zal met de provincie Groningen afspraken moeten worden gemaakt ten aanzien van de verantwoordelijkheid van de exploitatie en vervanging van openbare verlichting langs provinciale wegen.

Voor de verlichting buiten de bebouwde kom geldt het volgende beleid. Buiten de bebouwde kom, inclusief de fietspaden, geen openbare verlichting toepassen met uitzondering van de buurtschappen Holte, Kopstukken en Vledderveen en gevaarlijke kruispunten. De overige verlichting na de economische afschrijving verwijderen. De exploitatie van openbare verlichting langs provinciale wegen overdragen naar de provincie.

### 5.2.2 Wegen binnen de bebouwde kom

Gezien de geringe omvang van de dorpskernen en de verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom, hebben de wegen meestal gecombineerde functies. Een weg die uitsluitend een wijkontsluitingsfunctie heeft,

met uitzondering van de plaats Stadskanaal, komt nauwelijks voor. De combinatie met een verblijfsfunctie ligt hier voor de hand. Het splitsen dient dan ook met grote terughoudendheid te gebeuren. Binnen de bebouwde kom wordt altijd uitgegaan van openbare verlichting welke voldoet aan de NPR-richtlijnen.

Elke dorpskern heeft wel een min of meer doorgaande route. De keuze om deze weg een apart karakter te geven door de keuze van afwijkende lichtpunthoogte, een speciaal type armatuur en/of afwijkende kleur verlichting zou dan voor de hand liggen. Echter een aparte status van een dergelijke weg, kan een verkeers-onveilige situatie tot gevolg hebben. Door de doorgaande route niet apart te accentueren wordt aan de weg-gebruikers duidelijk gemaakt dat deze weg geen speciale privileges kent, het is een weg als alle andere. Een voordeel van het kiezen voor herkenbare verlichting is echter, dat er een logische rijrichting wordt aangegeven zonder het gebruik van bebording.

De wegen binnen de bebouwde kom worden gesplitst in twee hoofdgroepen, te weten verkeersfunctie en verblijfsfunctie (zie categoriseringsplan).

De categorie verkeersfunctie betreft de gebiedsontsluitingswegen en bedrijfsterreinen, deze krijgen geen extra onderverdeling (zie 5.2.2.1).

De categorie verblijfsfunctie heeft nog een onderverdeling in “buurt-, woonstraten en woonerven”, “winkel-gebieden”, “parkeerterreinen” en “(brom) fiets- en voetpaden” (5.2.2.2).

#### 5.2.2.1 Verkeersfunctie

|                          | Sociale veiligheid | Verkeersveiligheid | Leefbaarheid |
|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| Gebiedsontsluitingswegen | ++                 | +++                | +            |
| Bedrijfsterreinen        | +                  | ++                 |              |

##### Kenmerken en huidig beleid

De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen die de belangrijkste ontsluitingen vormen van een dorp. In de meeste gevallen zijn dit wegen die leiden naar de dichtstbijzijnde verbindingsweg tussen de kernen. Het kan echter ook een doorgaande weg dwars door het dorp zijn.

Op deze wegen staat de verkeersfunctie voor de openbare verlichting centraal. Echter omdat er langs deze wegen bijna altijd woongebieden aanwezig zijn, moet tevens aandacht worden besteed aan sociale veiligheid. De gebiedsontsluitingswegen zijn allemaal van verlichting voorzien.

##### Gewenste situatie

De gebiedsontsluitingswegen op het niveau van de NPR-richtlijnen brengen en uniformiteit in armaturen, kleur lichtmasten en lichtsoort.

### 5.2.2.2 Verblijfsfunctie

| Openbare ruimten                 | Sociale veiligheid | Verkeersveiligheid | Leefbaarheid |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| Buurt- en woonstraten, woonerven | +++                | ++                 | +++          |
| Winkelgebieden                   | +++                | +                  | +++          |
| Parkeerterreinen                 | +++                | ++                 |              |
| Brom/fiets en voetpaden          | +++                | +                  |              |

#### Kenmerken en huidig beleid

Tot op heden is het beleid ten aanzien van de verblijfsfuncties zeer variabel. Per situatie wordt een keuze gemaakt uit armaturen en lichtkleur. Het gevolg hiervan is een grote verscheidenheid in armaturen- en lampkeuze, wat veelal verband houdt met het beschikbare budget en het jaar van uitvoering. In de oude plannen werd uitsluitend gekeken naar functionaliteit en niet zozeer naar vorm en uitstraling. De laatste jaren is er een tendens naar een combinatie van functionaliteit, vorm, energieverbruik en sociale veiligheid. Tijdens reconstructies zijn weer andere criteria gehanteerd, wat veelal zijn oorsprong had in de noodzaak tot opwaarderen van een straat of gebied.

#### Knelpunt

Het verlichtingsniveau van de oudere verblijfsgebieden ligt onder het niveau van de NPR-richtlijnen. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren. Er heerst geen uniform beleid met betrekking tot de keuze van armaturen en lichtsoort.

#### Gewenste situatie

De verblijfsfuncties op het niveau van de NPR-richtlijnen brengen en waar mogelijk gelijk opgaand met herinrichtingen en herstructureringsprojecten. De in de matrix aangegeven functies betrekken bij de keuze voor de verlichting. Er wordt gestreefd naar een uniform beleid met betrekking tot de keuze van armaturen per wijk en lichtsoort. In woonwijken en het centrum van Stadskanaal en Musselkanaal is tevens de vormgeving van belang (esthetische aspecten). De keuze van de verlichtingsmiddelen zal in overleg met belangenorganisaties zoals middenstandsorganisaties, wijkraden of door architecten worden geadviseerd en voorgelegd aan burgemeester en wethouders. Hiermee wordt de identiteit per wijk of gebied sterker benadrukt.

### 5.3 Semi-openbare ruimten

In tegenstelling tot de openbare ruimten zijn er semi-openbare ruimten (bijvoorbeeld brandgangen) die geen eigendom van de gemeente zijn, maar van derden zoals b.v. de Stichting Wooncom Stadskanaal. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de verlichting van deze ruimten. Uit onderzoek naar de sociale veiligheid is echter gebleken dat (gevoelens van) sociale onveiligheid in belangrijke mate ook bij semi-openbare ruimten voorkomt.

Indien zowel de bewoners als de eigenaar bereid zijn de kosten voor hun rekening te nemen, wordt overgegaan tot verlichting van deze ruimten. De gemeente vervult in geval van OV van semi-openbare ruimten uitsluitend een bemiddelende rol. De openbare verlichting op semi-openbare ruimten die in onderhoud is bij de gemeente Stadskanaal zal worden overgedragen aan de betreffende eigenaar van die semi-openbare ruimte. De aanleg en het beheer dienen in overleg met de gemeente plaats te vinden voor afstemming op de OV in de openbare ruimte.

## 6 Overige beleidsaspecten

### 6.1 Inleiding

Andere beleidsterreinen binnen de gemeente kunnen grote invloed hebben op activiteiten betreffende de openbare verlichting. Hierbij valt te denken aan: milieu en energieverbruik, groenvoorziening, onderhoud, beheer en organisatie van de openbare verlichting. Per beleidsveld wordt ingegaan op het huidige beleid en de knelpunten die hierbij worden ervaren. Op basis van deze knelpunten worden beleidsvoorstellen geformuleerd.

### 6.2 Milieu en energieverbruik

Bij het installeren/onderhoud van een openbare verlichtingsinstallatie dient met het milieu en het energieverbruik rekening gehouden te worden door:

- a) toepassen van milieuvriendelijk geproduceerde materialen;
- b) levensduur en recyclingmogelijkheden te betrekken bij de keuze van de materialen;
- c) toepassen milieuvriendelijke oppervlaktebescherming en milieuvriendelijke materialen gebruiken bij onderhoud;
- d) vrijkomende materialen zoveel mogelijk hergebruiken;
- e) gasontladingslampen en PCB-houdende condensatoren af te voeren naar erkende verwerker;
- f) toepassen van energiezuinige lampen, armaturen met goede verlichtingstechnisch rendement en elektronische voorschakelapparatuur;
- g) het verlagen van de netspanning naar het nominaal benodigde spanningsniveau.

Bij het nieuwe nu geformuleerde beleid zal met bovenstaande punten rekening gehouden worden.

### 6.3 Groenvoorziening

Binnen de gemeente staan een aantal lichtmasten in het gebladerte van bomen, waardoor er licht verloren gaat en lichtmasten en armaturen beschadigd kunnen worden door takken. Bij het nieuwe openbare verlichtingsbeleid zal bij het installeren en onderhouden van openbare verlichting wel met het bestaande groen rekening gehouden moeten worden. Omgekeerd zullen groenmedewerkers van de gemeente en particulieren bij plaatsing en onderhoudswerk rekening moeten houden met de openbare verlichting.

Het nieuwe beleid zal op de volgende manier gestalte krijgen:

Voor nieuwe omgevingen (b.v. nieuwbouwwijken) zullen maatregelen worden genomen met het doel de groenvoorziening in een zo vroeg mogelijk stadium af te stemmen op de openbare verlichting.

Er kunnen 3 alternatieven worden onderscheiden:

1. bomen en armaturen op één lijn, minimale afstand tussen beiden  $\pm 11$  m - 25 m afhankelijk van lichtpunthoogte. In de praktijk is dit moeilijk te realiseren.
2. bomen en armaturen niet op één lijn;
3. bomen aan één zijde en de armaturen aan de andere zijde van de straat.

Alternatief 3 verdient de voorkeur wanneer de plaatselijke situatie dit toelaat.

## 6.4 Onderhoud

De onderhoudswerkzaamheden zijn te onderscheiden in:

- Preventief onderhoud  
Hieronder wordt verstaan: het schilderen van de mast indien nodig, het uitwisselen (periodiek) van lampen, tevens wordt dan het armatuur gereinigd en kleine onderhoudswerkzaamheden (bedrading, VSA en eventueel rechtzetten van de mast) worden verricht.
- Curatief onderhoud  
Hieronder wordt verstaan het herstellen van de schade als gevolg van storingen, vandalisme en aanrijdingen.
- Projectmatige werkzaamheden  
Deze betreffen vervanging, renovatie en reconstructies.

Onderhoudswerkzaamheden worden in principe namens de gemeente uitgevoerd door Essent. De gemeente behoudt zich het recht voor onderdelen van het onderhoud aan te besteden bij meerdere bedrijven. De tijdstippen voor uitvoering van het benodigde preventief onderhoud worden door de afdeling Openbare Verlichting van Essent bijgehouden en tijdig aan de gemeente doorgegeven. De gemelde storingen worden zo snel mogelijk gerepareerd, binnen een maximum van 7 kalenderdagen. Indien sprake is van vervanging van mast en/of armatuur kan de reparatietijd langer zijn in verband met de eventueel benodigde levertijd voor de materialen. Standaardproducten heeft Essent overigens in voorraad. Er bestaat geen minimum of maximum aantal storingen alvorens overgegaan wordt tot reparatie.

### Normen voor armaturen en masten

Het is noodzakelijk om, in verband met de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder, schadebeperkende maatregelen te nemen. Indien dat niet gebeurt, zullen verzekeraars eventuele schadeclaims kritischer bekijken. Alle masten en armaturen voldoen aan de vereiste Nederlandse normen.

## 6.5 Beheer en organisatie

De organisatie van de openbare verlichting heeft betrekking op alle werkzaamheden die samenhangen met het aanleggen, het in stand houden en het beheren van de openbare verlichtingsinstallaties. Bij het aanleggen valt te denken aan het ontwerpen van de nieuwe installatie, het maken van een aantal technische en financiële keuzes en het plaatsen van de installatie. Bij het in stand houden valt te denken aan de “ongemeten” energielevering en het onderhoud. Bij het beheren valt te denken aan het voeren van een lichtpunten bestand en een klachtenregistratie, het coördineren van, toezicht houden op en het begeleiden van het onderhoud, het maken van een meerjarenplanning, het opstellen van renovatieprojecten en het verzorgen van een kostenbewaking. Een goede afstemming tussen de verschillende gemeentelijke disciplines, evenals die tussen gemeente en andere instanties is noodzakelijk.

Tot nu toe worden bijna alle werkzaamheden samenhangend met de openbare verlichtingsinstallatie door Essent uitgevoerd.

## 6.6 Contract

Essent heeft een ruime ervaring opgebouwd in beheer en onderhoud van Openbare Verlichtingsinstallaties. De gemeente Stadskanaal en omliggende gemeenten hebben een “Algemene overeenkomst voor openbare verlichting” met Essent afgesloten. In deze overeenkomst zijn de afspraken vastgelegd betreffende het beheer en onderhoud van de openbare verlichtingsinstallaties. Met het steeds verder privatiseren van de nutssector zullen ook installatiebedrijven de mogelijkheid aangrijpen om mee te dingen naar het uitvoeren van nieuwe aanleg van openbare verlichting.