

Q&A Beleidsplan Openbare verlichting 2025-2034

Vragen en antwoorden uit de Raad (14 november 2023) en van externe belangengroepen

Op 14 november 2023 is het concept Beleidsplan openbare verlichting in een beeld- en oordeelvormende commissievergadering besproken. Vanuit de raad zijn diverse vragen gesteld. In dit document geven wij antwoord op deze vragen (1 t/m 18).

We hebben het concept ook voorgelegd aan een aantal externe partijen. Hun vragen en opmerkingen en wat wij daarmee hebben gedaan of gaan doen staan ook in dit document (19 t/m 30).

	Vraag of opmerking	Antwoord
1	Kunnen we meer dynamisch gaan verlichten?	Sinds 2015 doen we een pilot met dynamische verlichting op het Kors Monsterpad. Resultaten: • Het bespaart energie. • Het is beter voor de natuur (dag- en nachtritme). • Vanwege het veiligheidsgevoel laten we de verlichting op tenminste 10% branden. Sinds deze aanpassing zijn er geen klachten meer. • We hebben veel reparaties moeten doen vanwege storingen. • De investering is niet terugverdiend. Het levert dus vooral energiebesparing en voordelen voor de natuur op. In combinatie met slimme verlichting wordt er op dit moment een pilot voorbereid voor dynamische verlichting op basis van verkeersintensiteit. Deze pilot gaat in de tweede helft van 2024 uitgevoerd worden op de Rijksstraatweg. Daarnaast zijn we in overleg met twee leveranciers om samen nieuwe (slimme) producten in een pilot in Dordrecht te gaan testen.

2	Waarom wordt er 30% gedimd?	Ook in de afgelopen beleidsperiode is 30% gedimd op doorgaande wegen. Dit is 's nachts mogelijk omdat er dan minder verkeer is. We liepen daarmee in de afgelopen beleidsperiode voor op de Nederlandse Praktijkrichtlijn. Tegenwoordig zijn daarin tijdsblokken opgenomen voor verschillende verlichting, afhankelijk van het aantal verkeersbewegingen. Dit geeft mogelijkheden om nog meer te dimmen. In het beleidsdeel van het beleidsplan is onder § 2.4 de tekst als volgt aangepast (toevoeging grijs gemarkeerd) <i>De Nederlandse Praktijkrichtlijn adviseert de gewenste verlichtingsklasse per wegtype, gebruikers en verkeersintensiteit. Deze richtlijn bepaalt de kwaliteit van de verlichting. Hij is door specialisten opgesteld en bevat de nieuwste technieken en inzichten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.</i>
3	Kunnen we meer dan 30% gaan dimmen?	Dit hebben we uitgewerkt in scenario 2 en 3 en in de opties van het realisatiedeel van het beleidsplan. Zie vraag 2 hierboven. Waar het kan, gaan we in deze beleidsperiode meer dimmen. Het wordt standaardbeleid voor een aantal wegtypes, waaronder doorgaande wegen. We houden daarbij rekening met aspecten als sociale veiligheid. Bij nieuwe armaturen kunnen we meteen meer dimmen.
4	Wanneer is de 100% verledding gehaald en kunnen we versnellen?	In verband met het Europese besluit om conventionele (fluorescentie)lampen uit te faseren, moeten we voor een deel versneld verledden. We gaan armaturen vervangen, maar maken ook onze voorraad fluorescentielampen op. We streven ernaar om in 2030 alle fluorescentie-armaturen te hebben vervangen. Daarnaast komt er waarschijnlijk een verbod op de productie van de overige conventionele lampen vanaf 2026. Dus ook die moeten we gaan uitfasen. We streven naar 100% verledding in 2032. In scenario 3 van het realisatiedeel laten we zien wat de voor- en nadelen zijn van nog sneller verledden.
5	Zijn er normen voor Lichtvervuiling?	Lichtvervuiling is de verhoogde helderheid van de nachtelijke omgeving door gebruik van kunstlicht. Lichthinder is de overlast die mensen en dieren hiervan ondervinden. De Nederlandse stichting voor Verlichtingskunde heeft de richtlijn 'Lichthinder' opgesteld. We passen deze richtlijn ook in Dordrecht toe.

6	Kan er minder verlicht worden en zo ja hoe? Bewaak de uitzonderingen (dus om geen verlichting te plaatsen)!	De vakgroep OLV bewaakt dit. We controleren alle projecten in de openbare ruimte waar verlichting bij komt kijken op ons beleid 'Licht waar het moet, donker waar het kan'. We kijken daarbij naar sociale en verkeersveiligheid, duurzaamheid en kosten. We kijken ook bij projecten waar al verlichting staat, bij voorbeeld bij renovatie, of deze wel moet blijven. Voorbeeld: In het Weizigtpark hebben we daarom in 2023 verlichting weggehaald. Zie ook het antwoord op vraag 3.
7	Op welke manier wordt circulariteit meegenomen in de aanbesteding?	In 2023 heeft wethouder De Jonge haar handtekening gezet onder het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI). Hiermee heeft Dordrecht zich aangesloten bij de overheden die gehoor geven aan de oproep van minister Jetten om het duurzame verschil te maken. Door circulair in te kopen minimaliseren we de inzet van grondstoffen, worden producten en materialen hergebruikt en verlengen we de levensduur.
8	Wat betekent 'terughoudendheid om bomen en objecten te verlichten'?	We zijn terughoudend in het verlichten van bomen en objecten omdat het aanbrengen en onderhouden ervan duur is en omdat het niet goed is voor flora en fauna. Zie ook § 2.10 in het beleidsdeel. In het beheerdeel hebben we onder § 2.2 bij Boomverlichting op p. 14 de volgende zin toegevoegd: <i>Bovendien is het 's nachts verlichten van bomen niet goed voor flora en fauna en niet duurzaam.</i>
9	Kunnen we meer gebouwen verlichten?	Objectverlichting valt niet onder Openbare Verlichting. Het is opgenomen in het Lichtplan Binnenstad (2006). In dit Lichtplan staat dat uitbreiding van objectverlichting mogelijk is. Om in aanmerking te komen moet een gebouw voldoen aan tenminste twee van de volgende criteria: • bijzonder gebouw • bijzondere functie • bijzondere plek Daarnaast moet er budget voor beschikbaar gesteld worden.
10	Kunnen lantaarnpalen en laadpalen gecombineerd worden?	Op 8 november 2023 heeft de Raad een motie hierover aangenomen. In de commissievergadering op 14 november 2023 heeft de wethouder toegezegd dat hierover in 2024 een RIB komt.

11	Kunnen lantaarnpalen met zonnepanelen worden toegepast?	De capaciteit van een zonnepaneel op een lichtmast is niet voldoende om de verlichting de hele nacht te laten branden. Daarom kan een zonnepaneel niet algemeen worden toegepast. Soms kan het wel. Zo staan in het Sterrenburgpark 2 lichtmasten met zonnepanelen. Zij zorgen voor verlichting tijdens het sporten in de avond.
12	Kan er meer aandacht komen voor de veiligheidsbeleving rond sportparken, bijv. als er gesport wordt meer licht en daarna meer dimmen?	Het is mogelijk om op sportparken extra te verlichten op momenten dat er 's avonds gesport wordt en om 's nachts juist extra te dimmen. Dat kunnen we doen met slimme verlichting, zodat we op afstand maatwerk kunnen regelen. In het realisatiedeel hebben we dit uitgewerkt in optie 3.1.
13	Kunnen de voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) beter verlicht worden?	Op 9 november 2021 is een motie aangenomen over het veiliger maken van VOPs. Naar aanleiding van deze motie is een pilot gedaan op de Noordendijk. We hebben veel geleerd van de pilot. Dit krijgt een landelijk vervolg met een advies aan de NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde). Hiermee kan de NSVV een richtlijn opstellen. Vooruitlopend hierop gaan we dit advies vast projectmatig toepassen bij nieuwe plannen en aanpassingen. Ook doen we een verkeersonderzoek naar VOPs in Dordrecht. We onderzoeken wat de beste manier is om te verlichten én of er andere zaken zijn die het zicht beïnvloeden, zoals obstakels. De raad wordt/is apart hierover geïnformeerd met een RIB.
14	Kan het fietspad langs A16 beter worden verlicht?	Om fietsen ook 's avonds en nachts aantrekkelijker en veiliger te maken is het van belang dat fietspaden goed verlicht zijn. Dit is een eis voor het Kwaliteitsnet en het Pluskwaliteitsnet, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023 – 2026 van de gemeente Dordrecht. Dat zijn de belangrijkste utilitaire fietsverbindingen. Het gaat dus niet om recreatieve routes. Sommige van de fietspaden in het (Plus)Kwaliteitsnet worden uit oogpunt van biodiversiteit of duurzaamheid bijvoorbeeld niet verlicht. Want we zijn altijd op zoek naar de balans tussen duurzaam en veilig. Kantmarkering (witte strepen) is dan een goed alternatief. Waar kantmarkering nodig is wordt dat aangepakt op basis van het Meerjaren Onderhoudsprogramma van de gemeente. Team Verkeer bekijkt nog hoe de kantmarkering langs de Rijksstraatweg kan worden aangepakt.

15	Kunnen fietspaden aan de randen (recreatieve paden) beter worden verlicht, zoals Noordendijk, Wantijdijk en Zuidendijk? Met extra aandacht voor plekken waar fietsen en auto's elkaar treffen?	Het beleid is 'Licht waar het moet en donker waar het kan'. Dit beleid gaat uit van een goede balans tussen veiligheid, duurzaamheid en natuur. Daarbij worden wegen en dijken binnen de bebouwde kom verlicht volgens de Nederlandse Praktijk Richtlijn. Wegen buiten de bebouwde kom worden niet verlicht. Een uitzondering zijn gevaarlijke kruispunten. Om fietsen ook 's avonds en nachts aantrekkelijker en veiliger te maken is het echter het van belang dat fietspaden goed verlicht zijn. Dit is een eis voor het Kwaliteitsnet en het Pluskwaliteitsnet, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023 – 2026 van de gemeente Dordrecht. Dat zijn de belangrijkste utilitaire fietsverbindingen. Het gaat dus niet om recreatieve routes. Sommige van de fietspaden in het (Plus)Kwaliteitsnet worden uit oogpunt van biodiversiteit of duurzaamheid niet verlicht. We zoeken daarbij altijd de balans tussen duurzaam en veilig. Kantmarkering (witte strepen) is dan een goed alternatief. Waar kantmarkering nodig is wordt dat aangepakt in het Meerjaren Onderhouds Programma van de gemeente.
16	Kunnen fietspaden aan de randen (recreatieve paden) eventueel van reflecterende strepen worden voorzien?	Sommige van de fietspaden in het (Plus)Kwaliteitsnet worden uit oogpunt van biodiversiteit of duurzaamheid niet verlicht. We zoeken daarbij altijd de balans tussen duurzaam en veilig. Kantmarkering (witte strepen) is dan een goed alternatief. Waar kantmarkering nodig is wordt dat aangepakt in het Meerjaren Onderhouds Programma van de gemeente.
17	Kunnen we langs de randen meer groene verlichting aanbrengen? Bijv. Wantij, Noordendijk, N3?	Uit onderzoek blijkt dat groene verlichting voor veel diersoorten niet goed is. Tegenwoordig kiezen we daarom vaak voor amberkleurige verlichting. Maar natuurvriendelijk verlichten is maatwerk, want elke plek is anders. Het hangt af van de diersoort die op die plek beschermd moet worden. Het advies van de stadsecoloog is belangrijk bij de aanleg van nieuwe verlichting. Aan de rand van de stad is extra aandacht voor het tegengaan van lichtvervuiling (zie ook vraag 5). We kijken daarbij onder meer naar de precieze locatie van de verlichting en naar het materiaal, zoals afgeschermde armaturen.
18	Kunnen de A16 en N3 beter worden verlicht?	De verlichting van A16 en N3 is in beheer bij Rijkswaterstaat. Deze verlichting valt dus niet onder het beleid Openbare Verlichting van Dordrecht.

Vraag 19 t/m 30 zijn vragen van externe belangengroepen aan wie het Beleidsplan is toegestuurd.

19	Visio: Kan er meer aandacht komen voor het thema visuele toegankelijkheid?	Het rapport van Visio over het belevingsonderzoek van de VOP's (voetgangsoversteekplaatsen) geeft aanbevelingen voor verbetering van de visuele toegankelijkheid. Hoewel het onderzoek specifiek over VOP's gaat, geeft het ook inzicht in de behoeften van slechtzienden in het algemeen. In de evaluatie van de pilot VOP's kijken we specifiek naar visuele effecten zoals de overzichtelijkheid van oversteekplaatsen en de overgang van licht naar donker en omgekeerd.
20	Visio: Kunnen de uitkomsten van het onderzoek naar VOP's in het beleidsplan worden geïntegreerd?	In het beheerdeel wordt verwezen naar dit onderzoek (p.6). Het onderzoek gaat specifiek over voetgangersoversteekplaatsen. Naast verlichting gaat het ook over verkeerstechnische aspecten. Vooruitlopend op een nieuwe richtlijn van de NSvV over dit onderwerp, nemen we de aanbevelingen uit het onderzoek mee bij de aanleg van nieuwe VOP's. Daarnaast gaan we in samenwerking met Team Verkeer kijken of en hoe bestaande VOP's kunnen worden aangepast. Uit het onderzoek komt dat een aantal VOP's 's nachts minder goed zichtbaar is. We komen met een apart voorstel om dit te verbeteren.
21	Fietzersbond: We vinden verlichting van routes woon-werkverkeer en scholierenroutes ook buiten bebouwde kom noodzakelijk, ook voor de sociale veiligheid.	Om fietsen ook 's avonds en nachts aantrekkelijker en veiliger te maken is het van belang dat fietspaden goed verlicht zijn. Dit is een eis voor het Kwaliteitsnet en het Pluskwaliteitsnet, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023 – 2026 van de gemeente Dordrecht. Dat zijn de belangrijkste utilitaire fietsverbindingen. Het gaat dus niet om recreatieve routes. Sommige van de fietspaden in het (Plus)Kwaliteitsnet worden uit oogpunt van biodiversiteit of duurzaamheid bijvoorbeeld niet verlicht. Want we zijn altijd op zoek naar de balans tussen duurzaam en veilig. Kantmarkering (witte strepen) is dan een goed alternatief. Waar kantmarkering nodig is wordt dat aangepakt op basis van het Meerjaren Onderhouds Programma van de gemeente. Er wordt daarnaast voor de veiligheid standaard een strook langs fietspaden vrijgehouden van bosschages.

22	Fietzersbond: Zichtbaarheid gaat niet alleen over andere verkeersdeelnemers, maar ook over bermscheiding. Goede kantmarkering kan verlichting overbodig maken en lichthinder voorkomen.	Sommige van de fietspaden in het (Plus)Kwaliteitsnet worden uit oogpunt van biodiversiteit of duurzaamheid bijvoorbeeld niet verlicht. Want we zijn altijd op zoek naar de balans tussen duurzaam en veilig. Kantmarkering (witte strepen) is dan een goed alternatief. Waar kantmarkering nodig is wordt dat aangepakt op basis van het Meerjaren Onderhouds Programma van de gemeente.
23	Fietzersbond: Voor de sociale veiligheid zou in elke gemeente een goed nachtnet voor fietsers moeten zijn dat woonwijken en belangrijke 'nachtbestemmingen' verbindt.	Om fietsen ook 's avonds en nachts aantrekkelijker en veiliger te maken is het van belang dat fietspaden goed verlicht zijn. Dit is een eis voor het Kwaliteitsnet en het Pluskwaliteitsnet, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2023 – 2026 van de gemeente Dordrecht. Dat zijn de belangrijkste utilitaire fietsverbindingen. Het gaat dus niet om recreatieve routes.
24	Fietzersbond: Kan de gebruikersgroep <i>wheelers</i> worden toegevoegd op p17 van het beleidsplan? Dit is alles met 2 wielen naast elkaar, zoals rollators, scootmobielen, kinderwagens en invalidenwagens. Zij hebben bij overgangen soms net wat andere eisen.	In de tabel op p. 17 van het beleidsdeel wordt met enz. aangegeven dat er ook andere gebruikersgroepen zijn dan de genoemde. Voor toekomstige omgevingsanalyses kan het apart benoemen van de doelgroep <i>wheelers</i> interessant zijn, vooral vanuit verkeersoogpunt.
25	Fietzersbond: Kan het woord <i>fietsers</i> worden toegevoegd aan zichtbaarheid van voetgangers bij oversteekplaatsen? (beleidsplan p. 31)	Het woord fietsers is toegevoegd in de tabel op p. 31 van het beleidsdeel.
26	Fietzersbond: Het gebruik van bewegingsdetectoren zorgt ervoor dat het licht niet altijd 'aan' hoeft te staan.	Zie het antwoord op vraag 1.

27	Fietsersbond: Kunnen onze punten ook gedeeld worden met de andere gemeenten in de Drechtsteden?	We gaan de punten van de fietsersbond en de verwerking van die punten delen met Sliedrecht, Zwijndrecht en Alblasserdam.
28	Fietsersbond: De term ANWB-bebording op p. 24 van het beheerdeel klopt niet, want de bewegwijzering wordt openbaar aanbesteed.	De betreffende alinea is hierop aangepast.
29	Fietsersbond: Fietsenstallingen van sportaccommodaties zijn vaak onderbelicht. Die locaties zouden juist goed verlicht moeten worden.	Voor verlichting op maat rondom sportvelden is een voorstel gemaakt (optie 1 in het realisatiedeel). Sportaccommodaties zijn zelf verantwoordelijk voor fietsenstalling. Als het een open stalling bij P-terrein is kan hij worden meeverlicht.
30	Mee-Vivenz	Wel bevestiging van ontvangst van het concept beleidsplan, maar geen inhoudelijke reactie ontvangen.