

# Landelijke regelgeving Openbare Verlichting in de gemeente Dronten

Er is in Nederland geen wettelijke verplichting tot het plaatsen van openbare verlichting. Wel heeft de overheid een zorgplicht: als er een lantaarnpaal staat, dan moeten we die goed onderhouden. Onderstaand de belangrijkste regelgeving met daarbij de keuze van de gemeente Dronten.

## Aansprakelijkheid (Burgerlijk Wetboek)

De wegbeheerder kan op basis van boek 6 van het Burgerlijk Wetboek (BW) aansprakelijk worden gesteld voor letsel en schade. Dit kan wanneer de openbare verlichting niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden daaraan mag stellen (artikel 6.162 e.v. en artikel 6.174). Het aansprakelijkheidsbeginsel heeft alleen betrekking op de functie van verkeersveiligheid van de openbare verlichting. De sociale veiligheid en leefbaarheid blijven hierbij buiten beschouwing, voor zover ze geen invloed hebben op de verkeersveiligheid.



Het gaat hierbij om risicoaansprakelijkheid. De weggebruiker hoeft niet de schuld van de wegbeheerder aan te tonen, maar de gevaarlijke toestand van de weg(uitrusting) en het daardoor intreden van het gevaar. De gemeente dient in voorkomende gevallen aan te tonen dat haar, zowel op het gebied van verlichtingskwaliteit als wat betreft het onderhouden van de verlichtingsinstallatie, in redelijkheid niets te verwijten valt.

## Aanbeveling/Richtlijn Openbare Verlichting (thans de NPR13201-2017)

In Nederland zijn we niet verplicht om te verlichten, wel hebben we een zorgplicht. Dat wil zeggen dat als er een lantaarnpaal staat we die goed moeten onderhouden zodat deze niet zomaar om kan vallen. Ook de locatie is van belang, bijvoorbeeld dat de lantaarnpaal niet midden op een weg staat.

De huidige landelijke richtlijn is de NPR13201-2017 en deze biedt een advies over de hoeveel licht op straat. Dit hangt af van de locatie, het soort weg en de hoeveelheid verkeer. De richtlijn geldt voor het hele land. Het is daarom een richtlijn: we mogen daarvan afwijken.

In het westen van het land is men bijvoorbeeld gewend aan meer licht op straat, meer bebouwing en drukte en wellicht meer veiligheidsproblemen. In grote delen van onze gemeente staat de verlichting bijvoorbeeld al vele jaren. Bewoners zijn gewend aan het lichtniveau in hun straat. Als we daar zouden gaan verlichten volgens de geldende richtlijnen, dan komt er veel licht bij. Dat is niet wenselijk qua kosten, energieverbruik,

landschap en overlast. Bovendien hebben we als gemeente een doelstelling te halen in het kader van het Energieakkoord: 20% energiebesparing in 2020 en 50% in 2030 t.o.v. 2013.



Foto: Woonwijk Wijngaard; Hier staat veel licht. Dat willen we niet meer.

In de NPR13201-2017 is ook een additionele eis opgenomen, namelijk de E-verticaal. Dat wil zeggen hoeveel licht er op 1,5m hoogte is op een verticaal punt. Dit is echter een waarde die door heel veel factoren beïnvloed wordt. Denk maar aan het licht van etalages, koplampen van auto's, licht vanuit woningen e.d. Deze zijn allemaal van invloed op een 1,5m hoogte buiten op straat. Dus is deze waarde lastig te meten. Daar komt bij dat de eis in de richtlijn dusdanig hoog is, dat we veel meer lichtmasten op straat krijgen. Dat is niet wenselijk.

Bovendien hebben we als gemeente een doelstelling te halen in het kader van het Energieakkoord: 50% energiebesparing in 2030 (ten opzichte van 2013)!

Ons uitgangspunt is daarom:

- Verlichten op maximaal 80% van de geldende richtlijn qua lichtsterkte. Met uitzondering van centrumgebieden en uitgaansgebieden; daar zal vaak wat meer licht staan.
- We houden geen E-verticaal eis aan.
- Per situatie wordt bekeken wat de best haalbare situatie is.
- Er worden geen lantaarnpalen bijgeplaatst.

### **Gelijkmatigheid**

De geldende richtlijn (NPR13201-2017) zegt niks meer over de gelijkmatigheid: hoe goed is het licht over het wegdek verdeeld. Maar deze gelijkmatigheid is op sommige locaties wel belangrijk.

Hoe beter de verdeling is, hoe minder zwarte vlekken er op de weg zijn en hoe beter we met een lager lichtniveau toe kunnen. Dit kan van belang zijn voor de sociale veiligheid, maar bij snelverkeer ook om een effect van licht-donker-licht (zon tussen de bomen door) te voorkomen.



*Foto: Keplerlaan; licht is gelijkmatig over de weg verdeeld zodat er geen zwarte vlekken zijn.*

Onze keuze is om de gelijkmatigheid bij vervanging veelal hetzelfde te houden als in de huidige situatie op die locaties waar dit wenselijk is.

### **Politiekeurmerk Veilig Wonen**

Het Politie Keurmerk Veilig Wonen (PKVW) wordt veel gebruikt door projectontwikkelaars. Het is geen verplicht Keurmerk. Veel gemeenten hanteren het keurmerk niet (meer). Het Keurmerk bestaat uit drie certificaten (Beveiligde Woning, Veilig Complex en Veilige omgeving). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwbouw. Van belang voor de gemeente is het keurmerk Veilige Omgeving.



Het certificaat zegt onder andere wat over de openbare verlichting. Zo moeten achterpaden verlicht worden, moeten grotere parkeerplaatsen voorzien worden van aardig wat licht (meer licht dan nu vaak op de parkeerterreinen staat), gedimde verlichting moet ten alle tijden voldoen aan de minimum gestelde eisen door het PKVW en ook moet de richtlijn voor de openbare verlichting volledig aangehouden worden.



*Foto: Woonwijk De Munten II; woonwijk op PKVW-niveau. Er staat volop licht. Als proef is een deel van het licht uitgezet. Dit levert een energiebesparing van circa 70% op.*

De gemeente hanteert, voor wat betreft de openbare verlichting, als uitgangspunt het PKVW als dat noodzakelijk en wenselijk is en er geen alternatieven zijn die beter passend zijn. We willen voor wat betreft de openbare verlichting het PKVW Veilige Omgeving kritisch gaan bekijken en ook hiervoor zoeken naar passende oplossingen. Bij de uitwerking van dit uitgangspunt in het beleidsplan zal daarbij afstemming plaatsvinden met beleidsgebieden duurzaamheid en veiligheid, om een goede samenhang te vinden tussen de verscheidene beleidsdoelen.

Conform het huidige openbare verlichtingsbeleid verlichten we achterpaden in eigendom van de gemeente in principe niet. Sommige paden lopen achter woningen langs, maar worden ook gebruikt als doorgaand voetpad of fietspad. Hier kan soms wel verlichting staan. Per situatie wordt bekeken wat de beste oplossing is, we willen namelijk ook geen schijnveiligheid creëren. Deze oplossing hoeft dus niet vanzelfsprekend in 'meer verlichting' te zitten.



*Foto: Swifterbant achterpad; niet verlicht.*

De hoeveelheid licht op straat en op parkeerterreinen wordt afgestemd op de omgeving en gebruiksfrequentie. De gemeente hanteert niet automatisch de richtlijn, maar wijkt

daar op diverse locaties bewust vanaf, net als in omliggende gemeenten. De uitgangspunten zijn 'Niet verlichten, tenzij' en de doelstellingen uit het Energieakkoord.

Projectontwikkelaars gebruiken het PKVW vaak als een verkoopargument. Op een woning met het keurmerk Beveiligde Woning kunnen inwoners korting krijgen op hun verzekeringspremie. Projectontwikkelaars kunnen op de nieuwbouwprojecten wel een PKVW Beveiligde Woning afgeven, maar zonder het certificaat Veilige Omgeving (openbare verlichting). De inwoners hebben dan toch recht op korting op hun verzekeringspremies.

### **Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO)**

Bij het Keurmerk Veilig Ondernemen werken ondernemers, brandweer, politie en gemeenten samen aan een set structurele maatregelen waar verlichting onderdeel van uitmaakt. Er zijn geen normen of verplichtingen. In de gemeente Dronten heeft het winkelcentrum Suydersee het KVO-W (Winkelcentra). Het bedrijventerrein De Poort van Dronten is bezig om het KVO-B (Bedrijventerreinen). Beide keurmerken stellen vooralsnog geen eisen aan de openbare verlichting.

Mochten die er wel komen, dan zal dit beleidsplan "Verlichting in de openbare ruimte" leidend zijn qua verlichting.



### **Installatieverantwoordelijkheid**

Elke gemeente dient een installatieverantwoordelijke en diverse andere personen aan te wijzen om volgens de NEN 3140 'Bedrijfsvoering van elektrische installaties- Laagspanning' te zorgen voor de veiligheid bij het werken aan elektrische objecten in het laagspanningsgebied. Voor het ondergronds netwerk is de netbeheerder Liander verantwoordelijk.

In de gemeente Dronten zijn de installatieverantwoordelijke aangewezen. Zij krijgen jaarlijks de benodigde cursussen.

#### **Beleidsuitgangspunten gemeente Dronten:**

- Maximaal 80% van de richtlijn qua lichtsterkte behalve in centrum en in uitgaansgebieden, daar staat wat meer licht;
- Geen eis voor verticale verlichtingssterkte aanhouden;
- Streven naar zo goed mogelijke gelijkmatigheid waarbij bestaande mastafstand leidend is;
- Voor wat betreft de openbare verlichting is het uitgangspunt het Politie Keurmerk Veilig Wonen als dat noodzakelijk is en er geen andere, betere, alternatieven passend zijn;
- Achterpaden worden in principe niet verlicht;
- Bij het Keurmerk Veilig Ondernemen is dit beleidsplan leidend voor de openbare verlichting;
- Installatieverantwoordelijk is vastgelegd.