

Aan de leden van de raad van de gemeente Dantumadiel
Postbus 22
9104 ZG Damwâld

Ons kenmerk: 2026-229506
Behandeld door: College van burgemeester en wethouders
Datum college: 28 september 2026
Bijlagen:

Onderwerp: pilot vermindering openbare verlichting

Geachte raad,

Op 28 augustus 2026 heeft de fractie van BBB, op grond van artikel 34 Reglement van Orde, schriftelijke vragen gesteld over de pilot vermindering openbare verlichting. In deze brief geven wij antwoord op die vragen.

Vraag 1: Kan het college toelichten hoe het besluit tot vermindering van verlichting zich verhoudt tot de ambities uit het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma voor veilige bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verbetering van het fietsnetwerk?

De pilot is in lijn met de uitgangspunten van het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma (GMP). Daarbij blijft verkeersveiligheid leidend bij de beoordeling van de route en de locaties waar verlichting wordt uitgeschakeld. Het GMP stelt als uitgangspunt dat inwoners zich veilig moeten kunnen verplaatsen, maar schrijft niet voor dat alle fietsroutes buiten de bebouwde kom permanent verlicht moeten zijn.

Daarnaast sluit de pilot aan bij het in 2021 door de raad vastgestelde Beleid- en beheerplan Openbare Verlichting 2022-2026. In hoofdstuk 4.4.5 is opgenomen dat vermindering van openbare verlichting in het buitengebied mogelijk is. Daarbij is als voorlopige denkrichting genoemd om op termijn maximaal 50% van de lichtmasten in het buitengebied te verwijderen, wat neerkomt op circa 200 lichtmasten.

Met deze pilot wordt onderzocht of vermindering van verlichting mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het gebruik van het fietsnetwerk. De ervaringen uit de pilot worden betrokken bij eventuele toekomstige besluitvorming.

Vraag 2: Kan het college nader toelichten wat in dit geval wordt bedoeld met “zeer beperkte” fietsintensiteiten? Graag ontvangen wij daarbij op hoofdlijnen informatie over:

- ***de aantallen getelde fietsers op beide pilottrajecten;***
- ***de momenten en perioden waarop is geteld;***
- ***de mate waarin de tellingen representatief zijn voor schooldagen en donkere herfst- en wintermaanden;***
- ***de norm, richtlijn of afweging op grond waarvan deze intensiteit onvoldoende wordt geacht om de bestaande verlichting te handhaven.***

Op de Boargemaster Nautawei is twee keer gedurende meerdere weken geteld:

zomer 2025: gemiddeld circa 98 fietsers per werkdag;
winter 2026: gemiddeld circa 52 fietsers per werkdag.

In februari waren er gemiddeld 7 fietsers tussen 07.00 en 08.00 uur op een werkdag. Tussen 19.00 en 23.00 uur ging het gemiddeld om slechts 2 fietsers per werkdag.

In de zomermeting is het avondgebruik hoger: tussen 19.00 en 23.00 uur gemiddeld circa 17 fietsers per werkdag. Dit tijdvak kan in juni/juli echter niet volledig als donkere periode worden beschouwd. In het tijdvak 23.00-07.00 uur werden gemiddeld circa 7 fietsers per werkdag geregistreerd.

Uit de tellingen blijkt dat sprake is van beperkte fietsintensiteiten. Met name het gebruik tijdens de donkere uren is beperkt.

Vraag 3: Welke verkeersveiligheids- en sociale-veiligheidsafweging ligt ten grondslag aan de pilot? Is daarbij onder meer rekening gehouden met gereden snelheden, het gebruik door landbouwverkeer en de veiligheid van individuele fietsers in de duisternis?

Bij de beoordeling zijn ook de inrichting van de weg, de geldende snelheid, zichtlijnen, de aanwezigheid van landbouwverkeer en het gebruik van de route in de donkere uren betrokken. Het GMP benoemt de combinatie van landbouwverkeer en fietsers als een verkeersveiligheidsrisico wanneer beide verkeersstromen worden gemengd. Het ontbreken of verminderen van openbare verlichting betekent op zichzelf echter niet dat een route verkeerskundig onveilig is. Verlichting is één onderdeel van de totale verkeersveiligheidsafweging.

***Vraag 4: Is bij de beoordeling rekening gehouden met schoolgaande fietsers uit Broeksterwâld en omliggende dorpen die reizen naar scholen in onder andere Hurdegaryp en Leeuwarden? Zo ja, hoe is dit meegewogen?
Zo nee, waarom niet?***

Deze fietsers zijn meegenomen in de tellingen; de teller maakt geen onderscheid naar leeftijd, herkomst of bestemming. Uit de telling kan dus niet worden afgeleid hoeveel fietsers scholier zijn of naar welke school zij reizen.

Vraag 5: Welke veilige en redelijk directe alternatieve fietsroute is beschikbaar voor scholieren en andere fietsers die de route in het donker niet veilig of prettig achten, en hoe beoordeelt het college de verkeersveiligheid en verlichting op die alternatieve route?

Het college heeft geen alternatieve fietsroute aangewezen. De bestaande route blijft beschikbaar voor fietsverkeer. Daarbij geldt dat het ontbreken van openbare verlichting niet automatisch betekent dat een route verkeerskundig onveilig is. De verkeersveiligheid van de route blijft gedurende de pilot gemonitord.

Vraag 6: Kan het college concreet aangeven hoe de verlichting tijdens de pilot wordt verminderd? Betreft dit het dimmen, het tijdelijk uitschakelen van bepaalde lampen, het uitschakelen gedurende bepaalde tijdvakken, het verwijderen van lichtmasten of een combinatie hiervan? Graag ontvangen wij ook een kaart of overzicht van de betrokken wegvakken en lichtpunten.

Tijdens deze pilot wordt de verlichting verminderd door lichtmasten uit te schakelen. De lichtmasten worden niet verwijderd. Wanneer de pilot is uitgevoerd, zal deze pilot worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie wordt beoordeeld of de uitgeschakelde lichtmasten weer in gebruik worden genomen of dat definitieve verwijdering aan de orde is. Lichtmasten ter hoogte van kruispunten en andere verkeerskundige conflictpunten zoals bochten, blijven wel branden en zullen ook na de evaluatie blijven staan.

Vraag 7: Welke aanvullende maatregelen worden tijdens de pilot genomen om de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te waarborgen, met name voor fietsers in de duisternis en bij ontmoetingen met landbouwverkeer?

Voorafgaand aan de pilot is de route beoordeeld op onder meer zichtbaarheid, markering, de kwaliteit van de bermen en mogelijke conflictpunten. Op basis van deze beoordeling zijn alleen op locaties waar daar verkeerskundig aanleiding toe bestaat aanvullende maatregelen getroffen.

Om de verkeersveiligheid te waarborgen blijven lichtmasten bij kruispunten, bochten en andere verkeerskundige conflictpunten branden. Hierdoor blijven locaties waar weggebruikers elkaar kruisen of waar extra aandacht vereist is voldoende verlicht.

Voor fietsers wordt de zichtbaarheid daarnaast verbeterd door op de Trekwei in Rinsumageast bij het komende groot onderhoud een lichtreflecterende deklaag toe te passen. Deze deklaag vergroot de zichtbaarheid van de weg, ook onder minder gunstige weersomstandigheden.

Voor de sociale veiligheid geldt dat verlichte locaties bij kruisingen en conflictpunten behouden blijven. Daarnaast worden signalen van inwoners en gebruikers gedurende de pilot actief meegenomen in de monitoring en evaluatie.

Vraag 8: Hoe worden de effecten van de pilot gemonitord, welke mogelijkheid krijgen inwoners en gebruikers om onveilige situaties of ervaringen te melden, en welke criteria hanteert het college om de pilot aan te passen, op te schorten of de oorspronkelijke verlichting te herstellen?

Tijdens de pilot worden meldingen en ervaringen van weggebruikers geregistreerd. Meldingen kunnen worden gedaan via de Fixi app of rechtstreeks bij de gemeente.

Daarnaast kan opnieuw worden geteld in een donkere periode om het fietsgebruik te vergelijken. Bij concrete of structurele verkeersveiligheidsproblemen zal de pilot worden aangepast of teruggedraaid.

Vraag 9: Heeft het college vooraf contact gehad met ouders van scholieren, dorpsbelangen, gebruikers van de route en organisaties die zich inzetten voor fietsveiligheid? Zo ja, wat waren op hoofdlijnen de uitkomsten?

Zo nee, is het college bereid dit overleg alsnog te voeren vóór of bij de start van de pilot?

Direct aanwonenden en dorpsbelangen zijn voorafgaand geïnformeerd over deze pilot. Er is geen contact opgenomen met de verschillende gebruikers. In de brief is vermeld dat bij vragen of opmerkingen contact opgenomen kan worden met de gemeente. Wanneer signalen of ervaringen van gebruikers daar aanleiding toe geven, treedt het college graag met deze gebruikers in overleg.

Vraag 10: Binnen welk door de gemeenteraad vastgesteld beleidskader past deze pilot, en is het college bereid om geen definitieve verwijdering van lichtmasten of structurele vermindering van verlichting op deze route door te voeren voordat de pilot is geëvalueerd, betrokken gebruikers zijn gehoord en de raad over de veiligheids- en evaluatieresultaten is geïnformeerd?

In de programmabegroting van 2015, wat door de raad is vastgesteld, is als doelstelling opgenomen om de lichttuitstoot in 2019 met 15% te verminderen ten opzichte van 2015.

In hoofdstuk 4.4.5 van het Beleid en beheerplan Openbare Verlichting 2022-2026, wat door de raad in 2021 is vastgesteld, is opgenomen dat de belangrijke schoolfietsroutes buiten de bebouwde kom alleen verlicht worden op tijden dat scholieren daadwerkelijk gebruik maken van die routes, zodat er geen overbodige verlichting in het buitengebied brandt. Doelstelling hierbij was:

- verlichten als het moet, donker als het kan, niet verlichten tenzij noodzakelijk;
- sober en doelmatig gebruik;
- verlichting in het buitengebied is bovenal oriëntatie verlichting;
- verlichting in buitengebieden beperken waar dat verantwoord is.

De huidige tellingen laten een beperkt fietsgebruik zien, waarbij met name het gebruik in de donkere uren zeer beperkt is. Het verminderen van openbare verlichting betekent op zichzelf niet dat een route verkeerskundig onveilig wordt. Een tijdelijke en omkeerbare pilot, waarbij de verkeersveiligheid en ervaringen van gebruikers worden gemonitord, is daarom vanuit verkeer verdedigbaar.

Op basis van de huidige gegevens acht het college het verantwoord om deze tijdelijke en omkeerbare pilot uit te voeren. Tijdens de pilot worden zowel verkeerskundige aspecten als ervaringen van gebruikers gemonitord en betrokken bij de evaluatie.

Definitieve verwijdering van lichtmasten zal niet plaatsvinden voordat de evaluatie is uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Dantumadiel,

T. Dijkstra
Secretaris