

Het buitengebied staat volgens gemeente Heerenveen niet (meer) in de schijnwerpers

Door:

Beleidsdoelen vs. Verkeersveiligheid aan de Schoterlandseweg (Katlijk, Mildam, Oude- en Nieuwehorne)

De Gemeente Heerenveen heeft, in samenspraak met de Provincie Fryslân, gekozen om straatverlichting te verwijderen in buitengebieden met als doel energie te besparen. Tot 2024 bedraagt de energiebesparing jaarlijks minimaal 46.000 kWh op openbare verlichting. Daartegenover staat er in het beleidsplan, opgesteld door de Gemeente Heerenveen, dat de openbare verlichting een aanvulling kan zijn op de verkeersveiligheid, het vergroot de zichtbaarheid op verkeer intensieve locaties en van objecten en andere weggebruikers. Tevens staat er in hetzelfde beleidsplan dat op verkeerswegen buiten de bebouwde kom verlichting alleen wordt toegepast op gevaarlijke punten. Op risicosituaties en knelpunten blijft verlichting bij vervanging gehandhaafd. De vragen die hier nu rijzen is of de Gemeente Heerenveen, in samenspraak met provincie Fryslân een juiste beslissing heeft gemaakt, omtrent het verwijderen van de straatverlichting aan de Schoterlandseweg? Daarnaast de vraag, is de Gemeente deels aansprakelijk voor ongelukken welke veroorzaakt zijn door onvoldoende zicht op de weg? En tenslotte, kan de gemeente op een andere wijze hun doelen bereiken?

Bij wie ligt de verantwoordelijkheid?

Hoewel er Europese normen bestaan over straatverlichting, is er geen enkele wettelijke tekst die gemeentelijke overheden verplicht om hun wegen te verlichten. Daarentegen worden gemeenten en provincies als zijnde wegbeheerder er wel aan gehouden om alles in het werk te stellen om de veiligheid op hun grondgebied te verzekeren. Indien de verkeersveiligheid dan ook in het gedrang zou komen door een onderbreking van de straatverlichting, is dit dan ook ten minste gedeeltelijk de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het doven van de straatverlichting en de mogelijke negatieve gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid moeten dan ook voorwerp uitmaken van een nauwgezette analyse. Artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek (BW) bepaalt dat de wegbeheerder -gedeeltelijk de Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân- aansprakelijk is voor de schade die is ontstaan als gevolg van een gebrekkige staat van de weg. Hierbij is van belang hoe groot de kans op verwezenlijking van het gevaar is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs van de wegbeheerder te vergen zijn (straatverlichting herplaatsen).

Maak van je hert geen moordkuil

Sinds de verwijdering van straatverlichting aan de Schoterlandseweg hebben er al meerdere bekende ongevallen plaatsgevonden nabij het Katlikerschar. Tevens hebben door de verwijdering van de straatverlichting bijna ongevallen plaatsgevonden met de over populatie van damherten bij het Katlikerschar. Dit is in geding met de veiligheid van de weggebruikers. In 2021 is er door Plaatselijk belang Oude- en Nieuwehorne vastgesteld dat het aantal damherten in de gaten moeten worden gehouden. Met het oog op verkeersveiligheid kan er dan worden ingegrepen. Schokker concludeert dan ook dat er een ernstige gevaarlijke situatie in dit gebied heerst wat betreft de verkeersveiligheid. Daarnaast staat er in een kop van een artikel van Omrop fryslân dat de Provincie Fryslân de populatie levensgevaarlijk vindt voor weggebruikers. Volgens gedeputeerde Klaas Fokkinga hebben de dieren al tientallen verkeersongelukken veroorzaakt.

Deze situatie speelde zich al af voordat de straatverlichting is verwijderd. De standpunten in het beleidsplan en de uitspraken van de Provincie spreken elkaar tegen. Dit terwijl het beleidsplan ook mede door de Provincie is opgesteld. Tevens geeft de Gemeente dan wel Provincie aan dat door het plaatsen van de gevarenborden van overstekend wild, het probleem van de damherten te erkennen.

De zichtbaarheid van de damherten is door het verwijderen van de straatverlichting afgenomen. Het plaatsen van gevarenborden staat niet in verhouding met het weghalen van de straatverlichting, wanneer er gekeken wordt naar de verkeersveiligheid. Medewerker verkeersveiligheid van de Gemeente Heerenveen, J. de Jong, erkent dat er nu een gevaarlijke situatie is ontstaan, echter geeft hij als oplossing dat weggebruikers langzaam moeten gaan rijden op een 80 km/h weg. Deze oplossing levert een bijkomende gevaarlijke situatie op voor weggebruikers onderling.

In een artikel van de Leeuwarder Courant van 18 december 2012 ‘Weghalen lantaarnpalen Leeuwarden levensgevaarlijk’ waren fracties binnen de gemeente in Leeuwarden ook bezorgd over het weghalen van lantaarnpalen. Een D66 lid gaf toen aan dat het handiger was geweest om eerst lichtmasten uit te zetten, het effect te evalueren en pas daarna de mast definitief te verwijderen wanneer de uitkomst van de proef positief was geweest. Een VVD-lid stelt dat het verwijderen van de palen kan leiden tot verkeersonveilige situaties en sociaal onveilige plekken. In 2012 waren er al zorgen in Leeuwarden en dit ging over het centrum Leeuwarden. Misschien had de Gemeente Heerenveen ook eerst een proef kunnen doen en dit kunnen onderzoeken. Specifiek gericht op gevaarlijke plekken aan de Schoterlandseweg om maatwerk te verrichten op een specifieke plaats, in plaats van zich volledig in een tunnelvisie te verkeren en alles baseren op “een onderzoek”.

Bij de Tussentijdse technische vragen van uw Gemeente van 10 november jl. (IBABS ID: 37) geeft de heer J. Van Veen bij vraag 1 als antwoord: “Verkeers- en sociale veiligheid zijn twee belangrijke punten in de avond- en nachturen van de dag. Daarom plaatsen we nieuwe verlichting en markering om een betere balans te creëren, en daarom wordt de oude, rond schijnende en verblindende verlichting weggehaald”. Nu rijst de vraag: Waarom is er nog geen goede reflecterende markering en wanneer wordt er nieuwe verlichting geplaatst? U geeft in antwoord 3 van vraag 3 aan dat de markering van de wegbelijning van dusdanige kwaliteit is en er voldoende zicht is. Echter, is de markering onvoldoende reflecterend. Uw ambtenaar geeft zelfs aan dat bestuurders als oplossing maar langzamer moeten rijden in deze onveilige situatie die door de Provincie en u gecreëerd is. De Gemeente geeft aan dat er 800 nieuwsbrieven verstuurd zijn, waarvan 8 reacties zijn ontvangen. De vraag rijst nu waarom het aantal reacties zo relatief laag is. In de nieuwsbrief van 22 augustus 2022 staat dat de Schoterlandseweg een nieuwe, zuinige en milieuvriendelijke ledverlichting krijgt. Daarnaast staat er in de nieuwsbrief dat er een mogelijkheid bestaat tot het verwijderen van 100 lichtmasten. Aan het eind staat er: “vragen over de werkzaamheden of over ons lichtbeleid kunt u stellen aan Jan de Jong”. De nieuwsbrief is geen enquête. Enkel en alleen vragen konden worden gesteld. Naar mijn opvatting kon het College niet afgaan op 8 reacties, om tot een conclusie te komen of buurtbewoners het er wel of niet mee eens zijn.

Daarnaast wisten de bewoners toen nog niet wat de gevolgen waren wat betreft de verkeersveiligheid. Er is door R. Stoelwinder en mijzelf een ingezonden stuk gepubliceerd in de Heerenveense Courant en Groot-Heerenveen. Dit is gepubliceerd na de verwijdering van de lantaarnpalen. Uw inwoners zien nu pas wat voor gevolgen dit heeft veroorzaakt. Dit komt duidelijk naar voren in de reacties op het ingezonden stuk.

Lichtbeleid 2020-2024

In het beleidsplan 2020-2024 -vastgesteld door College B&W op 30 juni 2020- refereert men op p. 23 naar een wetenschappelijk onderzoek. U, College, refereert hier tevens meermaals naar, indien de Gemeenteraadleden over dit onderwerp vragen hebben met betrekking tot de verwijdering van de verlichting aan de Schoterlandseweg. Hieronder een weergave m.b.t. de Wet natuurbescherming:

'de nachten worden nog mooier'

leefgebieden van verschillende planten- en diersoorten. De aangewezen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden genieten een speciale bescherming; waardoor plannen/projecten met gevolgen voor een dergelijk gebied moeten worden getoetst aan bepaalde eisen. Verlichting kan negatieve gevolgen hebben voor fauna en toetsing van dit aspect is dan ook noodzakelijk binnen de omschreven richtlijngebieden.

[redacted] schadelijke gevolgen heeft op [redacted]
Kunstmatige verlichting kan nadelige [redacted]
[redacted] voor de voortplanting, oriëntatie, het biologische ritme, seizoenmigratie, versnippering van leefgebieden en het ongeschikt maken van foerageergebieden voor diersoorten.

Vanuit de ecologie is verlichting in het buitengebied en in natuurgebieden niet wenselijk.

[redacted]

[redacted] Vanuit deze gedachte is het raadzaam om in de natuurzones te overwegen om verlichting weg te laten, verlichting aan te passen/ vervangen door afgeschermd verlichting, te kiezen voor automatisch dimmende lichtbronnen of voor andere ecologisch verantwoorde mogelijkheden.

[redacted]

deze ge [redacted] tevens dient altijd conform de Wet Natuurbescherming de openbare verlichting niet storend te zijn (in of nabij het gebied) voor flora en fauna en zal dit conform wet worden gehandhaafd.



Men heeft het in het beleidsplan over een wetenschappelijk onderzoek van de Universiteit Wageningen (publicatie: 2003). Hierin staat dat uit het wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat er sterke bewijzen naar voren komen dat de openbare verlichting in het buitengebied en natuurgebieden schadelijke gevolgen heeft op flora en fauna populaties. Daar tegenover staat vanuit ecologisch vlak dat goede verlichting in de openbare ruimte, vanuit het oogpunt van verkeers- en sociale veiligheid niet onderschat moet worden.

De auteurs hebben een wetenschappelijk artikel gebruikt wat gaat over biodiversiteit en de invloed van licht op dieren. Het gaat hier niet over een wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid, waarom verlichting wel belangrijk is en op welke wegen nu juist wel goede verlichting van belang is. Tevens stampt het wetenschappelijk onderzoek van 2003. Indien men een beleidsplan opstelt, moet men niet in een tunnelvisie belanden. Men moet ruimdenkend zijn en alle factoren behandelen.

Nu is er een recent wetenschappelijk onderzoek van het instituut voor onderzoek verkeersveiligheid -SWOV- (“openbare en voertuigverlichting”, juli 2018). Dit instituut is een landelijk wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Hierin staat dat goede verlichting op wegen wel degelijk van belang is. Openbare verlichting maakt het mensen mogelijk om in het donker de weg, andere weggebruikers en de omgeving voldoende te onderscheiden. Toegespitst op de situatie aan de Schoterlandseweg, in combinatie met de over populatie herten, is dit van essentieel belang. Tevens geeft het wetenschappelijk onderzoek aan hoe hoger het lichtniveau is, hoe eerder een ander object wordt waargenomen. Bovendien vermindert de aanwezigheid van openbare verlichting verblinding door het grote contrast tussen de koplampen van andere auto’s met duistere omgeving, ook wel ‘headlight glare’ genoemd. Dergelijke verblinding zorgt vooral bij oudere verkeersdeelnemers voor een verhoogd risico op een ongeval.

Het college geeft als bijkomende reden, voor het laten verwijderen van de lichtmasten, dat automobilisten te snel rijden over de Schoterlandseweg. Dit wetenschappelijk artikel geeft aan dat er verschillende studies zijn die geen verschil in snelheid door openbare verlichting aantoont. Tevens geeft het wetenschappelijk artikel aan dat door openbare verlichting positieve invloed op gedrag onder automobilisten plaatsvindt. Dan rijst bij mij de vraag waar het college haar antwoorden op baseert.

Tevens geeft het artikel van SWOV het volgende aan:

2 Hoe belangrijk is (goede) verlichting voor de verkeersveiligheid?

Openbare verlichting

Uit de meta-analyses van studies uit verschillende landen blijkt dat het aantal ongevallen in het donker substantieel afneemt na het plaatsen van openbare verlichting [2] [4]. Op Nederlandse wegen neemt het aantal letselongevallen in het donker met 50% af na plaatsing van openbare verlichting [7]. De positieve effecten van verlichting worden doorgaans afgezwakt doordat mensen de neiging hebben zich minder veilig te gedragen op het moment dat de omgeving veiliger aan doet. Dit heet ‘gedragscompensatie’ [6]. Toch is het netto-effect (zeer) positief.

Tabel 1. Effect van openbare verlichting op voorheen onverlichte wegen op ongevallen in het donker¹ [2].

Type weg/wegomgeving	Dodelijke ongevallen	Letselongevallen	Ongevallen met bliksschade
Alle typen wegen	-60%	-23%	-16%
Snelwegen	niet bepaald	-13%	niet bepaald
Landelijke omgeving	-87%	-26%	-27%
Stedelijke omgeving	-43%	-29%	-14%
Kruispunten in landelijke omgeving	niet bepaald	-22%	-30%

1. Voor een aantal categorieën (ongevallen met gewonden bij alle wegen en wegen in landelijke gebieden) omvatte de meta-analyse van Elvik et al. voldoende resultaten om de resultaten te corrigeren voor publicatiebias. Publicatiebias verwijst naar de vertekening die ontstaat doordat vooral onderzoeksresultaten worden gepubliceerd als deze significant of positief zijn, waardoor onderzoeken met negatieve of onduidelijke resultaten onderbelicht worden. Omdat niet alle categorieën op deze bias zijn gecorrigeerd, worden in deze factsheet alleen de ongecontroleerde resultaten weergegeven zodat de resultaten vergelijkbaar zijn.

Tabel 1 laat zien dat het plaatsen van openbare verlichting langs wegen meer effect heeft op het aantal ongevallen met een fatale afloop dan op het aantal ongevallen met gewonden of met alleen bliksschade. Ook heeft verlichting meer invloed in landelijke dan in stedelijke gebieden, vooral op ongevallen met een fatale afloop. Het plaatsen van openbare verlichting heeft bovendien meer effect op het risico dat voetgangers lopen een ongeval te krijgen, dan op het risico dat gemotoriseerd verkeer loopt [2] [8]. Onderzoek in Nederland wijst ook uit dat openbare verlichting een groter effect heeft op de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietzers) dan op de veiligheid van bestuurders van motorvoertuigen [7].

Onderzoek naar de verhoging van het bestaande verlichtingsniveau laat zien dat het effect afhangt van de mate van de verhoging en het verlichtingsniveau in de uitgangssituatie [2] [9]. Zie *Tabel 2*.

Tabel 2. Het effect van verhoging van het lichtniveau op het aantal ongevallen in internationale studies [2]

Mate van verhoging lichtniveau	Dodelijke ongevallen	Letselongevallen	Ongevallen met bliksschade
Tot verdubbeling	niet bepaald	-8%	-1%
Twee tot vijfvoudige	niet bepaald	-13%	-9%
Meer dan vijfvoudige	-50%	-32%	-47%

Dit betekent niet dat het uitschakelen van verlichting of het verlagen van het verlichtingsniveau altijd een negatief effect op verkeersveiligheid heeft. Dit effect blijkt afhankelijk van de mate van verlaging van het verlichtingsniveau en de omstandigheden op de weg, zoals de verkeersintensiteit en de complexiteit van het wegontwerp (zie ook de vraag [*Wat is het veiligheidseffect van het \(gedeeltelijk\) uitschakelen van de openbare verlichting op de snelweg?*](#)).

Het gehele wetenschappelijke artikel bestuderen? Raadpleeg:
https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Verlichting_o.pdf.

In het artikel van trouw (<https://www.trouw.nl/opinie/het-licht-weer-aan-op-de-snelweg-wat-een-onzinnig-voorstel~b8c9380d/>) staat verder het volgende:

	
Wonderlijk genoeg staat Van Nieuwenhuizen helemaal niet stil bij al deze alternatieven. Zo blijft het ook gissen naar hoe het was gesteld met de verkeersveiligheid op de snelwegen waar sinds 2013 het licht wel is gedoofd. Misschien omdat klopt wat Rijkswaterstaat in 2011 voorspelde, namelijk dat wel of geen licht nauwelijks gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid? Rijkswaterstaat concludeerde toen ook dat wie per se toch ergens licht wil aandoen, daarvoor het beste kan kiezen voor de relatief gevaarlijke provinciale wegen. Hoog scoren ook de kruispunten in steden. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers zijn en blijven toch vooral fietsers en voetgangers. Maar hun positie verbeteren, is pas écht moeilijk. Wie daarin slaagt, mag zich met recht minister van verkeersveiligheid noemen.	Tot die 2000 kilometer donkere snelweg is het nooit gekomen. De teller stakte twee jaar geleden bij 550 kilometer. Nu doet minister Cora van Nieuwenhuizen (verkeersveiligheid) op het snelwegennet het licht weer aan, schrijft ze aan de Tweede Kamer. Ze voert hiermee uit wat in het regeerakkoord is afgesproken. Alleen wegen in natuurgebieden met beschermde dieren blijven voorlopig 's avonds en 's nachts in het duister gehuld, maar Rijkswaterstaat gaat uitzoeken of ook daar het licht weer aan kan. Van Nieuwenhuizen verwacht dat dat vrijwel overal het geval is. Het is een onzinnig voorstel, waarvoor iedere serieuze argumentatie ontbreekt. Van Nieuwenhuizen baseert zich op een 'factsheet' van de SWOV, het Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Kort gezegd komt dat erop neer dat verlichting bijdraagt aan verkeersveiligheid en de beleving daarvan.

Waarom is dit niet meegenomen in het schrijven van het beleidsplan. In dit artikel staat tevens dat Van Nieuwenhuizen (Verkeersveiligheid) de lichten op de snelweg weer aan doet en baseert zich tevens op het wetenschappelijk onderzoek van de SWOV. Tevens geeft dit artikel weer dat Rijkswaterstaat concludeert dat wie per se licht wil aandoen, daarvoor het beste kan kiezen voor de relatief gevaarlijke provinciale wegen.

Licht in de duisternis of valse hoop?

Voor de veiligheid van de weggebruikers ter hoogte van het Katlijkerschar, Mildam en Oude- en Nieuwehorne verzoeken wij de Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân om het beleid te herzien. Dit omtrent het beleidspunt dat er op risicosituaties en knelpunten de straatverlichting blijft bestaan.

Door de verschillende situaties welke voor de verwijdering van de straatverlichting al hebben plaatsgevonden met de damherten, is het in belang voor de veiligheid van de weggebruikers dat de straatverlichting weer geplaatst wordt in deze gebieden. Dit om ongevallen met de toenemende roedel damherten te minimaliseren.

Om toch aan het beleidsdoel van 46.000 kWh jaarlijks te besparen tot 2024, kan er ook gekeken worden waar de straatverlichting in centra van de gemeente gedimd dan wel verwijderd kunnen

worden. In het beleidsplan staat daarnaast dat de reikwijdte m.b.t gemeentelijke verlichting ook van toepassing is op de seizoenverlichting (kerst etc.) dan wel centrumverlichting. De Gemeente Heerenveen is hier niet zichtbaar in meegegaan en heeft het hoofddoel besparing afgeschoven naar buitengebieden. Dit besluit levert aanzienlijk gevaarlijke situaties op in de buitengebieden, ten opzichte van dimmen/verwijderen van centrumverlichting en/of seizoenverlichting. Gemeenten c.q. Provincie als zijnde wegbeheerder dienen de veiligheid op hun grondgebied te verzekeren, dit standpunt kan niet gewaarborgd worden in de huidige situatie aan de Schoterlandseweg.

In het lichtbeleidsplan 2020-2024 van de Gemeente Heerenveen staat duidelijk dat alvorens men over gaat tot verwijdering van lantaarnpalen, men goede wegmarkering op het wegdek moet aanleggen. Dit is tot heden niet gebeurt. Mijn vraag in dezen is waarom dit nog niet is gebeurt?

In het lichtbeleidsplan 2020-2024 van de Gemeente Heerenveen staat tevens dat de lantaarnpalen ook eerst gedoofd kunnen worden om inzichtelijk te krijgen wat voor invloed dit heeft op weggebruikers en of de veiligheid niet in gedrang komt. Dit is niet gebeurd. Men is gelijk over gegaan tot verwijdering van de lichtmasten. Waarom heeft de Gemeente Heerenveen dit niet eerst onderzocht?

In het lichtbeleidsplan 2020-2024 van de Gemeente Heerenveen staat enkel en alleen een wetenschappelijk onderzoek wat zeer gedateerd is, namelijk 2003. Dit achterhaalde onderzoek gaat enkel en alleen over de nadelige gevolgen van openbare verlichting op de flora en fauna. Niet over de verkeersveiligheid. Waarom heeft de auteur zich enkel en alleen gericht op een wetenschappelijk onderzoek wat zeer gedateerd is en zich niet gericht op recente wetenschappelijke onderzoeken met betrekking tot verkeersveiligheid? Verkeerde de auteur in een tunnelvisie?

Waarom heeft het college / Provincie alvorens het besluit tot verwijdering van de lichtmasten niet het SWOV of een ander wetenschappelijk instituut ingeschakeld om onderzoek te laten doen op deze specifieke situatie aan de Schoterlandseweg?

Het heeft er alle schijn van dat de Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân het besluit te snel hebben gemaakt. Dat men deze zeer onveilige verkeerssituatie, door het verwijderen van de 100 lichtmasten, had kunnen voorzien. Dit had men kunnen weten, indien men eerst een proef had gedaan om de lichten te doven, onderzoek laten uitvoeren door een instituut (maatwerk), of tijdens het maken van het beleidsplan zich breder had moeten focussen op verschillende literatuur en wetenschappelijke onderzoeken. Men heeft dit niet gedaan met alle gevolgen van dien. Er zou hier zelfs sprake zijn van een onzorgvuldig, maar tevens onrechtmatig besluit.

De Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân kan gedeeltelijk verantwoordelijk worden gehouden voor ongelukken welke zijn ontstaan door de verwijdering van straatverlichting bij knelpunten en risicosituaties, aldus artikel 6:174 BW.

Het verzoek

Voor de veiligheid van de weggebruikers ter hoogte van het Katlijkerschar, Mildam en Oude- en Nieuwehorne verzoeken wij de Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân om het beleid te herzien. Ten eerste omtrent het beleidspunt dat er op risicosituaties en knelpunten de straatverlichting blijft bestaan. Ten tweede omtrent het feit dat de Gemeente Heerenveen en de Provincie Fryslân niet eerst een proef hebben gedaan met het doven van lichten en dat er tot heden geen goede markering op de Schoterlandseweg aanwezig is. Ten derde dat het beleidsplan

zich grotendeels richt op een paar onderwerpen met een gedateerd wetenschappelijk onderzoek dat zich niet tot nauwelijks richt op verkeersveiligheid kwesties en recentere wetenschappelijke onderzoeken met betrekking tot straatverlichting en verkeersveiligheid.

Tevens wil ik graag worden gehoord bij de eerstvolgende commissievergadering, zodat ik mijn zienswijze naar voren kan brengen.