

## Beleidsplan Duurzame Openbare Verlichting 2012

B.F. Dennenberg

oktober 2012



## Inhoudsopgave

|     |                                                  |    |
|-----|--------------------------------------------------|----|
| 1.  | Functies openbare verlichting.....               | 5  |
| 2.  | Huidige situatie openbare verlichting.....       | 5  |
| 3.  | Inventarisatie huidige openbare verlichting..... | 5  |
| 4.  | Bestaande onderzoeken .....                      | 6  |
| 5.  | Wetgeving, normen en richtlijnen .....           | 6  |
| 6.  | Mogelijkheden duurzaamheid & innovatie.....      | 6  |
| 7.  | Licht op Maat .....                              | 7  |
| 8.  | Visievorming .....                               | 7  |
| 9.  | Kaderstelling en einddoelen .....                | 8  |
| 10. | Hoofdkenmerken per functionele eenheid .....     | 9  |
| 11. | Texelse praktijk richtlijnen.....                | 9  |
| 12. | Texelse verlichtingsnormen.....                  | 12 |
| 13. | Bijzondere situaties.....                        | 13 |
| 14. | Afwijkende situaties en bijzondere gevallen..... | 13 |



# Beleidsplan Duurzame Openbare Verlichting 2012

## 1. Functies openbare verlichting

Openbare verlichting heeft 3 hoofdfuncties. Dit zijn: verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid.

1. Verkeersveiligheid wordt bepaald door de mate waarin weggebruikers (bestuurders en voetgangers) tijdens duisternis inzicht krijgen in de wegsituatie, het verder verloop van de weg en de medeweggebruikers.
2. Sociale veiligheid is de veiligheid van mensen binnen openbare ruimte in het kader van openbare orde en veiligheid. Openbare verlichting kan het zicht van mensen tijdens duisternis vergroten en op die manier de sociale controle versterken die nodig is voor de sociale veiligheid.
3. Leefbaarheid is de mate van kwaliteit waarin mens en natuur kunnen leven in de openbare ruimte. Het gaat hierbij voornamelijk om de esthetische sfeer van de omgeving en het comfort dat de mensen ervaren, maar ook in hoeverre de natuur niet verstoord wordt gedurende de nacht.

## 2. Huidige situatie openbare verlichting

De gemeente Texel heeft geen vastgesteld beleid omtrent openbare verlichting. Daarnaast is er ook geen beheersplan. Beheer en onderhoud vinden plaats op basis van binnengekomen meldingen over verlichting die niet brandt. Het huidige budget is gebaseerd op ervaringscijfers over de afgelopen jaren.

Dit brengt met zich mee dat er geen planmatig onderhoud plaatsvindt, plus dat hierdoor ook niet voorzien wordt in de te verwachten onderhoudskosten en de hiermee samenhangende budgetten. Daarnaast is zonder specifiek beleid het moeilijk om de verlichting op een consistente en georganiseerde manier aan te pakken.

Buiten de gemeente Texel zijn nog 4 andere partijen die ook openbare verlichting beheren.

Dit zijn:

1. Rijkswaterstaat - Veerhaven 't Horntje
2. Provincie Noord-Holland - Pontweg, gedeelte veerhaven tot rotonde Akenbuurt
3. Bedrijven - Vakantieparken, eigen terrein
4. Bewoners - eigen erf

## 3. Inventarisatie huidige openbare verlichting

De gemeente Texel heeft diverse soorten masten, armaturen en lampen langs haar wegen staan, met de daarbij behorende kasten en bekabeling. Qua aantallen betreft de openbare verlichting in totaal ongeveer 3.100 lichtpunten. Het jaarlijkse energieverbruik is ongeveer 544 MWH. De CO2 uitstoot voor de hiervoor benodigde energie bedraagt 326 ton.

Financieel geeft de gemeente jaarlijks ongeveer € 280.000 uit aan het beheer en onderhoud, waarvan ruim € 50.000 aan energiekosten.

Een onderdeel van de openbare verlichting zijn de lichtmasten. Een gedeelte van de deze masten zijn in de 50-er en 60-er jaren geplaatst. Deze masten zijn aan het einde van hun technische levensduur, wat inhoudt dat in de komende jaren deze vervangen moeten worden. Dit betekent derhalve flink hogere onderhoudskosten voor de komende jaren.

Een deel van de verlichting stamt uit de 70-er en 80-er jaren. Dit betreft met name de oranje schijnende SOX-verlichting. Dit is ook de oudste verlichting qua armaturen en is inmiddels flink gedateerd. De andere verlichting is relatief modern. De laatste jaren is ook op Texel de LED verlichting geïntroduceerd. Zie de hiervoor beschreven pilots.



#### 4. Bestaande onderzoeken

In maart 2007 is onderzocht de nachtelijke hemelhelderheid op Texel. Gekeken is hierbij naar de mate van lichtvervuiling op Texel. Naar voren kwam dat in het algemeen op Texel de nachtelijke duisternis groter is dan de gemiddelde natuurlijke duisternis in de rest van Nederland. Dit kan nog versterkt worden door meer verlichting op maat toe te passen en armaturen te gebruiken die minder strooilight geven. Qua locaties worden specifiek genoemd: veerhaven, haven Oudeschild (deze verlichting is inmiddels in 2012 vervangen), De Koog, kustpark Texel en De Krim.

De potentiële besparingen op energieverbruik, plus de mate van efficiëntie van de huidige openbare verlichting (mate van verlichting versus de hiervoor benodigde energie), zijn in 2009 onderzocht. Qua energie kan door het toepassen van energiezuinige armaturen ca. 25% bespaard worden. Qua efficiëntie scoorde de gemeente gemiddeld het energielabel D op een range van A (goed) - G (slecht).

#### 5. Wetgeving, normen en richtlijnen

##### *Wetgeving*

Volgens artikel 174 van het Burgerlijke Wetboek, deel 6, is een gemeente aansprakelijk voor het beheer van de weg en de bijbehorende openbare verlichting. De gemeente moet bij een verkeersongeval kunnen aantonen dat de toestand van de weg (met de bijbehorende verlichting) voldoet aan de eisen die men daaraan gegeven de omstandigheden mag stellen en geen gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid. Als de gemeente dit niet kan aantonen, dan is zij risicoaansprakelijk. Hoewel er geen bindende regels zijn opgesteld voor de kwaliteit van de openbare verlichting, zal in de praktijk een rechter de richtlijnen van de NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde) hanteren, tenzij de gemeente zelf een afwijkend verlichtingsbeleid voert. Dit beleid moet rationeel onderbouwd en door de gemeenteraad vastgesteld zijn.

##### *Normen*

Qua materialen gelden er Europese normen voor de openbare verlichting.

##### *Richtlijnen*

De Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV) heeft richtlijnen uitgegeven in de Richtlijnen Openbare Verlichting (ROVL) 2011. In de praktijk volgt de gemeente Texel deze richtlijnen. Maar zoals eerder vermeld, mag worden afgeweken van deze richtlijnen, zeker als daar goede aanleiding voor is. Binnen de gemeente Texel kunnen bijvoorbeeld lokale omstandigheden (natuurgebieden, zeer gering verkeer in de nacht), maar ook ambities voor het versterken van de nachtelijke duisternis aanleiding zijn om af te wijken van de richtlijnen. Een vastgesteld beleidsplan kan hierbij helpen om een consistent beleid te voeren.

De politie heeft het Politiekeurmerk Veilig Wonen uitgegeven. Dit richt zich met name op de openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte. Hierin is veel overlap met de ROVL 2011.

Het Agentschap NL heeft een labelsysteem ontwikkeld voor de efficiëntie van het energieverbruik van openbare verlichting.

#### 6. Mogelijkheden duurzaamheid & innovatie

De ontwikkelingen op het gebied van duurzame openbare verlichting, plus innovaties gaan zeer snel. Belangrijk hierbij is dat zij geen concessies mogen doen aan de oorspronkelijke functies van openbare verlichting.

Een grote stap in de ontwikkeling van openbare verlichting is de invoering van de led-lamp. Een zeer belangrijk aspect hierin is het hoge aantal branduren (50- tot 100.000 branduren, oftewel 12 tot 24 jaar). Ontwikkelingen in de led lamp verder zijn verbetering van de technische prestaties. Dit zijn onder andere verhoging van de efficiëntie (de hoeveelheid licht per watt), plus verbetering van de kleureigenschappen.

Een ontwikkeling van de laatste jaren is het toepassen van een type lamp die gebruik maakt van de hoge lichtgevoelige eigenschappen van het deel van het menselijk oog dat gebruikt wordt tijdens het zien in de duisternis (mesopisch licht). Bij lage energieniveaus kan al een hoge mate van zichtbaarheid bereikt worden.

Genoemd kunnen ook worden de verschillende dimtechnieken en slimme aan- en uitschakelaars die reageren op de aanwezigheid van verkeer.

Een nieuwe toepassing is contourverlichting. Dit wordt ook wel actieve markering genoemd. Door middel van lichtstippen (studs) kan de contour van de weg aangegeven worden. Met name voor hoofdrijbanen met gemotoriseerd verkeer kan dit een uitstekend alternatief zijn voor “normale” openbare verlichting. Een grote energiereductie is hierdoor mogelijk. Ook voor fietspaden is deze vorm van verlichting mogelijk.

Een andere nog te noemen toepassing is reflecterend wegmeubilair (borden, schrikhekken, berm palen en dergelijke). Dit wordt ook wel passieve markering genoemd. Met name voor het buitengebied is deze toepassing belangrijk. Kruispunten, splitsingen, bochten en andere bijzondere wegsituaties kunnen hiermee in het donker door de verlichting van het verkeer gelokaliseerd worden. Tevens werkt het attentieverhogend.

## 7. Licht op Maat

De huidige praktijk op Texel is dat binnen de bebouwde kom openbare verlichting wordt toegepast. Buiten de bebouwde kom alleen op de hoofdwegen ter plaatse van kruispunten en rotondes. In het licht van het versterken van de nachtelijke duisternis, maar ook om energie te besparen, kan het toepassen van openbare verlichting genuanceerd worden. Een begrip hierin is: “Licht op maat”. Dit wil zeggen: alleen verlichten als de situatie er om vraagt, op die plekken waar het nodig is en wanneer het nodig is.

In de praktijk betekent dit ten aanzien van elke situatie de keuze gemaakt wordt uit: niet verlichten, passief markeren, actief markeren of wel verlichten.

Indien de keuze valt op “wel verlichting” worden alleen de oppervlaktes verlicht die verlicht moeten worden. Derhalve geen overmatige verlichting en zeker geen strooilight naar de omgeving toe. Verder wordt de verlichting verkeersgerelateerd (dynamisch) toegepast. Dit betekent dat de verlichting alleen maar brandt als er verkeer is of op tijden dat de openbare orde en veiligheid hierom vraagt. Dit is echter een complexe en kostbare uitvoering. In de praktijk is het handiger dat er vaste tijden zijn dat de verlichting volledig brandt, bijvoorbeeld tijdens de avond- en de ochtenduren. Tijdens de andere nachtelijke uren wordt ervoor gekozen om de verlichting te dimmen of afhankelijk van de situatie te doven.

## 8. Visievorming

Gezien de ambities van de gemeente Texel op het gebied van duurzaamheid (energieneutraal in 2020) en het versterken van de nachtelijke duisternis is het van belang om een visie te hebben ten aanzien van openbare verlichting. Daarnaast is het van belang om deze visie in kader van wet- en regelgeving ook vast te leggen en vast te stellen. In deze visie speelt het financieel op orde hebben van de voor de openbare verlichting noodzakelijke onderhoudsbudgetten ook een belangrijke rol. Wat hierin meespeelt zijn mogelijke subsidies in het kader van duurzaamheid.

De visie van de gemeente Texel ten aanzien van openbare verlichting is:

1. “licht op maat” principe;
2. energiezuinige en duurzame verlichting;
3. duurzame opwekking van de benodigde energie;
4. kostenreductie in beheer en onderhoud.

Op termijn is het verduurzamen van het opwekken van de nog benodigde energie in het kader van een energieneutraal Texel onontbeerlijk.



Dit geeft de volgende hoofdlijnen van beleid.

1. Als boegbeeld optreden van de filosofie "Licht op maat"
2. Duisternis concreet uitdragen als kernwaarde
3. Modellen en stappenplannen ontwikkelen voor de implementatie ervan
4. Praktische onderhoud- en beheergereedschappen ontwikkelen voor het handhaven van het beleid
5. Gebruik maken van de allernieuwste technieken en innovaties
6. Duurzaam opwekken door middel van zonne-energie
7. Toepassen van Cradle to Cradle® principe (recyclen van materialen)

Dit beleid dient in samenwerking met sterke partners (andere overheden, bedrijven en organisaties) handen en voeten gegeven te worden.

## 9. Kaderstelling en einddoelen

Voor het uitwerken van de hoofdlijnen van beleid is het noodzakelijk om, zo mogelijk, ook cijfermatig doelen te stellen. Hiermee kan ook nagegaan worden of het gewenste beleid succes heeft. Het beleid zal in ieder geval op het gebied van de volgende criteria in 2015 succes moeten boeken ten opzichte van 2009.

| 2011             | Doel                                                                                 | 2015            |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|                  | <b>Verkeersveiligheid</b>                                                            |                 |
| 12 (2010)        | Minder slachtoffers per jaar tijdens de nachtelijke uren                             | 8               |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Sociale veiligheid</b>                                                            |                 |
|                  | Minder criminaliteit & vandalisme                                                    |                 |
|                  | Handhaving van het huidige gevoel van veiligheid                                     |                 |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Leefbaarheid</b>                                                                  |                 |
|                  | Betere sfeer en kwaliteit van de omgeving                                            |                 |
| 5                | Minder klachten over lichthinder                                                     | 2               |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Duurzaam</b>                                                                      |                 |
| 544 MWH/jaar     | 100% minder energieverbruik                                                          | 0 MWH/jaar      |
| 326 ton/jaar     | 100% minder CO2 uitstoot                                                             | 0 ton/jaar      |
|                  | Hogere ecologische effecten                                                          |                 |
| 1,63 (max CD/m2) | Minder lichtvervuiling/lagere hemelhelderheid                                        | 0,8 (max CD/m2) |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Onafhankelijk</b>                                                                 |                 |
| 60%              | Meer OVL-energienetten in eigen beheer                                               | 70%             |
| 53 st            | Meer OVL-kasten in eigen beheer                                                      | 62              |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Financieel aantrekkelijk</b>                                                      |                 |
| € 280.000        | Lagere jaarlijkse beheerskosten                                                      | € 140.000       |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Innovatief</b>                                                                    |                 |
|                  | Een nieuwe manier van denken t.a.v. openbare verlichting                             |                 |
|                  |                                                                                      |                 |
|                  | <b>Inspirerend</b>                                                                   |                 |
|                  | Navolging bij burgers, bedrijven en organisaties; voorbeeldfunctie qua duurzaamheid. |                 |



## 10. Hoofdkenmerken per functionele eenheid

### Dorpscentra

Leefbaarheid en sociale veiligheid zijn hier de belangrijkste aspecten. Een goede kleurweergave is noodzakelijk om gezichten te herkennen. Derhalve wit licht. Het dimmen van verlichting is mogelijk. In het kader van openbare orde en veiligheid wordt de verlichting in uitgaansgebieden in dorpscentra niet gedoofd. Specifieke bebouwing kan op bijzondere wijze verlicht worden.

### Woonwijken

In deze straten zijn verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid van belang. Ook hierin is een goede kleurweergave noodzakelijk; dus wit licht. De verlichting brandt verkeersgerelateerd. In de late avonduren wordt deze gedimd. In de middernachtelijke uren (van 01.00 tot 05.00 uur) wordt de verlichting gedoofd.

### Ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Op deze wegen is de verkeersveiligheid het belangrijkste aspect. Dimmen wordt toegepast. Doven niet. Vanwege de voetgangers op dit type wegen wordt wit licht toegepast.

### Bedrijventerreinen

De sociale veiligheid is in deze gebieden belangrijk. Derhalve wordt wit licht toegepast. Afhankelijk van het verkeer kan de verlichting gedimd worden. Doven behoort tot de mogelijkheden.

### Hoofdwegen buiten de bebouwde kom

Dit betreffen de Pontweg, Akenbuurt, Kogerweg, Nieuwlanderweg en de Postweg. Verkeersveiligheid is hier het belangrijkste aspect. Belangrijke kruispunten worden verlicht. Daarnaast kan actieve markering toegepast worden. Bij minder belangrijke kruispunten wordt passieve markering toegepast. Zolang sociale veiligheid geen rol speelt, hoeft geen wit licht te worden gebruikt. Afhankelijk van de hoeveelheid verkeer wordt de verlichting gedimd. Op locaties waar natuurwaarden een rol spelen kan overwogen worden om bij geen verkeer de verlichting in zijn geheel te doven.

### Overige wegen in het buitengebied

Deze wegen worden in principe niet verlicht. Passieve markering kan afhankelijk van de verkeerssituatie toegepast worden.

### Fiets- en voetpaden in het buitengebied

Het gaat hierbij om verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Waar deze langs hoofdwegen liggen, worden ter plaatse van kruispunten de fiets- en voetpaden meeverlicht. Op wegvakken wordt geen verlichting geplaatst, behoudens in bijzondere omstandigheden. Bij aparte oversteken wordt in principe geen verlichting toegepast. Afwijkingen hierop zijn in bijzondere omstandigheden mogelijk.

## 11. Texelse praktijk richtlijnen

Voor de goede uitvoering in de praktijk is eenduidigheid in de openbare verlichting noodzakelijk. Dit vergroot de herkenbaarheid van de gebieden, waarmee tevens de verkeersveiligheid gediend is. De gemeente Texel hanteert hierbij de ROVL 2011. De ROVL 2011 biedt ruimte voor het dimmen en doven van de openbare verlichting, plus het toepassen van actieve markering. Ze geeft echter niet aan onder welke omstandigheden de verschillende verlichtingsmogelijkheden van toepassing zijn. Voor de praktijk is dit echter wel van belang. Daarom zijn voor dit beleidsplan gericht op de Texelse situatie specifieke richtlijnen ontwikkeld. Zie het stroomschema hierna.

De Texelse praktijk richtlijnen bepalen via 8 variabelen welke manier van verlichting toegepast wordt: niet verlichten, passieve markering, actieve markering, verlichten.

De 8 variabelen zijn:

**1. Buiten of binnen de bebouwde kom?**

Binnen de bebouwde kom altijd verlichting toepassen. Buiten de bebouwde kom afhankelijk van ondermeer sociale controle.

**2. Sociale controle aanwezig?**

Verlichting met sociale controle is een uitstekende combinatie. Bij geen sociale controle kan verlichting juist averechts werken. Verlichting wordt dan afhankelijk van de aanwezigheid van voetgangers en van de kans op criminaliteit of vandalisme.

**3. Kans dat er voetgangers oversteken?**

De aanwezigheid van voetgangers vraagt extra oplettendheid van het verkeer, waardoor verlichting noodzakelijk is.

**4. Kruisend verkeer, rotonde, scherpe bocht of andere bijzondere (conflict)situatie**

De kans op conflicterend verkeer vraagt dat het verkeer extra alert is. Druk verkeer of een bijzondere manoeuvre kan de oorzaak zijn dat er of markering of verlichting aangebracht moet worden.

**5. Druk verkeer of complexe navigatie?**

De aanwezigheid hiervan vraagt voldoende zicht. Afhankelijk hiervan dient er markering of verlichting aangebracht te worden.

**6. Belangrijke hoofdweg?**

Een hoofdweg vraagt vanwege het intensieve gebruik om een hierop gerichte inrichting van de weg. Door markering van de kruising valt het 's nachts goed op, zodat het verkeer goed op de nadering van de kruising kan anticiperen.

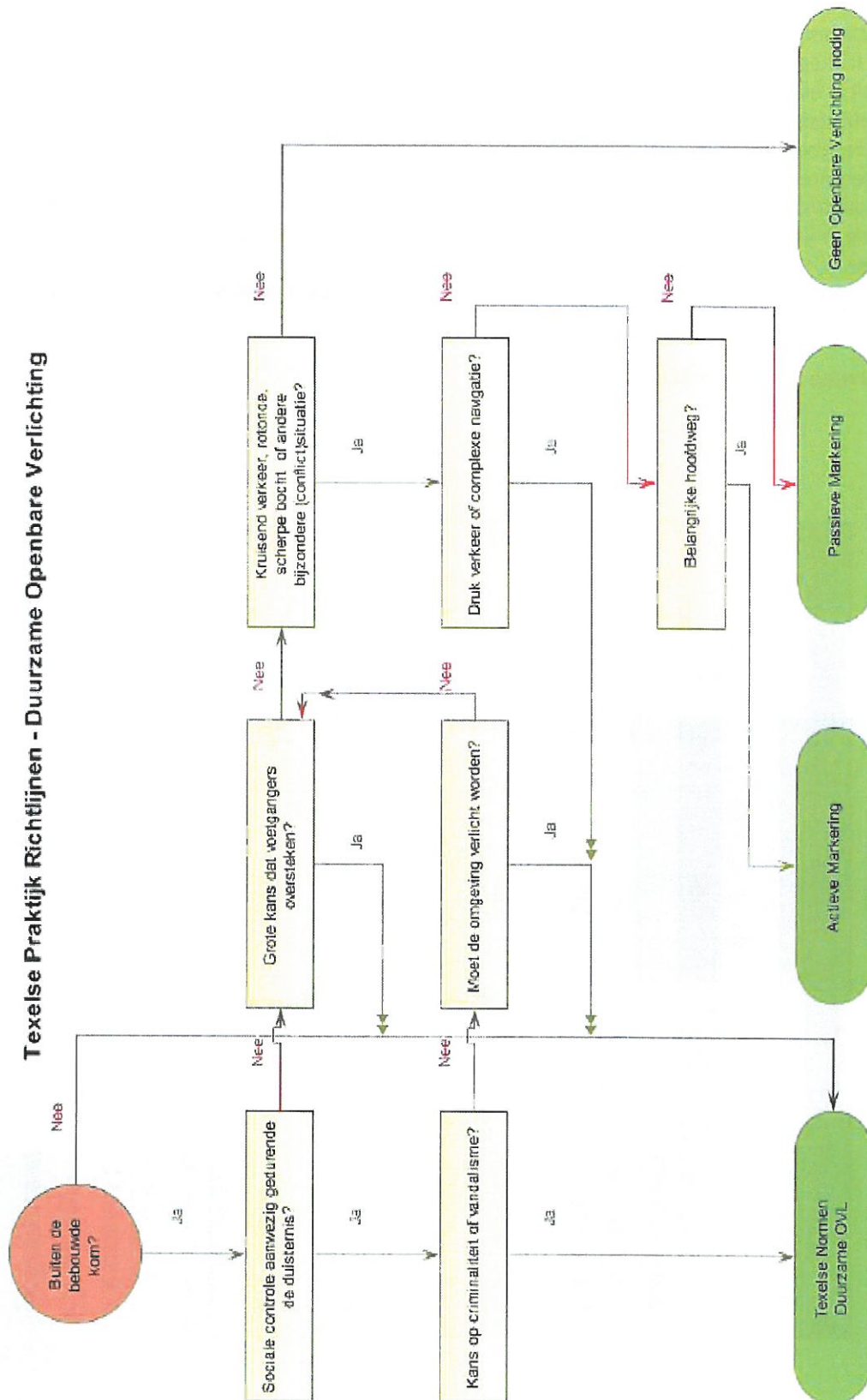
**7. Kans op criminaliteit of vandalisme?**

Mits er sociale controle is, is in het kader van openbare orde en veiligheid verlichting noodzakelijk.

**8. Moet de omgeving verlicht worden?**

Speciale gebieden moeten vanuit hun functie op basis van verkeers- of sociale veiligheid of vanuit leefbaarheid verlicht worden. Gebieden op korte afstand gelegen tussen 2 verlichte locaties moeten verlicht worden. Hierdoor ontstaat er een gelijk verlichtingsniveau, waardoor het oog niet telkens op een veranderend verlichtingsomgeving moet reageren.

## Texelse Praktijk Richtlijnen - Duurzame Openbare Verlichting





## 12. Texelse verlichtingsnormen

Als de uitkomst op basis van het schema onder punt 11 is dat er openbare verlichting aangebracht moet worden, hanteert de gemeente Texel de ROVL 2011. De ROVL 2011 biedt mogelijkheden voor dimmen en doven. Dit is mogelijk als er een lage verkeersintensiteit is. In de ROVL wordt dit echter niet gekwantificeerd. Voor de praktijk is het toch gewenst dat er hiervoor richtlijnen zijn.

Voor de Texelse praktijk wordt de verkeersintensiteit gerelateerd aan de boottijden. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op Texel buiten de vaartijden van de veerboten in de nacht zeer laag. Gekozen wordt dan ook om tussen 23.00 uur en 05.00 uur de verlichting te dimmen naar 50%. Daarbovenop wordt de verlichting in woonkernen tussen 01.00 uur en 05.00 uur gedoofd, omdat het verkeer daar nagenoeg nihil is. Zie verder de onderstaande tabel.

Hiermee wordt enorm veel bespaard op het energieverbruik, plus dat het de nachtelijke duisternis op Texel versterkt.

Tabel Texelse normen verlichting

| Regel & schakelschema<br>Wanneer dimmen en doven | Tijdstip A<br>vanaf 5:00 tot zonsopkomst<br>& zonsopgang tot 23:00<br>Niveau | Tijdstip B<br>23:00-1:00<br>Niveau | Tijdstip C<br>1:00-5:00<br>Weekend<br>Niveau | Tijdstip D<br>1:00-5:00<br>Rest vd week<br>Niveau |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Straten in dorpscentra</b>                    |                                                                              |                                    |                                              |                                                   |
| Dorpskernstraten (Rood)                          | 100%                                                                         | 50%                                | 100%                                         | 50%                                               |
| Rest van de centra                               | 100%                                                                         | 50%                                | 0%                                           | 0%                                                |
| <b>Straten in woonwijken</b>                     | 100%                                                                         | 50%                                | 0%                                           | 0%                                                |
| <b>Wijkontsluitingswegen</b>                     |                                                                              |                                    |                                              |                                                   |
| Belangrijke ontsluitingswegen (Rood)             | 100%                                                                         | 50%                                | 50%                                          | 50%                                               |
| Rest                                             | 100%                                                                         | 50%                                | 0%                                           | 0%                                                |
| <b>Bedrijventerreinen</b>                        | 100%                                                                         | 50%                                | 0%                                           | 0%                                                |
| <b>Wegen buiten de bebouwde kom</b>              |                                                                              |                                    |                                              |                                                   |
| Hoofdwegen > 60 km/u (Rood)                      | 100%                                                                         | 50%                                | 50%                                          | 50%                                               |

Voor de exacte verlichtingsklassen voor iedere type weg, zie ROVL 2011 van de NSW.

NB: De verlichtingsniveaus voor buiten de bebouwde kom gelden alleen voor de bijzondere situaties!

(zie Richtlijnen Duurzame Openbare Verlichting Texel om te raadplegen wanneer gedoofd of gemarkeerd mag worden)



## 13. Bijzondere situaties

### 1. Natuurgebieden

Veel van het Texelse buitengebied kan beschouwd worden als natuurgebied. Daarbij valt een groot deel ervan binnen de EHS. Vanwege deze bijzondere gebieden vraagt dit speciale aandacht ten aanzien van het versterken van de nachtelijke duisternis. Primair betekent dit geen verlichting in het buitengebied in het algemeen en in de EHS in het bijzonder, met uitzondering van de hoofdwegen: Pontweg, Akenbuurt, Kogerweg, Nieuwlanderweg en de Postweg. Als vanwege verkeersveiligheid of sociale veiligheid ook andere gebieden in het buitengebied of binnen de EHS verlicht moeten worden, wordt in eerste instantie gekeken of volstaan kan worden met passieve of actieve markering. Eventuele noodzakelijke verlichting moet bij voorkeur bestaan uit verlichting op basis van mesopisch licht.

### 2. Bushaltes en stadsplattegronden

Bushaltes en stadsplattegrond binnen de bebouwde kom worden verlicht synchroon met de openbare verlichting. Buiten de bebouwde kom kunnen bushaltes verlicht worden. Bij voorkeur wordt er alleen verlicht bij aanwezigheid van passagiers.

Plattegronden buiten de bebouwde kom worden alleen verlicht bij de aanwezigheid van mensen.

### 3. Achterpaden

Bestaande verlichting langs de gemeentelijke achterpaden blijft gehandhaafd. Nieuwe situaties worden afgewogen conform de Texelse praktijkrichtlijnen. Achterpaden van derden worden niet verlicht door de gemeente.

### 4. Terreinen van derden

Dit betreft gebieden en/of wegen, die in beheer en onderhoud zijn bij een andere overheid (RWS, Hoogheemraadschap, SBB) of bij bedrijven en particulieren (vakantieparken, campings en dergelijke). Hoewel de gemeente hier niet verantwoordelijk voor is, kan zij toch een belangrijke rol vervullen voor deze terreinen. Dit bestaat uit het uitdragen van het gemeentelijk beleid in het kader van het versterken van de nachtelijke duisternis en het toepassen van duurzame verlichting.

### 5. Monumentale gebouwen

Vanwege het karakter van bijzondere gebouwen kan het gewenst zijn om deze te verlichten. Dit loopt synchroon met de openbare verlichting, inclusief dimmen en doven.

## 14. Afwijkende situaties en bijzondere gevallen

In afwijkende situaties en in bijzondere gevallen beslist het college van Burgemeester & Wethouders over het toepassen van verlichting, plus de daaraan gestelde eisen.

Aldus besloten/vastgesteld in de openbare vergadering van 21 november 2012,

De griffier,

De voorzitter,