

HANDREIKING VOOR OMGAAN MET LEDRECLAME LANGS DE WEG

RECLAME WORDT STEEDS VAKER VIA LEDBILLBOARDS GETOOND.

OMDAT DEZE BILLBOARDS ZEKER 'S AVONDS VERBLINDEND KUNNEN ZIJN, KOMT DE VERKEERSVEILIGHEID IN HET GEDING. GEBREK AAN TECHNISCHE KENNIS BIJ (DECENTRALE) OVERHEDEN LIGT HIERAAN TEN GRONDSLAG. TIJD VOOR EEN HANDREIKING.

Afgelopen jaar ontwikkelden OVLNL, Uneto-VNI, Rijkswaterstaat en CROW al de publicatie Reclame langs Wegen waarin informatie over de relatie tussen reclame en verkeersveiligheid wordt beschreven. Hierin wordt ook verwezen naar de publicatie Lichthinder van de NSVV. Het ontbrak echter nog aan handzame tools waar (gemeente)ambtenaren mee aan de slag kunnen in de praktijk.

Vanuit het IGOV wordt momenteel gewerkt aan deze handvatten. Johan Jonkers, verantwoordelijk voor openbare verlichting in de Drechtsteden, trekt samen met de gemeente Utrecht op bij het maken van de documenten. "We gaan in eerste instantie ervoor zorgen dat de handvatten van toepassing zijn op onze eigen situatie, om vervolgens te kijken hoe we dit ook voor andere gemeenten geschikt kunnen maken."

Jonkers weet uit eigen ervaring dat het reclamevraagstuk de laatste jaren steeds lastiger is geworden. "Met de komst van dynamische ledbillboards wordt het ingewikkelder. Bovendien moet je de richtlijn van het NSVV over lichthinder wel snappen en vervolgens kunnen toetsen. Hiervoor is specifieke technische kennis nodig. Nu loop ik zelf al een tijdje mee in de lichtwereld, maar ik kan dit zelf ook niet eens. Dat geeft misschien wel aan hoe lastig het is."

De specifieke kennis waar Jonkers het over heeft gaat onder meer over de waarden en eenheden die bij lichthinder horen. Maar ook over de bewegende beelden, de daarbij horende frequenties, vanuit welke positie lichthinder wordt gemeten en op welke locatie het billboard zich bevindt. "Om een ledbillboard overdag te kunnen zien, is een grote lichthelderheid nodig. 's Avonds is dat heel anders. Vergelijk het maar met je telefoon of het navigatiesysteem in je auto. De beheerder moet echter wel weten hoe dit ingesteld moet worden", legt Jonkers uit. "Momenteel ontbreekt bij beheerders nog de knowhow en zijn ze afhankelijk van bedrijven die lichtmetingen doen. Terwijl omgevingsmanagers wel een beroep doen op lichtbeheerders op het moment dat er een aanvraag komt voor een ledbillboard of als er klachten over binnenkomen."

Door de richtlijn van NSVV over lichthinder op te nemen in het beleid zijn de kaders gecreëerd. Met het door OVLNL/IGOV te ontwikkelen Model Vergunningverlening Billboardreclame krijgt de omgevingsdienstambtenaar een leidraad om de vergunningaanvraag te beoordelen, de vergunningaanvrager krijgt inzicht waarop zijn aanvraag getoetst wordt en de handhaver krijgt handvatten om de billboards te toetsen aan de verleende vergunning.

Ook voor deze nieuwe publicatie heeft OVLNL/IGOV de samenwerking met CROW, Uneto-VNI en NSVV opgezocht. Henk Stolk en Koen Smit, respectievelijk voorzitter en deelnemer van NSVV expertteam Lichthinder, hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de publicatie.



Foto: Goudappel Coffeng

In Verkeerskunde (editie 1, 2018) verscheen eerder een artikel van Frank Aalbers (Goudappel Coffeng) over ledbillboards in relatie tot verkeersveiligheid. Hij zette op een rijtje in welke situaties ledborden op straat voor onveilige situaties kunnen zorgen, of minimaal hinderlijk zijn:

- ledborden met lichthinder: bijvoorbeeld veel te felle ledborden (en dan vooral in de overgangperiodes van licht naar donker en omgekeerd). Het reclamebord bij Terschuur langs de A1 is weggebruikers al jaren een doorn in het oog en er zijn zelfs indicaties dat het betreffende bord daadwerkelijk negatief van invloed is op de verkeersveiligheid.
- ledborden met een (te) korte weergavetijd per beeld/boodschap, beweging van beelden en/of overgangseffecten: ledborden met veelvuldig wijzigende boodschappen/ een hoge wisselfrequentie of zelfs bewegende beelden zijn door weggebruikers niet te negeren. Mensen worden van nature gedongen om naar beweging te kijken. In situaties waarin er sprake is van korte volgtijden tussen weggebruikers of in situaties waarin er sprake is van meer complexe manoeuvres (zoals invoegen) of in de nabijheid van verkeersregelinstanties is het ongewenst dat de aandacht (gedwongen) wordt afgeleid van de weg.

Wegbeeldanalyses/videovisualisaties van zowel voorgenomen snelweg- als binnenstedelijke situaties zijn inmiddels een bewezen middel om via video in een auto 'mee te rijden' en te ervaren hoe de aanwezigheid van een voorgenomen reclame-uiting zich verhoudt tot de aanwezige infrastructuur, relevante bebording, bewegwijzering, verkeerstekens en omgevingskenmerken en daarmee tot het zicht en de benodigde aandacht voor de rijtaak van bestuurders. Ook zonder video-analyse kunnen ervaren beoordelaars (bijvoorbeeld gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren) een advies geven. Zowel positieve, negatieve, als adviezen ter aanpassing van voorgenomen reclame-uitingen zijn op basis hiervan uitgebracht.

- ledborden met een aantoonbare onjuiste aansluiting bij het verkeersbeeld: hierbij gaat het bijvoorbeeld om ledborden die overheersende rode of groene reclames tonen (geplaatst vlak achter een verkeersregelinstantie) of ledborden geplaatst bij complexe verkeerssituaties (denk aan rotondes, voetgangersoversteekplaatsen of invoegsituaties).

www.goudappel.nl/projecten/goudappel/coffeng/let-op-led
www.verkeerskunde.nl/vk12018led

OVLNL/IGOV organiseren workshops om input van de markt te ontvangen. Naar verwachting komt de publicatie nog dit jaar uit. Via de nieuwsbrief van IGOV wordt u geïnformeerd over de voortgang.
www.igov.nl
www.ovlnl.nl

OVLNLNL
 OPENBARE VERLICHTING NEDERLAND

