

N337 proeftuin voor energiezuinige straatverlichting

Met het oog op duurzaamheid begon de provincie Overijssel eind vorig jaar aan een proef met LED-verlichting op de N337. Door de verlichting in een aantal gevaarlijke bochten aan te brengen, hoopt de provincie met minder licht en op een energiezuinige manier een verkeersveilige situatie te scheppen. Een half jaar lang worden tussen Olst en Den Nul vier typen LED-verlichting getest.

Gedeputeerde Klaasen en projectleider Driegen vertellen meer over de beweegredenen van de provincie.



• door Michel ten Hoove

“De coalitie heeft in 2007 besloten in te zetten op duurzaam energieverbruik. Van de bedrijfsvoering in huis tot de mobiliteit van de medewerkers”, aldus Klaasen. “Dit nadat Provinciale Staten zich een paar jaar geleden uitgebreid heeft uitgesproken over het thema licht en donker. Natuurorganisaties in Nederland pleiten ervoor de overdaad aan licht in te dammen, omdat het het evenwicht in de natuur verstoort. Vogels en andere dieren raken ontregeld.” Voor Provinciale Staten de reden te vragen hier in het ruimtelijk beleid meer aandacht aan te besteden.

In het coalitieakkoord van 2007 wordt extra nadruk gelegd op duurzame ontwikkeling. Er wordt geld vrijgemaakt om een proef met energiezuinige verlichting te starten. Hoe dit

beleid in de praktijk vorm moet krijgen, is nog niet zo eenvoudig. Klaasen: “Kijk je naar de infrastructuur dan is verlichting meestal nodig op plekken waar het qua sociale- of verkeersveiligheid wenselijk is. Je denkt dan eerder aan het bijplaatsen van verlichting, dan aan het weghalen ervan.”

Op proef

Experimenteren met LED-verlichting als straatverlichting is niet uniek. Ook in Zeeland en Noord-Holland vinden enkele experimenten plaats. In tegenstelling tot Noord-Holland worden in Overijssel verschillende soorten LED-verlichting getest. Wel is Noord-Holland de absolute

pionier, omdat de provincie al in 1999 is begonnen met experimenteren.

Het wegvak tussen Deventer en Olst is voor de proef in vier stukken verdeeld: de bochten tussen Deventer en Olst, de rotonde bij de aansluiting met Kneu, de bebouwde kommen en de gevaarlijke bochten tussen Olst en Den Nul. Bij de rotonde is verlichting aangebracht op de rotonde zelf. Ook zijn bij de toeleidende wegen in de as van het wegdek lampen geplaatst. Dit type LED-verlichting is in Noord-Holland al uitvoerig getest. Driegen: “Naast de typen verlichting die Noord-Holland gebruikt, passen wij ook andere soorten verlichting toe. De LED-verlichting in de weg is dezelfde als in Noord-Holland. De groene verlichting boven de weg in Olst en de bermpaaltjes zijn daarentegen nieuw op de N337.”

Bermpaaltjes

Bij de twee gevaarlijke bochten tussen Deventer en Olst worden in de buitenbocht bermpaaltjes geplaatst die voorzien zijn van LED-verlichting. Deze verlichting brandt de hele avond, nadat ze overdag met kleine zonnepanelen zijn opgeladen. Ook bij de bochten tussen Olst en Den Nul zijn verlichte bermpaaltjes geplaatst. Doordat ze op het laagspanningsnet zijn aangesloten, kan de verlichting worden ingeschakeld zodra 200 meter voor de bocht een auto wordt

gedetecteerd. Dit maakt de verlichting dynamisch en energiezuinig, volgens de provincie. Nog zuiniger en goedkoper zijn natuurlijk de reflectorpaaltjes die er al stonden, en die simpelweg werken door de verlichting van elke passerende auto.

Groen licht

Echt uniek zijn volgens projectleider Driegen de straatlantaarns die in de dorpskernen van Olst en Den Nul zijn geplaatst. De groene verlichting geeft meer contrast bij minder licht, omdat de kleur beter is afgestemd op het menselijk oog. Klaasen benadrukt meteen dat het van belang is dat overheden hun nek in een vroegtijdig stadium uitsteken. “Een prachtig voorbeeld van wanneer de overheid nodig is om te experimenteren. Noord-Holland verdient veel respect voor het feit dat ze dit onderwerp oppakten. Je gaat risico’s aan. Terwijl je als overheid ook graag risicoloo wilt werken”, betoogt Klaasen. “De overheid moet er altijd voor openstaan om waar zij kan een rol te nemen in het voorhelpen van het bedrijfsleven bij het ontwikkelen van producten.”

Voor het testen van LED-verlichting werd de N337 uitgekozen vanwege het grote aantal ongelukken dat daar de laatste jaren gebeurde. Tussen Zwolle en Deventer meandert de weg langs de IJssel. Vanuit Deventer gerekend kent de dijkverbinding tussen beide steden twee gevaarlijke bochten. Ook is hier het wegdek behoorlijk smal, zodat automobilisten vrij snel in de berm dreigen te belanden. Verderop doorkruist de weg twee dorpskernen waarvan de oranje gloed van de straatlantaarns tot in de uiterwaarden zichtbaar is. Klaasen: “We zijn met de hele reconstructie van de dijkverbinding tussen Zwolle en Deventer bezig en



hebben de weg daarmee al een stuk veiliger gemaakt.” Om de automobilisten beter langs de loop van de weg te geleiden, zijn in de buitenbocht bermpaaltjes geplaatst die van LED-verlichting zijn voorzien.

LED in de as

Bij de rotonde is de traditionele natriumverlichting vervangen door LED-verlichting in de as van de weg. Driegen: “De verlichting in de rotonde bleek vrij snel te fel te zijn. Hierdoor kan de automobilist zijn plek op de weg minder goed bepalen.” Er is een dimunit geplaatst om dit probleem het hoofd te bieden, zodat het verlichtingsniveau naar bene-

Het is dus wel iets wat aan de automobilist verkocht moet worden.

den kan. “Nu is het lichtniveau maximaal gedimd. De felheid is eraf en het ziet er een stuk beter uit. Het had eventueel nog wel iets minder gekund, maar sinds de verlichting gedimd is, heb ik over de rotonde geen klachten meer gehad”, aldus Driegen. Om reacties van weggebruikers te peilen, kunnen automobilisten hun ervaringen aan de provincie kenbaar maken via een formulier op de website van de provincie. Deze e-mails komen rechtstreeks binnen bij de projectleider.

Migraine

Op kritiek over de felheid van de verlichting bij de rotonde na, ontvangt Driegen nauwelijks reacties. Laat staan kritiek. Een kleine rondgang van [inst]ALLICHT onder zowel bestuurders als passagiers leidt tot minder positieve geluiden, variërend van dat de verlichte bermpaaltjes in het voorbijgaan migraine opwekken tot dat het sommige automobilisten tegemoet schittert. Klaasen: “Die reacties zijn mij natuurlijk ook bekend. Toen ik er de eerste keer ’s avonds overheen reed, had ik die reactie in eerste instantie ook.” Klaasen meent dat dit vooral te maken heeft met onwennigheid. “Je bent niet gewend met verlichting uit bermpaaltjes aangestraald te worden. Normaalgesproken komt straatverlichting van boven. Of van kattenogen in het wegdek. Het is dus even iets nieuws.”

Verkoop van gewenning

Dat de weggebruiker tijd nodig heeft om aan de nieuwe verlichting te wennen, staat voor Klaasen als een paal boven water. “De eerste reactie van mensen is niet meteen positief. Het is immers anders dan je gewend bent. Mensen houden van zekerheid. En die zekerheid ligt in veel en met

name wit licht.” Het is dus wel iets wat aan de automobilist verkocht moet worden? Klaasen: “Ja, ik denk dat we daar een grote opgave aan hebben. Daarom hebben we ook gekozen voor meerdere soorten verlichting op één wegvak. Zodat mensen er een oordeel over gaan hebben. Ik moet alleen wel rekening houden met een aantal opgaves die ik meegekregen heb.” Lukt het Klaasen energiezuinige LED-verlichting op een manier toe te passen die de automobilist tevreden stemt, dan is hij een tevreden man. “Ik heb dan aan mijn doelstelling voldaan, heb het de mensen naar de zin gemaakt en het is ook nog beter voor het milieu ook.”

Om te kunnen nagaan of de proef geslaagd genoemd mag worden of niet, gaat de provincie uitgebreid onderzoek plegen. Driegen: “We gaan weggebruikers interviewen. Ook gaan we in de kern van Olst en Den Nul huis aan huis een enquête verspreiden.” Daarnaast vinden er snelheidsmetingen plaats en wordt alle informatie samen met een extern bureau geanalyseerd. “In de maanden maart en april gaan we samen met adviesbureau DHV het project evalueren. Dan gaan we bekijken in hoeverre dit geslaagd is.”

Geslaagd?

Wanneer is er sprake van een geslaagd project? Klaasen: “In de ogen van de wegbeheerder is de proef vrij snel geslaagd: als de verlichting energiezuinig is, minstens zo verkeersveilig is en minder onderhoud vergt.” De proef omzetten in bestaande praktijk die in de rest van de provincie wordt toegepast, is pas mogelijk als weggebruikers bereid zijn mee te gaan in de verandering. “Het heeft geen zin dingen te doen waarbij mensen zich niet goed voelen”, aldus Klaasen.

Eén proef niet genoeg

Zowel weggebruikers die de route veelvuldig rijden, als degenen die zo nu en dan van de N337 gebruik maken, moeten er een goed gevoel bij krijgen. “Daarom is het goed dat niet alleen wij, maar ook andere provincies en gemeenten hiermee aan de slag gaan”, aldus Klaasen. “Om mensen er uiteindelijk op te attenderen dat er iets aan de hand is. Dat ze iets nieuws zien en zeggen dat het er veiliger op wordt en er wel mooi uitziet.” Eén proef is

daarom volgens Klaasen te weinig om een algemene conclusie te trekken. Ook al wordt de proef na een half jaar geëvalueerd, weggehaald wordt de verlichting dan zeker niet. Klaasen: “Nee, dit moet je langer doen. We geloven hierin. Dat het een bijdrage levert aan de doelstellingen die wij ons stellen. De beleving van mensen heeft meer tijd nodig.” De provincie heeft volgens Klaasen de taak zo snel mogelijk te starten met energiezuinige verlichting en deze op meer plaatsen toe te passen. “Door het zoveel mogelijk te combineren met groot onderhoud en andere werkzaamheden kan het ook nog op een kosteneffectieve manier.” Tijdens het gesprek lijkt het erop dat de provincie al besloten heeft om deze vormen van OVL in heel Overijssel toe te passen. Of de weggebruiker hierin uiteindelijk nog een stem heeft, is de vraag.

Voor Klaasen spelen een aantal criteria een belangrijke rol. Duurzaamheid, het verminderen van lichthinder, verkeersveiligheid en minder energieverbruik. Is het één nu belangrijker dan het ander? Klaasen: “Zal ik u nou eens eerlijk zeggen hoe ik daar tegenaan kijk. Dit is slechts een kleine bijdrage op het totale probleem dat wij in Nederland hebben. Maar elke stap in het duurzamer omgaan met energie is er één. Als het gaat om het in praktijk brengen van duurzaam handelen heeft de overheid een voorbeeldfunctie. Wat ik hoop en zeker weet dat gaat gebeuren, is dat dit leidt tot het op gang komen van een discussie. Mijn rol is niet alleen zorgen dat ik uitdraag hoe ik vind dat een ander het moet doen, maar dat eenieder ook eigen verantwoordelijkheid neemt.”

