

## University of Groningen

### DVM en de waarneembaarheid van verandering

Harms, Ilse M.

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

*Publication date:*

2012

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Harms, I. M. (2012). *DVM en de waarneembaarheid van verandering*. Abstract van Nationaal Verkeerskunde Congres 2012, Den Bosch, Netherlands.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

**Take-down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

## DVM en de waarneembaarheid van verandering

Ilse M. Harms

(RWS-DVS/ Rijksuniversiteit Groningen)

### **Samenvatting**

DVM-informatie onderscheidt zich van andere verkeersgerelateerde informatie doordat het veelal real-time, up-to-date en daarmee veranderlijk is. Uit rijnsimulatoronderzoek naar dynamische snelheidslimieten blijkt dat het niet alleen een kwestie is van niet *willen*, maar vooral van het niet *kunnen* waarnemen van verandering. Is het dan aanrekenbaar wanneer DVM-informatie niet wordt opgevolgd?

### **Trefwoorden**

DVM, snelheidslimiet, verkeerspsychologie, menselijke waarneming, change blindness

## 1. **DVM en de waarneembaarheid van verandering: een rijnsimulatorstudie naar change blindness en dynamische snelheidslimieten**

Het is bekend dat weggebruikers niet alle informatie waarnemen die een wegbeheerder op, langs of boven de weg plaatst. Uit diverse onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat een groot deel van de verkeersgerelateerde borden langs de weg door weggebruikers niet worden gezien. Zichtbaarheid en leesbaarheid van de informatie zijn voorwaarden voor waarneming, maar zij bieden geen garantie. De informatie die voor dynamisch verkeersmanagement (DVM) wordt gebruikt heeft, ten aanzien van waarneming, nog een extra eigenschap; DVM-informatie onderscheidt zich van andere verkeersgerelateerde informatie doordat het veelal real-time, up-to-date en daarmee veranderlijk is. Juist op dit aspect – het veranderen van informatie – zijn er grenzen aan de menselijke waarneming. Vanwege de veranderlijkheid van DVM kan worden aangenomen dat change blindness – dat wil zeggen, het niet kunnen waarnemen van visuele veranderingen – interfereert met de perceptie van DVM-informatie, waardoor DVM-maatregelen minder effect hebben. Desondanks wordt er bij DVM-informatie vaak vanuit gegaan dat wanneer deze niet wordt opgevolgd dit komt doordat weggebruikers de informatie niet willen opvolgen.

Om inzicht te krijgen in de hoeveelheid change blindness die men mag verwachten voor DVM-informatie, is de waarneembaarheid van veranderingen in dynamische snelheidslimieten onderzocht. Diverse studies laten namelijk zien dat van alle verkeersborden snelheidslimieten het meest worden gezien. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een rijnsimulator. Om binnen het onderzoek regulier rijgedrag na te bootsen, is het van belang dat de deelnemers bekend zijn met de route waarop de dynamische snelheidslimieten worden getoond. Hiertoe hebben vierentwintig deelnemers dezelfde route negentien keer gereden, op vijf verschillende dagen. De route bestond deels uit een snelweg, waarvan de tweede helft was uitgerust met portalen met matrixsignaalgevers. Per rijstrook werd hierop de dynamische snelheidslimiet getoond. Tijdens de negentiende rit veranderde de snelheidslimiet van 80 km/u naar 100 km/u. Slechts 37,5% van de deelnemers heeft deze verandering bewust waargenomen. Verwachtingen ten aanzien van de veranderlijkheid van de dynamische snelheidslimieten bleken hierbij niet van invloed.

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat het niet alleen een kwestie is van niet *willen*, maar vooral ook van het niet *kunnen* waarnemen van veranderingen in DVM-informatie. De vraag rijst of je het dan iemand kwalijk kunt nemen wanneer DVM-informatie niet wordt opgevolgd en zo ja, wie? De weggebruiker of de ontwerper? De resultaten van het onderzoek bieden enkele handvatten voor de beantwoording van deze vraag.