

University of Groningen

## Verkeersmanagement: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet

Harms, Ilse M.

*Published in:*  
Verkeerskunde

**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*  
Final author's version (accepted by publisher, after peer review)

*Publication date:*  
2013

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

*Citation for published version (APA):*  
Harms, I. M. (2013). Verkeersmanagement: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet. *Verkeerskunde*, oktober.

### 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.*

## Verkeersmanagement: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet

*Ilse M. Harms*

*Promovenda aan de Rijksuniversiteit Groningen*

*Senior adviseur human factors en verkeer bij Rijkswaterstaat*

Mensen zijn geneigd hun vermogen om veranderingen waar te nemen flink te overschatten <sup>1</sup>. Zelfs grote, veelvuldig herhaalde of zelfs verwachte veranderingen worden niet altijd waargenomen. Dit fenomeen wordt "change blindness" genoemd <sup>2</sup>. In het verkeer vinden veel veranderingen plaats, waaronder in het verkeersmanagement, waar middels zo actueel mogelijke informatie met de weggebruiker wordt gecommuniceerd. De vraag die zich opdringt ten aanzien van verkeersmanagement is: nemen weggebruikers veranderingen in verkeersmanagementinformatie wel waar?

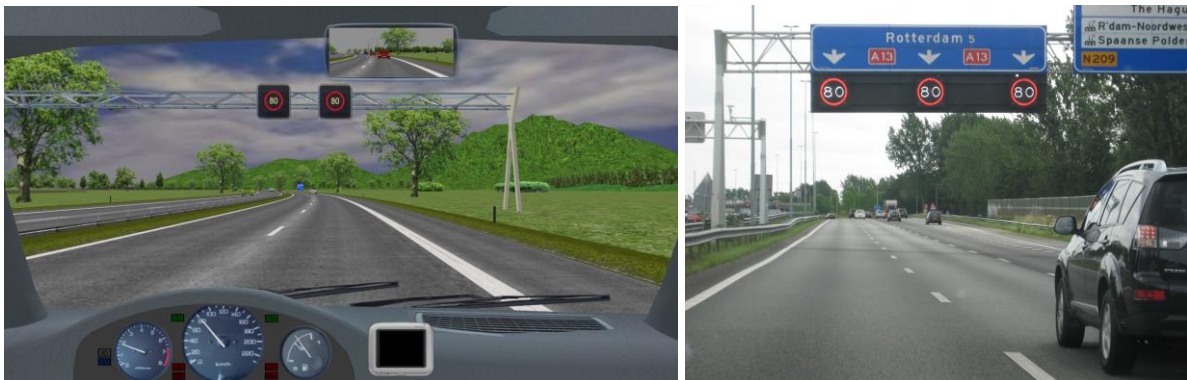
Een verkennende praktijkmeting op een 6,3 km lang traject liet zien dat weggebruikers hun snelheid niet direct aanpassen na verhoging van een dynamische snelheidslimiet. Weggebruikers die op het traject reden tijdens een limietverhoging, bleken aan het eind van het traject gemiddeld even snel te rijden als weggebruikers die er voorafgaand aan de limietverhoging reden. Pas wanneer weggebruikers alleen de hogere snelheidslimiet tegenkwamen, nam de gemiddelde snelheid toe <sup>3</sup>.

Middels een rij simulatorstudie was het mogelijk om individuele automobilisten te volgen om te kijken wat er nu precies gebeurd. Geïnspireerd op eerdere studies <sup>4,5</sup>, is het rijgedrag succesvol geautomatiseerd door vierentwintig weggebruikers in twintig ritten verdeeld over vijf dagen bekend te maken met een 20,9 km lange route. Na achttien keer dezelfde route te rijden, werd in de negentiende rit de snelheidslimiet op enkele, goed waarneembare <sup>6</sup>, matrixborden verhoogd. In rit twintig waren alle snelheidslimieten weggehaald en diende men te rijden volgens de in rit negentien geldende limiet. Alle bestuurders hadden vooraf aangegeven snelheidslimieten zeer belangrijk te vinden. Desondanks was slechts 37,5% (n=9) zich – desgevraagd – bewust van de snelheidsverhoging. Ook mensen die klaagden over de lage limiet zagen de limietverhoging niet. Gevraagd naar hun verwachtingen, gaven negen deelnemers aan dat zij verwachtten dat de dynamische snelheidslimieten konden veranderen; slechts vijf van deze mensen hebben de verandering daadwerkelijk gezien.

Het hebben van de juiste verwachting leidt niet noodzakelijkerwijs tot een juiste waarneming. Ondanks dat de dynamische snelheidslimieten goed zichtbaar waren, blijkt het moeilijk om veranderingen er in waar te nemen rijdend op een bekende route.

### *Oproepje:*

*In een vervolgonderzoek wordt bekeken welke veranderingen weggebruikers waarnemen tijdens het rijden. Jezelf opgeven kan via [www.rijonderzoek.nl/ikdoemee](http://www.rijonderzoek.nl/ikdoemee)*



Dynamische snelheidslimieten in de rij simulator en op een snelweg  
Foto's door Ilse Harms.

## Referenties

1. Levin, D. T., Momen, N., Drivdahl, S. B., & Simons, D. J. (2000). Change Blindness Blindness: The Metacognitive Error of Overestimating Change-detection Ability. *Visual Cognition, 7*, 397-412.
2. Rensink, R. A., O'Regan, J. K., & Clark, J. J. (1997). To see or not to see: The Need for Attention to Perceive Changes in Scenes. *Psychological Science, 8*, 368-373.
3. Harms, I. M. & Brookhuis, K. A. (2010). Acting upon dynamic speed limits: is change blindness involved? In *27th International Congress of Applied Psychology*.
4. Martens, M. H. & Fox, M. R. J. (2007). Do familiarity and expectations change perception? Drivers' glances and response to changes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 10*, 476-492.
5. Charlton, S. G. & Starkey, N. J. (2011). Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 14*, 456-471.
6. Hoogendoorn, R. G., Harms, I. M., Hoogendoorn, S. P., & Brookhuis, K. A. (2012). Dynamic Maximum Speed Limits: Perception, Mental Workload and Compliance. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2321*, 46-54.