



Verslag

Samenvattend verslag met advies klankbordgroep
'Maximumsnelheden in de signaalgevers'

Introductie

Naar aanleiding van een motie in de Tweede Kamer is op verzoek van de minister van I&W een onafhankelijk onderzoek opgestart naar de eventuele beperkingen van matrixborden, voor het waar mogelijk standaard weergeven van de maximumsnelheden. RWS faciliteert dit onderzoek door het uitvoeren van een pilot en vier deelonderzoeken. Teneinde de onafhankelijkheid van het onderzoek te waarborgen is er een klankbordgroep van experts in het leven geroepen. De klankbordgroep heeft een adviserende rol bij de aanpak van de deelonderzoeken en de terugkoppeling van de onderzoeksbevindingen.

Op 17 september 2020 is de klankbordgroep voor het eerst online bijeengekomen. Het doel van de bijeenkomst was om de klankbordgroep de mogelijkheid te geven om te reageren op de opzet van de deelonderzoeken. Dit is gedaan door per deelonderzoek de onderzoekende partij zelf een toelichting op de opzet te geven. Het resultaat van deze bijeenkomst is vastgelegd in een verslag.

Op 5 februari 2021 is de klankbordgroep voor de tweede keer en wederom online bijeen gekomen. Het doel van deze bijeenkomst was om de klankbordgroep, op basis van de uitgevoerde onderzoeken, een uitspraak te laten doen over het voorstel om permanent de maximumsnelheden te tonen in de matrixsignaalgevers. Daarbij waren de volgende deelvragen aan de orde:

- *In hoeverre het gebruik van matrixborden meer duidelijkheid geeft aan de weggebruiker over de geldende snelheden (intentie motie)?*
- *In hoeverre (gefaseerde) uitvoering effecten heeft op de verkeersveiligheid en doorstroming? Afgeleide hiervan: welke effecten heeft deze maatregel op de bestaande functionaliteit van de verkeerssignalering?*

Het resultaat van deze bijeenkomst is eveneens vastgelegd in een verslag. De samenvatting van dit verslag, inclusief het advies van de klankbordgroep is vastgelegd in voorliggende notitie.

Stand van zaken voorafgaand aan de 2^{de} klankbordbijeenkomst

Na afloop van de 1^{ste} bijeenkomst zijn drie van de vier deelonderzoeken van start gegaan. Dit betroffen de volgende deelonderzoeken:

- Deelonderzoek 2: Gebruikersonderzoek (Attention Architects)
- Deelonderzoek 3: Zintuigfysiologisch onderzoek (TNO)
- Deelonderzoek 4: Literatuuronderzoek (Universiteit van Utrecht)

Het vierde deelonderzoek '*Deelonderzoek 1: Verkeerskundige evaluatie (Arane)*' is afhankelijk van de pilot die zou worden uitgevoerd op de A27. De pilot zou vanaf half november 2020 drie maanden lang duren. De verkeersintensiteiten waren echter dermate laag geworden door de Corona-pandemie dat er geen of nauwelijks sprake was van het tonen van AID-meldingen. Hierdoor was het niet mogelijk om de tweede hoofdvraag, namelijk de consequenties voor de huidige functionaliteit, te onderzoeken. Op 4 november 2020 is daarom aan de leden van de klankbordgroep gevraagd om te adviseren over het door laten gaan of uitstellen van de pilot.

Het advies van de leden van de klankbordgroep was unaniem om de pilot uit te stellen. Dit advies is overgenomen door de minister. Op 11 november 2020 heeft de minister de kamer hierover geïnformeerd¹.

Resultaat 2^{de} klankbordroepbijeenkomst 5 februari 2021

De rapportages van de deelonderzoeken 2, 3 en 4 zijn op 28 januari 2021 toegestuurd naar de leden van de klankbordgroep. Tijdens de 2^{de} klankbordroepbijeenkomst zijn de bevindingen van de drie deelonderzoeken toegelicht door de onderzoekers.

Vervolgens is de klankbordgroep in discussie gegaan over de betekenis van de onderzoeksresultaten voor het voorstel om permanent de maximumsnelheden in de matrixsignaalgevers te tonen.

De leden van de klankbordgroep waren unaniem in hun advies dat het geen goede keuze is om het voorstel door te voeren.

De argumenten daarvoor zijn als volgt:

1. Uit elk van de deelonderzoeken komt naar voren dat het voorstel zal zorgen voor negatieve effecten op de bestaande functionaliteit. Dit betekent dat het permanent tonen van de maximumsnelheden in de matrixsignaalgevers nadelig werkt voor:
 - a. Het afkruisen van rijstroken
 - b. Waarschuwen voor filestaarten
 - c. Aangeven verlaagde maximumsnelheid (zonder gebruik rode rand) op trajecten elders.
2. Voor de klankbordgroep wegen de negatieve effecten op de bestaande functionaliteit zwaarder dan de beperkte en onzekere positieve effecten voor de duidelijkheid over de snelheidslimiet. *N.B. De positieve effecten zouden in de praktijk minder kunnen zijn vanwege de verminderende waarneembaarheid van de signaalgevers (van detectie naar discriminatie)² i.c.m. de verminderde leesbaarheid door toevoeging van extra digit (van 2 naar 3)³.*
3. Een groot nadeel dat de klankbordgroep ziet, is dat er in het algemeen minder aandacht voor informatie langs de weg zal zijn vanwege deze overvloed van informatie. Dit demotiveert alertheid en actief visueel zoekgedrag.
4. De klankbordgroep is van mening dat de onduidelijkheid over de snelheidslimiet ook (minimaal gedeeltelijk) voortkomt uit vele verschillen in snelheidslimieten (gedifferentieerd naar tijd en plaats) op

¹ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z21292&did=2020D45500

² Resultaat deelonderzoek 4: Literatuuronderzoek (Universiteit van Utrecht)

³ Resultaat deelonderzoek 3: Zintuigfysiologisch onderzoek (TNO)

- de Nederlandse snelwegen. Onduidelijkheid in de manier van aanduiding is daar een gevolg van en niet de bron van de onduidelijkheid. Permanent aanduiden van de maximumsnelheid op de signaalgevers zorgt voor oneigenlijk gebruik van het huidige systeem waar de signaalgevers onderdeel van uit maken.
5. Het voorstel komt voort uit de aanname dat het voor weggebruikers onduidelijk is wat de geldende maximumsnelheid is. Uit recent onderzoek is echter gebleken dat overdag (6-19 uur) weinig sprake is van onduidelijkheid. Dit betekent dat de onduidelijkheid zich beperkt tot 's nachts (19-6 uur). Daarbij kan meespelen dat overdag maximaal 100 km/ uur de snelheidslimiet is en in de nachtelijke uren de limiet 100, 120 of 130 km/ uur kan zijn.
 6. Aangezien slechts 1/3 van de Nederlandse snelwegen voorzien is van matrixsignaalgevers biedt het voorstel geen landelijke oplossing. Daarbij komt dat op slechts een klein deel van het totaal aan gesignaleerd gebied, het voorstel nu zou kunnen worden uitgevoerd. Deze huidige beperking in mogelijke trajecten bleek ook uit de beperkte keuze die er was in het bepalen van pilotlocaties.

Advies voor de invulling van de pilot

Tijdens de 2^{de} klankbordbijeenkomst is aan de klankbordgroep om advies gevraagd voor een mogelijke andere invulling van de pilot. Het uitstel van de pilot maakt het mogelijk om te overwegen of het resultaat van de deelonderzoeken aanleiding geeft tot een andere invulling.

Mede op basis van de bevindingen uit de deelonderzoeken adviseert de klankbordgroep unaniem om de pilot niet uit te voeren.

Het belangrijkste argument hiervoor is:

- Op basis van de kennis en expertise van de klankbordgroep en het resultaat van de deelonderzoeken is reeds duidelijk dat het onverstandig is om het voorstel te implementeren.
- Daarnaast geldt het volgende argument:
 - De pilot kent meerdere beperkingen, zoals korte lengte van het traject en het ontbreken van meer dan één pilotlocatie. Hierdoor zal de toegevoegde waarde ervan beperkt zijn. Tevens is de proef te kort om langere termijn effecten te onderzoeken, en kunnen de nadelen voor trajecten zonder deze rode randen niet onderzocht worden.