



Dynamische maximumsnelheden

Sneller rijden als het kan, langzamer als het moet

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



de buienradar van het KNMI. Ook voorspellingen van de luchtkwaliteit worden gebruikt.

Wat wordt er precies onderzocht?

Rijkswaterstaat bekijkt wat de gevolgen zijn voor het verkeer en voor de wegbeheerders. Ook wordt er gekeken naar gedragsaspecten, of weggebruikers de maatregelen accepteren, begrijpen en opvolgen. Effecten op doorstroming, milieu en veiligheid worden vastgesteld. Verder wordt bij de A58 specifiek gemeten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit.

Wat als er tijdens de proef file ontstaat?

Bij ongevallen en filevorming gaat de automatische incidentdetectie, waarbij de snelheden 50 en 70 boven de weg verschijnen met flashers ernaast, altijd voor. Tijdens de looptijd van de proeven wordt goed gelet op andere effecten, bijvoorbeeld of door een maatregel geen onnodige file ontstaat. Operators in de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat kunnen ingrijpen bij bijzonderheden.

Wat gebeurt er als de proeven zijn afgelopen?

De evaluatieresultaten komen in de loop van 2010 beschikbaar. Dan worden de onderzoeksresultaten vergeleken en geëvalueerd. Rijkswaterstaat kijkt daarbij zowel naar verkeersgegevens (verkeer, veiligheid, milieu) als naar gedragsaspecten. Na de evaluatie wordt bekeken op welke manier de resultaten gebruikt worden. Op basis van de ervaringen wordt dan vervolgens bepaald in welke gevallen, op welke wijze en onder welke voorwaarden dynamische maximumsnelheden verder gebruikt worden.

Wordt grootschalige invoering van dynamische snelheidslimieten voorzien?

Als eerste bestaat de behoefte om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden en beperkingen van dynamische snelheidslimieten. Nu vooruit lopen op een grootschalige invoering is nog niet aan de orde, de proeven leveren de inzichten op om daarover meer te kunnen zeggen.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

september 2009 | CD0809VV096



smog



Dynamische maximumsnelheden

Rijkswaterstaat en verkeersmanagement

Rijkswaterstaat werkt 24 uur per dag aan een vlotte en veilige doorstroming van 3 miljoen weggebruikers die over de 3250 km weg van Rijkswaterstaat rijden.

Verkeersmanagement wordt hierbij steeds belangrijker, want op deze manier kunnen de bestaande wegen beter worden benut, door aanbod en vraag van verkeer te 'managen'. Vanuit de verkeerscentrales wordt het verkeer gemonitord en begeleid door bijvoorbeeld bij drukte de spitsstroken te openen en door het geven van omleidingsroutes bij filevorming, ongevallen en wegwerkzaamheden. De weginspecteurs van Rijkswaterstaat helpen bij de afhandeling van de ongevallen en verbeteren de doorstroming bij eventuele filevorming. Door weggebruikers te voorzien van actuele informatie zoals reistijden op de panelen boven de weg, kunnen zij hun optimale route bepalen. Rijkswaterstaat kan ook verkeersstromen beïnvloeden door snelheidsaanpassingen op panelen bij het ontstaan van files. Om inzicht te krijgen in snelheidsaanpassingen 'op maat' start het project Dynamische maximumsnelheden.

Waarom dynamische maximumsnelheden?

Aanpassing van de snelheidslimiet aan onverwachte en wisselende situaties zoals weer, drukte of een ongeval kan de

doorstroming verbeteren, maar daarnaast ook de verkeersveiligheid vergroten en de milieubelasting beperken. Door een flexibele inzet van een brede reeks van snelheidslimieten (50-120 km per uur) wordt precies ingespeeld op wat de actuele situatie op de weg vraagt. Kortom: sneller rijden als het kan en langzamer als het moet. In Nederland kennen we overigens al dynamische maximumsnelheden in het verkeer. Zo wordt het verkeer bij incidenten gewaarschuwd met 70 en 50 km per uur. Ook extreme weersomstandigheden kunnen aanleiding zijn om de normale limiet te verlagen. Maar er zijn veel meer toepassingen denkbaar. De meest kansrijke daarvan gaat Rijkswaterstaat nu onderzoeken.

Waar worden deze proeven uitgevoerd?

Het gaat om de A58 bij Tilburg (aansluiting Goirle-knooppunt De Baars, in beide richtingen), de A12 tussen Bodegraven en Woerden (in één rijrichting) en de A1 Bussum- Muiderberg (in één rijrichting). Daarnaast start Rijkswaterstaat proeven op de A12 bij Voorburg (stad uit) en de A20 bij Rotterdam (Noordbaan) in verband met de verslechterde doorstroming na instelling van de vaste 80 km limiet op die locaties.

Waarom is gekozen voor deze proeflocaties?

Het zijn locaties die relevant zijn voor de verschillende toepassingen van de proeven. Daarnaast is gezocht naar locaties waar

Wat wordt er onderzocht in de proeven?

- Op het traject A58 bij Tilburg (knooppunt de Baars-Goirle) vindt een proef plaats met snelheidsverlaging met het oog op luchtkwaliteit.
- Op het traject A12 Bodegraven-Woerden (richting Utrecht) start een proef met snelheidsverlaging voor een goede doorstroming van het verkeer en snelheidsverlaging bij slecht weer.
- Op de A1 Bussum-Muiderberg (richting Amsterdam) loopt een proef met snelheidsverhoging met het oog op reistijdverkorting in de rustige uren.
- Op de A12 Voorburg (stad uit) en de A20 Rotterdam (Noordbaan) worden proeven gehouden met dynamische maximumsnelheden met het oog op luchtkwaliteit en doorstroming.



de verkeerssituatie proeven toelaat en waar zo min mogelijk werkzaamheden aan de gang zijn.

Wanneer starten de proeven?

Het programma van proeven start in december 2008 op de A1 Bussum-Muiderberg. De proef op de A58 Tilburg start in het voorjaar van 2009, gevolgd door de proef op de A12 Bodegraven-Woerden in de zomer van 2009. De proeven op de 80 km zones A12 Voorburg en A20 Rotterdam zullen in het laatste kwartaal van 2009, respectievelijk in 2010 van start gaan.

Wat is er op de weg te zien?

Weggebruikers worden ter plaatse geattendeerd op aangepaste maximumsnelheden door aanduidingen op de

borden boven de weg of door wisselborden direct naast de weg. De borden boven de weg geven met een pictogram de reden aan voor de snelheidsaanpassing. De trajecten zelf worden gemarkeerd met borden in de berm die aangeven dat er op het traject sprake is van een dynamische snelheidslimiet.

Hoe gaat dat wisselen van snelheidslimieten dan in zijn werk?

Het aan- en uitschakelen van een bepaalde snelheid gebeurt automatisch. Rekenmodules vertalen weers- of verkeersomstandigheden in signalen naar het systeem dat de maximumsnelheid bepaalt. Weggebruikers zien vervolgens boven of naast de weg welke maximumsnelheid geldt. Eén van de bronnen is bijvoorbeeld