

ISA er klaar voor?

Chris Hottentot, ANWB

Stefan Westerman, ANWB

Samenvatting

In het kader van het behalen van de doelstellingen op de gebied van verkeersveiligheid en het hiervoor o.a. verlagen van de snelheid in de stad wordt er steeds vaker gesproken over een Intelligente Snelheidsassistent (ISA) in (vracht-)auto's. Dit idee klinkt eenvoudig, maar in de praktijk zijn we nog lang niet zover. Met deze paper en bijbehorende sessie op het NVVC vertelt de ANWB over de huidige stand van zaken rond ISA en vraagt de ANWB aandacht voor de vereisten bij het invoeren van een betrouwbaar functionerende ISA en het waarborgen van de verkeersveiligheid.

Inleiding

Een te hoge snelheid is een belangrijke factor in het aantal ongevallen en de ernst van de afloop hiervan. Het beperken van de snelheid kan hierop dan ook een groot effect hebben. Door technische ontwikkelingen wordt er steeds meer gesproken over de toepassing van ISA. De Europese Commissie wil ISA vanaf 1 juli 2022 verplicht stellen in alle nieuwe voertuigmodellen.

Wat is ISA?

ISA is een systeem dat in de toekomst in staat moet zijn om de gebruiker in snelheid te begrenzen tot de geldende snelheidslimiet ter plaatse. Met andere woorden; een automobilist kan nooit harder rijden dan de maximumsnelheid op de weg waar deze op rijdt. Deze vorm van ISA zal actief ingrijpen op het rijgedrag en de te rijden snelheid. Technisch zijn we nog niet zover. Daarom wordt er vooralsnog gesproken over ISA als waarschuwend systeem. Vanaf 1 juli 2022 stelt de Europese Commissie ISA verplicht in voertuigen. Deze vorm van ISA grijpt, volgens definities van de Europese Commissie, nog niet actief in. Het systeem waarschuwt voor snelheidsoverschrijdingen visueel en met een audiosignaal of haptisch signaal (trillend stuur, trillende pedaal etc.). In deze fase kan ISA nog uitgeschakeld worden door de bestuurder, maar zal deze standaard bij het starten van het voertuig altijd weer aan staan.

Onderzoek

De ANWB heeft in 2017 en 2021 onderzoek gedaan onder leden naar het draagvlak voor ISA. Zo'n 40% van de leden is positief over ISA, maar een ongeveer gelijke groep staat hier negatief tegenover. Hierbij is uitgegaan van een actieve ISA die verplicht ingrijpt op de snelheid van het voertuig. Ondanks de verdeeldheid rond actieve ISA, zijn ANWB leden wel overwegend positief over systemen die snelheidsadvies bieden. Van de leden maakt 77% hier ook zelf gebruik van, o.a. door middel van het navigatiesysteem. Er lijkt dus draagvlak te zijn voor de waarschuwend ISA die per 1 juli verplicht wordt gesteld. Wel vragen de gebruikers aandacht voor de betrouwbaarheid van de huidige snelheidsinformatie.

Knelpunten ISA

Het algemene enthousiasme over ISA in de vakwereld neemt toe, maar hierbij lijkt er nog onvoldoende besef van de knelpunten die opgelost moeten worden en de verwachte functionaliteit van ISA, zoals o.a. hierboven vermeld. Automatische begrenzing van de snelheid lijkt een eenvoudige oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar de werkelijkheid is veel complexer. Er

moeten nog fundamentele stappen gezet worden, voordat echte winst qua verkeersveiligheid behaald kan worden en er van automatische begrenzing sprake kan zijn. Daarom vraagt de ANWB aandacht voor de volgende knelpunten:

- Snelheidsinformatie komt van de beschikbare kaart in het voertuig of via verkeersbordherkenning. Het probleem is dat deze (kaart)informatie niet altijd actueel is. Zelfs een recent uitgebrachte kaart kan in de praktijk al niet meer actueel zijn.
- Er is bij lokale beleidsbepalers onvoldoende bewustwording dat de in te voeren vorm van ISA slechts adviserend is en niet actief ingrijpt.
- Onderborden worden niet altijd herkend door het systeem. Hierdoor komt het voor dat de getoonde snelheid (waar de begrenzer zich dan op baseert) niet overeenkomt met de werkelijke situatie.
- Een aanvullend aandachtspunt is dat de digitalisering van het wegennet (veel) onduidelijke verkeerssituaties blootlegt. Hiervoor zal eerst door de wegbeheerder een oplossing bedacht moeten worden, voordat de situatie geschikt is voor automatische systemen in voertuigen.

Randvoorwaarden ISA

Het gebruik van ISA of andere systemen die snelheidsinformatie bieden is afhankelijk van betrouwbare en accurate gegevens. Het bieden van verkeerde of onjuiste informatie vormt een risico voor de verkeersveiligheid. Een voertuig kan, door verkeerde snelheidsinformatie, plotseling afremmen op een weggedeelte waar deze snelheidsverlaging niet van toepassing is. Dit kan leiden tot gevaarstelling voor het achterliggende verkeer. Een foutloos systeem begint met een betrouwbare en actuele database van geldende snelheidslimieten en noodzakelijke verkeersborden. Deze moet over-the-air beschikbaar worden gesteld via open data en beschikbaar zijn voor elke software ontwikkelaar van navigatieapps en -systemen. De database moet een basisonderdeel van regelgeving worden. De ANWB vindt het een taak van de overheid om hier een wettelijk kader voor vast te leggen en van wegbeheerders om deze digitale informatie (accuraat en actueel) beschikbaar te stellen ten behoeve van voertuigsystemen. Centrale regie door het Rijk (Rijkswaterstaat) op het verkrijgen en structureren van deze snelheidsdata in een landelijk uniform systeem (zoals bijv. het NDW) is noodzakelijk. Provinciale en lokale overheden dienen hierbij aan te sluiten. Een lappendeken van systemen tussen verschillende wegbeheerders moet hiermee voorkomen worden, omdat dit het betrouwbaar functioneren van ISA nóg moeilijker zou maken.

ANWB: Betrouwbaarheid systeem moet naar 99,9%

De betrouwbaarheid van de snelheidsinformatie waar ISA zich op baseert moet omhoog naar 99,9%. Bovendien moet de informatie over-the-air beschikbaar zijn op navigatiesystemen. Discussie over het al dan niet invoeren van actieve ISA zal pas mogen worden gestart, indien aan deze voorwaarde wordt voldaan. Uiteindelijk zal ISA een stap zijn naar de ontwikkeling en invoering van zelfrijdende auto's. Vooralsnog zouden fabrikanten geen systemen standaard aan moeten mogen zetten die ingrijpen op de snelheid, zolang niet aan deze basisvoorwaarden wordt voldaan. Zoals bijv. bij ACC met snelheidsondersteuning. De potentiële gevolgen van foutieve ingrepen zijn hiervoor op de drukke, openbare weg te groot. Bij bepaalde voertuigen, waarbij snelheidsinformatie is gekoppeld aan Adaptive Cruise Control, leidt dit zelfs tot ongewenste en gevaarlijke remacties van het voertuig op onverwachte locaties, met risico's voor het achteropkomende verkeer. Dit blijkt uit meldingen van ANWB-leden.

Kortom; wegbeheerders die in ISA een mogelijkheid zien om de snelheid van automobilisten, zonder controle of infrastructurele ingrepen, te beperken moeten nog een paar jaar geduld hebben. Tot die tijd is handhaving en/of het treffen van snelheidsremmende maatregelen nog broodnodig.