

Paper voorstel voor **Nationaal verkeerskundecongres, 3 & 4 november 2021**

**Intelligente Snelheid assistent (ISA), hoe maken we het samen tot een succes?**

Discussiepaper.

*Gemeente Eindhoven*

*Gemeente Helmond*

*Gemeente Tilburg*

## **Samenvatting**

Snelheid is nog steeds een belangrijke factor bij de oorzaak en ernst van de afloop van ongevallen. En daarnaast van invloed op de kwaliteit van de leefomgeving. Van oudsher proberen we met de inrichting van de weg en door educatie te hard rijden tegen te gaan. Vanaf 2022 komt hier ISA bij. Door EU regelgeving komt ISA in alle nieuwe auto's. Is dit dan de oplossing van het snelheidsprobleem? En is alles geregeld? Dat is wat ons betreft precies de vraag. Wij zijn de gemeenten Eindhoven, Helmond en Tilburg en wij moedigen de inzet van ISA aan. We merken ook dat niet iedereen in het land op dit moment de juiste voorstelling heeft bij ISA en dat dit de discussie over ISA op sommige vlakken nog wat troebel maakt. Ook wij zoeken nog wat naar onze rol. We werken aan lokale pilots, denken mee in de ADAS systemen en randvoorwaarden, willen ISA gebruik aanmoedigen en werken aan Europese deelprojecten mee. Maar we zien toch dat de rol van zeker de lokale overheden scherper mag. Daarom willen we graag op het NVC van gedachten wisselen over ISA en afstemmen hoe we er samen een succes van kunnen maken.

## **Aanleiding**

ISA is een automatische snelheidsbegrenzer die de bestuurder attendeert op de maximumsnelheid en eventueel met een (haptische) terugkoppeling fysieke feedback geeft. ISA heeft primair een rol voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en heeft daarnaast ook milieueffecten en draagt bij aan een grotere bewustwording voor de automobilist over de snelheid die hij rijdt om zo de leefbaarheid van onze steden te bevorderen. Uit onderzoek is gebleken dat de invoering van ISA leidt tot een reductie van het aantal verkeersdoden met 20 % (in Nederland  $20\% * 600 = 120$  per jaar) volgens een briefing van de ETSC 27 september 2017. (Hoe dwingender de vorm van ISA hoe groter het effect). Een enorme potentiële veiligheidswinst dus. De EU gaat ISA daarom vanaf 2022 verplichten in nieuwe typen auto's, en vanaf 2024 in alle nieuwe auto's. Hieronder vallen ook vrachtauto's en bestelbussen.

Al enkele jaren verkennen verschillende overheden de kansen op een uitrol van ISA. Een lange tijd is de focus daarbij geweest het via pilots aan de slag gaan met een ISA systeem. De gemeenten Helmond, Tilburg en Eindhoven hebben aangegeven een verdere uitrol na te streven in hun stad.

Bij Helmond, Tilburg en Eindhoven heeft de energie er de afgelopen jaren vooral op gezeten om tot een retrofit programma of pilot te komen. Zeker waardevol om tot verdere ervaringen te komen en om te werken aan een uitrol van een ISA systeem. Maar de insteek op retrofit heeft ook nadelen. Enerzijds omdat er nog steeds geen praktische, betaalbare retrofit ISA beschikbaar is. Zowel qua technische uitwerking, beschikbaarheid op de markt als zicht op een dergelijke retrofit module met een prijs die een uitrol door de gemeentelijke overheid realistisch maakt. Anderzijds omdat de focus voor een dergelijke pilot nog onvoldoende scherp bleek. Op wie richten we ons en welk doel willen we behalen?

Hoewel het nut van ISA steeds breder wordt gedragen, heeft een belangrijke vraag nog steeds geen antwoord: wat is nou precies de rol die we als lokale overheid kunnen nemen binnen het verder brengen van ISA?

### **Omschrijving onderwerp**

De kaders en regelgeving voor ISA voor nieuwe voertuigen ligt op het EU niveau. Regelgeving voor definitieve retrofit op termijn dient (minimaal) op nationaal vlak plaats te vinden. Vanuit de optiek van sociale innovatie willen Helmond, Eindhoven en Tilburg samen met gebruikers en markt de implementatie van retrofit versnellen en hun rol daarbij vanuit een lichte regisserende, maar vooral voorwaardenscheppende partij insteken. Een rol als initiator, kennisverspreider, regisseur en mogelijk maker. Regisserend door bijvoorbeeld het vastleggen van de eisen bij een aanbesteding. Initiator, mogelijk maker door partijen te enthousiasmeren en implementatie mogelijk te maken. Dit kan vanuit diverse vormen zoals:

- Kennis delen
- Netwerkkoppeling via koepels zoals VNG / GNMI
- Het koppelen van bedrijven, onderwijs en overheid
- Het voorbeeld geven door bij aanbestedingen eisen te stellen (o.a. OV, WMO)
- Het regisseren van een pilot
- Initiatieven mogelijk maken door verlenen ontheffingen, bieden financiële bijdrage
- Het vastleggen, regisseren van de data- modellen, afspraken en eisen. Het rijk moet hierin een rol pakken.

Maar is dit de juiste focus? Hoe kijken andere overheden hier tegenaan? Waar liggen kansen en waar ligt nou echt onze rol en meerwaarde als lokale overheid?

Een beschrijving van de huidige situatie en een vooruitblik op de verdere ontwikkeling van ISA in een scenario waarin we geen nationaal beleid maken, helpt in het begrijpen waar de behoefte wat betreft de gemeenten Tilburg, Eindhoven en Helmond ligt.

Zoals eerder genoemd is er in de Europese Commissie een besluit genomen om alle nieuwe typen voertuigen vanaf mei 2022 te verplichten een ISA systeem aan boord te hebben. In Juni 2024 komen daar alle nieuwe voertuigen bij die van bestaande productielijnen afrollen. Hieronder vallen dus ook typen voertuigen die al sinds 2021 geproduceerd worden.

Ten tweede zijn er ontwikkelingen op het gebied van retrofitting. Het inbouwen van ISA systemen in bestaande voertuigen, die een versnelling teweeg brengen als het gaat om het

behalen van de benodigde penetratiegraad. De graad die nodig is om het effect van ISA op het totale verkeer te realiseren.

Ten derde zijn er ontwikkelingen die te maken hebben met bieden van handvaten aan wegbeheerders om ISA op basis van een snelheidsdeken aan en uit te zetten. Kortgezegd is een dergelijke toepassing een dashboard die met behulp van Geofencing de wegbeheerder een interface geeft waarmee de wegbeheerder ISA aan en uit kan zetten, afhankelijk van de situatie. Dit type systeem staat in contact met de ISA module in een voertuig, en samen communiceren ze welke toegestane maximum snelheid geldig is.

Deze verplichting betekent dat er straks een brede dekking ontstaat van ISA voertuigen, maar kan leiden tot onbenut potentieel. ISA staat, volgens de Europese verplichting, standaard aan bij het starten van de auto maar kan met een druk op de knop worden uitgeschakeld. Dit kan leiden tot ongebruik van het systeem. Indien we als wegbeheerder ook flexibel invloed willen uitoefenen op de werking van ISA dienen alle wegbeheerderssystemen met de ISA voertuigen te kunnen communiceren. Is hiervoor dan een landelijke standaard nodig, of zijn er andere manieren waarop we ervoor zorgen dat we ISA volledig benutten?

ISA volledig benutten betekent in de regel dat ISA overall functioneert naar ontwerp. Of je als autobestuurder nu in Zuid-Limburg, in Groningen, Zeeland of de randstad rijdt, je wilt erop aan kunnen dat het systeem betrouwbaar werkt. Er lijkt een noodzaak te zijn voor nationale sturing. Sturing waarin het rijk de handschoen oppakt om standaarden te ontwikkelen voor de toepassing van ISA systemen. Deze standaarden zouden zich minimaal moeten richten op hoe we snelheidskaarten up-to-date houden, en dit eenduidig digitaal toepassen zodat alle ISA systemen goed geïnformeerd worden. Deze kans ligt er niet alleen bij personenvoertuigen of vrachtwagens, maar wellicht ook bij speedpedelecs bijvoorbeeld de bebouwde kom. Kortom: hoe benutten we ISA ten volste?

## **Doel van de discussie**

We willen graag onze bijdrage tot een effectief ISA systeem zo goed en efficiënt mogelijk invullen en met een discussie op het gebied van dit onderwerp scherper krijgen hoe we dit samen met andere partijen voor elkaar gaan krijgen. Wie heeft welke rol bij een succesvolle implementatie?

## **Voorstel voor de sessie**

We merken dat er erg veel onduidelijkheid bestaat over ISA. Wat is nu echt de inhoud van de EU richtlijn. Gaat je auto vol op de rem als je 53 km/u gaat rijden? Is big brother watching you? We leggen kort uit wat er nu echt op ons afkomt. We laten daarom ook een ritje met een met ISA uitgevoerde auto zien. Dit geeft iedereen het beeld. En we laten zien wie nu waar voor aan de lat staat: EU regelgeving, goede bebording vanuit de wegbeheerder, voorlichting via de ADAS partijen. Maar we laten ook zien waar de blinde vlekken liggen. Waar liggen nog de faalkansen. En zijn we er nu met de EU ISA uitwerking, of kan er nog wel een schepje bovenop?

Wij gaan in een discussiesessie van 30 minuten het gesprek aan met andere partijen (overheden, markt etc) en zo een beeld vormen van vervolgstappen.

We geven een deel informatie, we laten een rit met ISA zien en op basis daarvan halen we kansen en bedreigingen op aan de hand van **stellingen**: (bijvoorbeeld rode en groene kaarten, rondje langs de deelnemers. We houden rekening met een eventuele corona proof achtervang door middel van een digitale werkwijze).

Voorbeelden van stellingen over hoe we met ISA om moeten gaan waar we nu aan denken zijn:

**Stelling 1:** ISA is overbodig, weggebruikers gedragen zich veilig genoeg en houden zich voldoende aan de snelheidsregels .

**Stelling 2:** Gemeenten moeten zorg dragen voor het op orde maken van weginformatie, bebording en wegwantsystemen . Dat is dan voldoende om ISA te faciliteren.

**Stelling 3:** We moeten als overheid actief het gebruik van ISA stimuleren bij werkgevers.

**Stelling 4:** De gemeente moet inwoners stimuleren ISA te gebruiken en gaat gedrag beïnvloeden met campagnes en proeven

**Stelling 5:** De gemeente koopt alleen vervoer in met ISA systemen (Leerlingenvervoer, WMO, eigen auto's/huurauto's)

**Stelling 6:** De routeplanners moeten beter adviseren en waarschuwen bij snelheidsovertredingen

**Stelling 7:** Zonder brede steun van het Rijk heeft *het geen zin* om als lokale overheid aan ISA te werken.

**Stelling 8:** de EU ISA uitwerking is een wassen neus, we moeten ISA veel dwingender maken

**Stelling 9:** ISA voor de auto is een begin. Elk voertuig moet een eigen ISA hebben (fiets, speed pedelec, bromfiets, snorfiets)

### **Tot slot:**

Omdat ook vanuit Overijssel en Amsterdam aan pilots wordt gewerkt om ISA te implementeren (retrofit, geofencing) zullen we de voorbereidingen voor deze discussiebijeenkomst nog met hen kortsluiten zodat we een breed gesprek kunnen voeren.

We houden elkaar onderling op de hoogte van de ontwikkelingen, waarbij ook het ministerie wordt meegenomen.

Ons doel is de discussie te kunnen afsluiten met een gezamenlijke oproep aan het ministerie: stimuleer weggebruikers en wegbeheerders tot het gebruik van ISA in heel Nederland en ondersteun hen met campagnes en expertise.

## Achtergronden bij de roldiscussie

ISA is een beperking van de autonomie van weggebruikers. Dat staat vast. Het is enerzijds rijtaak-ondersteunend, maar tegelijkertijd ook mogelijkheid-beperkend. Dit is altijd voer voor discussie. Wat geeft ons als overheid het recht om ISA technologie aan te jagen en in de toekomst in te zetten? Hoe raakt de ontwikkeling van ISA de vrijheid van weggebruikers? In hoeverre is het een beperking van het recht van mensen om zich vrij te bewegen? En hoe voeren we het gesprek over rechten tegenover verantwoordelijkheid? Het recht om deel te nemen aan verkeer versus de verantwoordelijkheid die je daarbij als weggebruiker hebt om dat op een veilige manier te doen.

Deze overwegingen zijn veelgehoord wanneer het gaat over de steeds verdere ontwikkeling van ADAS concepten, en specifiek over ISA. Als overheid zijn we wegbeheerder op diverse niveaus. Dat betekent dat we niet alleen verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van veilige en kwalitatief hoogwaardige infrastructuur, maar ook dat het gebruik hiervan op een veilige manier plaatsvindt. Hiervoor hebben we snelheidslimieten, snelheidscamera's, actieve handhaving door wetshandhavers en worden regelmatig campagnes uitgevoerd die wijzen op het belang van veilige verkeersdeelneming en de individuele verantwoordelijkheid die mensen daarin hebben. De realiteit is echter weerbarstig. Nog dagelijks hebben we in Nederland te maken met ongevallen waar de direct aanleiding een te *hoge snelheid* is. Deze ongevallen beperken zich niet tot eenzijdige ongelukken. Welke overweging prevaleert? Spreken we individuele weggebruikers aan op hun plicht om zich te houden aan de maximumsnelheid, en vertrouwen we erop dat iedereen zich hier naar gedraagt? Of dienen we actiever bij te sturen op het beschermen van weggebruikers die potentieel slachtoffer zijn van het verkeersonveilige gedrag van anderen? Hier komt de afweging van vrijheid versus verantwoordelijkheid van de bestuurder in opspraak en zijn overheden, die verantwoordelijk zijn voor een veilige weg, in de positie om oplossingen voor de bevordering van verkeersveiligheid aan te jagen. Hoe ver deze verantwoordelijkheid gaat staat steeds meer in de spotlight, omdat technologische ontwikkelingen de overheid handvaten biedt om tot in de motor in te grijpen om de verkeersveiligheid op de weg te waarborgen. Vooralnog zien we als overheid voldoende aanleiding en motivatie om ISA actief op te pakken, en het te beschouwen als gerechtvaardigd instrument om in de toekomst ons verkeer veiliger te maken. Hoe de weggebruiker hier straks tegenover staat is nog in het ongewisse. Als we een ding geleerd hebben van de intrede van de veiligheidsgordel is dat de acceptatie omtrent veiligheid versus vrijheid van keuze geen uitgemaakte zaak is.