

# INTELLIGENTE SNELHEIDSASSISTENT

---

**Auteurs: Aernout Ackerman, Gerard van Dijk**

Intelligente snelheidsondersteuning (ISA) is een systeem om de bestuurder te helpen de regime snelheid niet te overschrijden door hem specifieke en gepaste feedback te geven.

De General Safety Regulations (GSR) van de EU stellen ISA verplicht voor nieuwe voertuigmodellen die op of na 6 juli 2022 op de markt komen en vanaf 7 juli 2024 voor alle nieuwe voertuigen, inclusief onderdelen. Conform deze regelgeving moet ISA eenvoudig uit te schakelen zijn door de gebruiker, waardoor de noodzaak urgentier wordt om de keten zo goed mogelijk in te richten (genereren gebruikersacceptatie) om beleidsdoelen te behalen. De regeling heeft betrekking op motorvoertuigen op vier of meer wielen.

Nu ISA verplicht wordt, is het goed om de komende tijd te gebruiken om de assets (de weg en het weg meubilair) en data(bronnen) hier goed op voor te bereiden. Aangezien ISA default aan staat bij het starten van het voertuig, maar uit te schakelen is door de bestuurder als hij dat wenselijk of noodzakelijk zou vinden, is het omwille van de verkeersveiligheid gewenst om de gebruikersacceptatie op een zo hoog mogelijk niveau te krijgen. Gewenst gedrag hierbij is dat de gebruikers het systeem zo veel mogelijk aan laten staan en actief gebruiken (Bron: CROW).

Vanuit de Krachtenbundeling Smart Mobility hebben CROW en het ministerie van I&W het initiatief genomen om de eerder door de gemeente Helmond geïnitieerde werkgroep ISA nieuw leven in te blazen en deze verder te verbreden. De wens hierbij vanuit de Krachtenbundeling Smart Mobility is om door samenwerking meer impact en executiekracht te genereren door het ontwikkelen van kennis, deze actief te delen en waar nodig te borgen. Dit zodat actuele problemen in de keten van ISA centraal worden opgepakt en de kennis die dat oplevert beschikbaar komt voor andere partijen.

Concreet zijn de doelstellingen van de taskforce ISA:

- Bijdragen aan een landelijke visie op ISA van I&W en CROW;
- Het delen van kennis op het vlak van ISA;
- Het bijhouden van de kennisagenda voor ISA;
- Het beleggen en oppakken van actuele vraagstukken omtrent ISA.

De taskforce richt zich hiermee primair op een landelijke aanpak van de problematiek in de keten in het kader van de huidige verplichtingen.

## PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

Zoals aangegeven zien zowel het Rijk als Regio's de noodzaak om met ISA aan de slag te gaan. Verschillende partijen hebben de volgende initiatieven gestart.

### Ministerie I&W / CROW

Vanuit I&W worden de volgende doelen en acties nagestreefd. Zij hebben daarvoor samen met het CROW het initiatief genomen voor de Taskforce ISA:

- Inzet General Safety Regulation
- Optimale implementatie waarschuwende ISA:
  - Betrouwbare (dynamische) limieten beschikbaar
  - Goede gebruikservaring
  - Draagvlak
  - Geen ongewenste effecten
- ADAS Campagne: voorlichting ISA
- Snelheidscampagne
- Monitoren rijgedrag ( incl. snelheid)

### Regio Brabant - Brainport Bereikbaar

#### Gemeente Helmond

- ISA Retrofit project. Onder leiding van de gemeente Helmond wordt samengewerkt met Provincie Overijssel, Gemeente Enschede, Gemeente Borne, Gemeente Eindhoven (Brainport Bereikbaar), Gemeente Tilburg,
- CEF Proposal (ingediend eind januari)
- ReVeal (Horizon 2020)

### Eindhoven

- EIT voorstel ISA samenwerking- Retrofit

### Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft de volgende doelen en initiatieven staan voor de komende jaren:

- Testen met werking van ISA in de praktijk op verschillende typen wegen (data-verzameling en ervaring op doen), waaronder;
  - Kwaliteit bepalen van de huidige bebording;
  - Maximumsnelheden binnen data top 15;
  - Campagne ADAS gebruik.

Doel komend jaar:

- Meer testen en in gesprek met leveranciers van ISA-systemen.
- Bordenscan voor heel Noord Holland (CROW advies).

### Gemeente Amsterdam

Doelen:

- Hoe kan ISA ervoor zorgen dat meer voertuigen in de stad zich aan de snelheidslimiet houden om daarmee een veilige, onbezorgde stad te realiseren?
- In 2023 een flink aantal wegen van 50 naar 30 km/uur. Naast communicatie, inrichting en handhaving is voertuigtechniek (ISA) één van de kansrijke elementen om de stap in één keer te zetten. Wachten op verplichtingen vanuit EU duurt te lang.

De eerst komende tijd staat in het teken van verkennen:

- Wat is nodig voor basis op orde: digitale kaart en bebording?;
- Volgen van uitkomsten retrofit pilot, aansluiten in volgende fase?;
- Mogelijkheden stellen van voorwaarden voor doelgroepen in mobiliteitssysteem (taxi, deelmobiliteit, OV, logistiek);
- Mogelijkheden ISA voor e bikes en speed pedelecs in stedelijk gebied;
- Verkennen mogelijkheden breed uitrollen van feedback op rijgedrag middels een app.

#### **Provincie Zuid-Holland - Gemeente Rotterdam**

Algemeen:

- Verkennend, volgen ontwikkelingen via landelijke en regionale samenwerkingen (nog) geen ISA werkgroep en/of project
- Wethouder heeft uitgesproken ISA als kans te zien voor een verkeersveiliger Rotterdam

Vragen:

- Uitvoerbaarheid ISA binnenstedelijk
- Gedrag, ook andere weggebruikers
- Effect de komende 5 á 10 jaar
- Kan 30 km/u als norm een katalysator zijn voor ISA binnenstedelijk?
- Passen deze tijdspaden op elkaar?

#### **Provincie Overijssel**

De provincie Overijssel is aangesloten op ISA-retrofit en zet in op haar bestaande (eigen) wagenpark. Daarbij beogen ze alle ketenpartners te betrekken. Over 1 jaar willen wij weten wat er concreet nodig is om ISA-proof te worden, welke ketenspelers daarbij nodig zijn en waaraan de ISA-retrofit techniek moet voldoen. Het doel is om over 3 jaar ISA-retrofit verplicht te stellen voor alle mobiliteitsdiensten en dat ISA-retrofit een betaalbare en opschaalbare ketenoplossing is.

#### **Marktpartijen**

Vanuit verschillende partijen is interesse om met ISA aan de slag te gaan. Concreet zijn de HR-Groep, BAM en VIA aangehaakt bij de Taskforce ISA.

#### **VIA - doelen**

- ISA inzetten als instrument voor wegbeheerders en politie in termen van draagvlak en verantwoordelijkheid;
- Netwerk benadering van snelheidslimieten binnen bebouwde kom;
  - Koppeling aan GOW30 wegfunctie;
  - Veilige en geloofwaardige limiet & handhaafbaarheid;
  - In balans met de omgeving: leefbaarheid en verkeersveiligheid;
  - Toets toegankelijkheid OV en vrachtverkeer.
- Projectgericht, bijvoorbeeld geofencing bij scholen, tijdelijke situaties of incidenten (locatie en tijd);
- Monitoring met actuele FCD en verkeersongevallen.

## AANDACHTSPUNTEN I.R.T. VERANTWOORDE TOELATING

In (de toekomst van) ISA komen een paar zaken bij elkaar die van belang zijn voor verantwoorde toelating van CAV:

- Digitale snelheidsinformatie op orde
- Infrastructuur op orde (assets, maar ook regimesnelheid versus wegbeeld)
- Betrouwbare connectiviteit en communicatietechnologie
- Digitale handhaving (data uit voertuig)
- Direct ingrijpen in voertuig (rem/gaspedaal)
- Privacy en cyber security
- Impact op gedrag bestuurder en daarmee verkeersveiligheid

## RELATIE MET ONTWIKKELDOMEINEN

De kennisvragen die we in deze use case kunnen oppakken zijn, onder andere:

- D1 Impact van direct ingrijpen op het rem-gaspedaal van voertuigen
- D2 Classificatie van wegen (ISAD/ODD) voor ISA
- D4 Veilige en betrouwbare data en connectiviteit
- D6 End2End- integrale cyber security
- D8 UVAR-data op orde

## VERBINDING MET REGIO'S

De noodzaak om ISA als use case op te pakken wordt gedragen door alle betrokken regio's, CROW, LVMB-werkgroep Infra van de Toekomst, RWS en het Ministerie I&W. Vanuit RDW wordt deze use case niet specifiek onderschreven, maar wordt de noodzaak om ervaring op te doen met het direct ingrijpen op voertuigen expliciet aangegeven.

## BEOOGDE RESULTATEN

- Landelijke visie op ISA (Q3/Q4 2022);
- Inrichten van een kwalitatieve real time data ontsluiting (RTTI) met feedback-loop (verplicht per 1 januari 2025).