

Vergaderjaar 1998–1999

**26 115**

## **Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002**

**Nr. 10**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 21 april 1999

Door middel van deze brief wil ik u op de hoogte stellen van de voorbereidingen van een proefproject met **Intelligente Snelheids Aanpassing (ISA)**.

#### **De aanleiding**

Naar aanleiding van een motie van maart 1995 waarin de Tweede Kamer aandrang op een proef met ISA, is door mijn voorganger destijds schriftelijk geantwoord (22 100, nr. 43) dat extern aangestuurde variabele snelheidsbegrenzers voor personenauto's nog niet bestonden en dus nog niet uitgetest konden worden. Verder werd het belang van het in internationaal verband oppakken van ISA-achtige initiatieven benadrukt omdat invoering van ISA een voertuigeis vereist die alleen in Europees verband gesteld kan worden en dat er dus geen sprake kon zijn van een Nederlandse solo-actie op dit gebied.

Van ISA werd na een voorbereidend onderzoek wel vastgesteld dat dit een kansrijke optie binnen het verkeersveiligheids- en voertuigbeleid zou kunnen zijn die verdere uitwerking verdiende.

Tot slot werd in de brief gesteld dat er op dat moment geen pilot-project kon worden toegezegd, maar dat wel alle moeite gedaan zou worden het onderwerp op de internationale agenda te krijgen.

#### **Het vervolg**

Vervolgens zijn vanuit V&W twee activiteiten in gang gezet; er is een internationale omgevingsverkenning ten aanzien van ISA uitgevoerd en TNO is opdracht gegeven een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de uitvoerbaarheid van een proefproject met ISA.

#### *Resultaten van de (internationale) omgevingsverkenning:*

In de verkenning is met enkele landen afzonderlijk gesproken. Een aantal

landen heeft hoge verwachtingen van ISA en plant pilots. In het EU-road-safety programma 1997–2001 worden ISA-pilots aangekondigd. Met name Zweden en Groot-Brittannië zijn actief op ISA-gebied. Er bestaat inmiddels een internationale contactgroep over ISA waaraan Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen en Nederland deelnemen. De automobieliindustrie is ook met snelheidsbeïnvloeding bezig maar meer in vormen van de intelligente cruise-control. De auto-industrie staat vooralsnog gereserveerd tegenover een dwingende vorm van ISA.

#### *Resultaten van de haalbaarheidsstudie*

TNO heeft gekeken naar een pilot die tot doel had om:

1. het draagvlak over langere periode voor ISA te onderzoeken;
  2. de effecten op veiligheid, gedrag en milieu van ISA te bepalen.
- TNO schildert een aantal varianten van ISA. ISA kan informerend zijn (door middel van bijvoorbeeld geluids- en lichtsignalen), kan door middel van een intelligent gaspedaal (dat tegendruk geeft als de limiet wordt overschreden) worden uitgevoerd, en kan ook dwingend (gesloten) worden uitgevoerd.

TNO adviseert de laatste optie omdat hiervan de meest positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid worden verwacht.

De uitkomst van de studie was dat een pilot haalbaar is in technisch, juridisch en stedenbouwkundig opzicht, en dat het draagvlak voor een gedwongen ISA in een woonwijk lijkt te bestaan. Het «gesloten» ISA-systeem op zich bestaat weliswaar nog niet, maar zou (op basis van de know how ten tijde van de haalbaarheidsstudie '96/'97) volgens TNO relatief eenvoudig uit bestaande componenten kunnen worden samengesteld.

TNO stelde voor om in de gemeente Tilburg (die zich inmiddels spontaan als proefgemeente heeft aangeboden) een grootschalig project met +/- 600 met ISA uitgeruste auto's uit te voeren.

Een onafhankelijke second opinion door Hofstra Verkeersadviesing bevestigde in grote lijnen de haalbaarheidsstudie, doch drong wel aan op fasering van het project. Men stelde voor met een kleinschaliger proefproject met circa twintig ISA-auto's te beginnen.

Dit advies is opgevolgd. Vervolgens is de voorbereiding voor een dergelijk kleinschalige proefproject opgestart. Over dit project wil ik u nu informeren.

#### **Het proefproject**

In de bestaande wijk Campenhoef in Tilburg zullen van 1 oktober 1999 tot 1 oktober 2000 twintig met ISA uitgeruste auto's en hoogstwaarschijnlijk 1 met ISA uitgeruste stadsbus rondrijden. De auto's zullen beurtelings voor twee maanden aan buurtbewoners ter beschikking worden gesteld. In totaal zullen 120 huishoudens direct aan de proef meedoen. Het proefproject wordt onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van V&W en de gemeente Tilburg uitgevoerd.

Het project heeft tot doel de verkeersveiligheid in de woonwijk te vergroten. Pas in eventuele vervolprojecten zal gekeken worden naar mogelijke doorstromingseffecten die ISA op autosnelwegen zou kunnen hebben en naar variabilisatie van snelheidslimieten al naar gelang de omstandigheden zoals file, mist en gladheid dit vereisen. Onderzocht wordt of het plaatselijk en tijdelijk verlagen van de limiet bij het in- en uitgaan van een school in de wijk tot de mogelijkheden behoort.

De projectonderdelen communicatie, onderzoek, techniek en overall project-management zijn eind 1998 Europees aanbesteed. Het systeem waar uiteindelijk voor gekozen is, is gebaseerd op dGPS (differential Global Positioning System). Het systeem maakt geen gebruik van bakens

langs of in de weg, maar zit geheel incar. Het systeem heeft slechts signalen van buitenaf nodig om de plaats (de coördinaten) van het voertuig te kunnen bepalen. Het voertuig «weet» dan zelf welke snelheidslimiet daar bij hoort en zorgt dat die limiet niet overschreden kan worden. Het gaat bij dit project om de «gesloten» variant van ISA. Dat wil zeggen dat het systeem niet door de bestuurder te overrulen is (behalve in geval van nood met de noodknop). Dit in tegenstelling tot experimenten in Zweden waar men «zachtere» vormen van ISA uittest.

In dit project wordt geëxperimenteerd met limietovergangen van 80 naar 50, van 50 naar 30 en van 30 naar stapvoets (= circa 18 km/uur) en vice versa.

Het begeleidend onderzoek richt zich voornamelijk op het onderzoeken of er draagvlak voor ISA is (of als gevolg van het project ontstaat) als snelheidsbeheersingsinstrument in woonwijken, zowel bij de bestuurders van de voertuigen als de buurtbewoners. Verder wordt onderzocht hoe bestuurders de werking van het ISA-systeem ervaren, hoe zij er mee omgaan en of hun attitude ten opzichte van beïnvloeding van het rijgedrag van buitenaf (men kan de snelheidslimiet niet meer overtreden) wijzigt. Over de effecten op de verkeersveiligheid en brandstofverbruik zullen, gezien de kleinschaligheid van de proef, slechts indicatieve uitspraken kunnen worden gedaan.

Tenslotte wordt nog onderzoek verricht naar de technische werking van het systeem.

De resultaten van het onderzoek zullen in het voorjaar van 2001 ter beschikking komen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos