



Bijeenkomst nr: 6
 Datum: 25 januari 2024
 Tijdstip: 14.30 – 17.00
 Locatie: Online

Agenda:

nr	onderwerp	spreker	organisatie
	Opening en mededelingen	Gerard van Dijck	CROW
1	Nieuwe financiering werkgroep ISA	Gerard van Dijck	CROW
2	Werkgroep stappenplan ISA	Erik Donkers	VIA Software
3	Snelheidslimietborden	Auke van Wersch	Ministerie van I&W
4	Functioneren van ISA op provinciale wegen, casus provincie Zuid-Holland	Marco van der Linde	RHDHV
	pauze		
5	Gebruik van ISA in het praktijkexamen B	Bas Holthuis Emy van den Broek	CBR
6	Bebouwde kom grenzen	Bas Bussink	NDW
7	Potentie van ISA in het OV	Martin Gerritsen	Transdev/Connexion
8	Rondvraag en sluiting	Gerard van Dijck	CROW

1. ISA werkgroep voortaan onder KpVV – Gerard van Dijck - CROW

De implementatie van ISA blijft iets waarbij brede samenwerking ook in de komende tijd belangrijk zal blijven. Daarom zal CROW ook in 2024 doorgaan met de landelijke werkgroep ISA Nederland. Na afloop van de landelijke krachtenbundeling Smart Mobility zal de werkgroep voor 2024 gefinancierd worden door KpVV. Daarbij is tevens het voornemen niet alleen te kijken naar de verplichte vorm van ISA, maar ook breder naar de kansen voor het systeem, zoals bijvoorbeeld in het openbaar vervoer of voor fietsers.

Belangrijk is om te blijven beseffen dat ISA in de basis een rijhulpsysteem is dat informeert over de geldende maximumsnelheid, met als doel de rijtaak te ontlasten. Het rijden van de maximumsnelheid is duidelijk iets anders dan een veilige snelheid, en op dat snijvlak is regelmatig wat verwarring te bespeuren. Voor de gebruikersacceptatie van ISA blijft het belangrijk om te blijven werken aan goede data (in beginsel een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder) en in toenemende mate te zorgen voor machineleesbaarheid van borden. Dit zodat gebruikers door het systeem niet gehinderd worden of zelfs het systeem vervolgens uitschakelen. Ook blijft het belangrijk dat het wegbeeld blijft passen bij de maximumsnelheid.

2. Subwerkgroep Stappenplan ISA - Erik Donkers – VIA software

Niet alle wegen zijn al ISA proof, maar hoe doe je dat als gemeente? En waarom zou ik eigenlijk ISA proof willen worden en wat is eigenlijk ISA proof precies?

Dit zijn vragen die in beleid een plaats moeten krijgen. ISA is nu eenmaal een verplicht systeem, en moet derhalve ook goed kunnen werken.

Daartoe ontwikkeld de subwerkgroep een stappenplan dat kan helpen bij de implementatie in werkprocessen bij wegbeheerders. Een van de adviezen die de werkgroep hiertoe doet is de implementatie van de digitale wegbeheerder, iemand die de fysieke wereld vertaald naar een digitale en dat telkens doet op een dataveilige manier die rekening houdt met privacygevoelige informatie. Het is iemand die actief bezig is met feedbackloops binnen het publiek-private werkveld.

Het stappenplan moet nog een slag krijgen de komende tijd.

3. Snelheidslimietborden – Auke van Wersch – Ministerie van I&W

De General Safety Regulation (GSR) spoort aan op betere prestaties van ISA. Eerder onderzoek naar snelheidsborden van I&W door RHDHV laat zien dat er nog veel werk aan de winkel is als het gaat om het fysieke aspect in de buitenruimte (lees verkeersborden). I&W gaat een vervolgonderzoek doen dat zich richt op die fysieke snelheidsborden en de machineleesbaarheid daarvan. Een kernteam werkt aan een onderzoeksvoorstel. De werkgroep ISA zal daarbij ingezet worden voor inhoudelijke input en wanneer het onderzoeksvoorstel in concept gereed is zal het besproken worden in de werkgroep ISA.

4. Functioneren van ISA op provinciale wegen – Marco van der Linde - RHDHV

Bij het lezen van snelheidsborden in de buitenruimte zien we nog veel fouten optreden. Het gaat daarbij om borden die voor Nederland onderdeel zijn van de [ISA catalogus van de EU](#). Een van de zaken is dat voertuigen ondanks eigen waarnemingen toch uitgaan van de data. Dat geeft bijvoorbeeld bij werkzaamheden soms niet de juiste snelheid wordt weergegeven. CROW is hiertoe een project gestart om ook de tijdelijke data op orde te krijgen.

5. Gebruik van ISA in het praktijkexamen B – Bas Holthuis en Emy van den Broek - CBR

Sinds 2016 is het gebruik van rijhulpsystemen bij praktijkexamens voor de auto (categorie B) toegestaan. Systemen, zoals ISA, kunnen de kandidaat ondersteunen. De kandidaat is verantwoordelijk voor het gebruik van rijhulpsystemen. De examinator beoordeelt de rijvaardigheid van de examenkandidaat op basis van de rijprocedure, dat kan met en zonder het gebruik van rijhulpsystemen. De examinator beoordeelt niet de keuze voor het wel of niet gebruiken van rijhulpsystemen.

In 2023 zijn er algemene uitgangspunten en richtlijnen opgenomen in de rijprocedure B, [hier te vinden](#), over wat een bestuurder moet kennen en kunnen bij gebruik van rijhulpsystemen.

Sinds 1 januari 2024 kan de examinator rijhulpsystemen behandelen tijdens de voorbereidings- en controlehandelingen

6. Bebouwde kom grenzen – Bas Bussink – NDW

NDW heeft onlangs een tool ontwikkeld die kijkt op basis van bestaande data i.c.m. kadastrale komgrenzen of de bebording waterdicht is. Anders gezegd, staat er op elke weg die de kom ingaat inderdaad een bord H1? NDW maakt hierbij gebruik van data uit het Nationaal Wegen Bestand (NWB), Verkeersborden data van de NDW API en De topografische bebouwde kom van het Kadaster uit de Basisregistratie Topografie (BRT). Met een [digitale kaart](#) wordt aangegeven of er sprake is van een zogenaamde gesloten bebouwde kom (groen) of niet (rood). Er is tevens een koppeling gemaakt met het NWB en Google maps street view. Met die laatste kan ook in de historie gekeken worden, wetende dat de beelden natuurlijk gedateerd kunnen zijn. Het geeft direct goed inzicht in het op orde zijn van dergelijke zones als een bebouwde kom, en kan ook op gebieden als autosnelweg of zones worden toegepast.

7. Potentie van ISA binnen het Openbaar Vervoer – Marin Gerritsen - Transdev

Transdev onderzoekt samen met CROW de mogelijke kansen van hardere vormen van ISA voor het openbaar vervoer. Hierbij wordt gezocht naar mogelijke locaties waar een dwingende vorm van ISA ook echt kan bijdragen aan de oplossing van een concreet probleem. Hierbij wordt o.a. gedacht aan schoolzones, maar dan alleen real time als deze in- en uitgaan. Het is nog niet zo eenvoudig, zo blijkt om retrofit toe te passen op een vloot.

8. Human Behavior vs ISA – ingezonden stuk door Stefan westerman - ANWB

Helaas kon Stefan Westerman van de ANWB en lid van de ISA werkgroep Nederland niet aanwezig zijn, maar stuurde eerder het rapport over menselijk gedrag versus ISA toe aan de werkgroep.

Het rapport concludeert dat frequente onnauwkeurigheden in Intelligent Speed Assistance (ISA) systemen leiden tot ongemak, irritatie en wantrouwen bij bestuurders. De studie vond dat deze onnauwkeurigheden, met name in GPS-gegevens, een belangrijke factor waren die bijdroegen aan het negeren van het ISA-systeem door bestuurders. Dit leidde tot een verlies van vertrouwen in het systeem, vooral in stedelijke en landelijke gebieden tijdens piekuren. Het rapport benadrukt het belang van het aanpakken en verminderen van GPS-



onnauwkeurigheden om de effectiviteit en acceptatie van ISA-systemen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid te vergroten. Daarnaast wordt de noodzaak van verder onderzoek benadrukt om te begrijpen hoe verschillende bestuurders reageren op deze onnauwkeurigheden en wordt gesuggereerd dat het benutten van deze bevinding zou kunnen leiden tot innovaties in geavanceerde rijhulpsystemen. Het rapport is eerder toegezonden aan de leden van de werkgroep en is nog niet openbaar beschikbaar.