

INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE

Werkgroep
ISA
NEDERLAND

KpVV
CROW

Bijeenkomst nr: 8
 Datum: 10 oktober 2024
 Tijdstip: 09.00 – 12.00
 Locatie: Online
 Agenda:

nr	titel	spreker	organisatie
	Opening en mededelingen	Gerard van Dijck	CROW
	Korte voorstelronde	allen	ISA werkgroep
1	Pitch nieuwe leden	Ardjan van der Blonk Ellen Hoogedoorn Robert Bettgens Bas Brouwer Kees Bakker Paul Bevers	POL Heteren AI Infrasonics Andes Cyclomedia Fietsersbond Smart Wayz
2	Kennisagenda	Gerard van Dijck	CROW
3	Euro NCAP	Sjef van Montfort	TNO
4	Onderzoek ISA bebording	Jorrit Steenman	Ministerie I&W
5	Update handreiking ADAS kaart	Alex Smienk Niek Prins	LVMB RHDHV
6	Online ISA kaart	Erik Donkers	VIA Traffic solutions software
7	Vaststelling werkgroep papers	Gerard van Dijck	CROW
8	Update project DVM WIU	Gerard van Dijck	CROW
9	Rondvraag en sluiting	Gerard van Dijck	CROW

Mededelingen

- CROW heeft een nieuwe website, en bevat ook nieuwe pagina's voor [smartmobility](#) en een pagina voor de [Werkgroep ISA Nederland](#)
- De Werkgroep ISA Nederland heeft ook een nieuw logo.



1. Pitch nieuwe leden werkgroep ISA

Gerard van Dijck verwelkomt 6 nieuwe werkgroepleden bij de publiek-private werkgroep ISA Nederland.

1.1 POL Heteren - Ardjan van der Blonk

[POL Heteren](#) heeft een groot scala aan producten voor de openbare ruimte. De Focus van POL Heteren ligt op gemeenten en ondersteund wegbeheerders bij ISA in zowel fysieke bebording als de digitalisering daarvan.

1.2 Andes – Robert Bettgens

[Andes](#) is vanaf het begin betrokken geweest bij Google Maps en Apple Maps en was onderdeel van het ISA fit project van Smart Wayz en Gemeente Helmond. Andes heeft een feedbackloop ontwikkeld die data van Google valideert aan de hand van waarneming door voertuigen.

1.3 AI Infrasolutions -

Volgt later wegens vakantie.

1.4 Cyclomedia – Bas Brouwer

[Cyclomedia](#) biedt goede mogelijkheden om met Streetsmart de bestaande bebording en de positie daarvan te bekijken. Updates van het beeldmateriaal is 1-3 keer per jaar. Dergelijke toepassingen worden ook belangrijk bij het maken van tijdelijke verkeersmaatregelen die op dit moment niet goed zijn afgestemd op die bestaande bebording. Het is ook mogelijk historie te bekijken.

1.5 Fietsersbond – Kees Bakker

De [Fietsersbond](#) pleit voor een vorm van ISA voor speed pedelecs zodat ze de infrastructuur van fietsers veilig kunnen gebruiken. De Fietsersbond vindt het belangrijk om de snelheid bij gemengd verkeer terug te brengen en op elkaar af te stemmen en kijkt naar mogelijke pilots onder gebruikersgroepen bij een toepassing van harder vormen van ISA.

1.6 Smart Wayz – Pauk Bevers

SmartwayZ.NL is een innovatieprogramma in Zuid-Nederland (Brabant en Limburg). Binnen het programma worden belangrijke schakels in de verstedelijking en het mobiliteitssysteem van de toekomst gerealiseerd. Daarbij is ISA ook een belangrijk [onderwerp](#) met als doel om meer verkeersveiligheid te bereiken, de invoering van 30-km-gebieden te ondersteunen en gedragsbeïnvloeding te realiseren met een accent op jongeren en ouderen. ISA kan volgens Smart Wayz ook helpen bij assetbeheer.

2. Kennisagenda ISA – Gerard van Dijck

De [Kennisagenda](#) van de werkgroep ISA Nederland moet actueel zijn en een vast agenda-item worden met als doel deze frequenter te actualiseren. Binnen de werkgroep ISA zal ook gekeken worden naar het beleggen van actuele vragen.

3. Euro NCAP – Sjef van Montfort, TNO

Het European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) beoordeelt voertuigveiligheid door middel van testen en veiligheidsanalyses. Het doel is om voertuigontwerpen te verbeteren, veiligheidstechnologieën te bevorderen en consumenten betrouwbare informatie te geven. Euro NCAP onderzoekt ook nieuwe veiligheidstechnologieën, zoals Intelligent Speed Assistance (ISA), om ongevallen te verminderen en weggebruikers beter te beschermen.

Euro NCAP beoordeelt de veiligheid van auto's sinds 1997 en hanteert een vijfsterrenbeoordelingssysteem sinds 2009. Dit geldt voor het basismodel van een voertuig, zonder alle optionele veiligheidsfuncties. Voor Intelligent Speed Assistance (ISA) wordt onder andere gekeken naar hoe vaak het systeem wordt geüpdatet en hoe effectief het is in verschillende omstandigheden. Dergelijke tests bestaan uit een verificatie test door Euro NCAP lab en is minimaal 100km lang. Het totale assessment is ook gebaseerd op informatie van fabrikant.

Euro NCAP heeft het vijfsterrenbeoordelingssysteem ontwikkeld om consumenten, gezinnen en bedrijven te helpen voertuigen gemakkelijker te vergelijken en de veiligste keuze te maken. De beoordeling is gebaseerd op tests die belangrijke realistische ongevalsscenario's simuleren. Hoewel het niet alle complexe situaties in de echte wereld kan weergeven, hebben verbeterde voertuigen en technologie dankzij de toepassing van hoge veiligheidsnormen bewezen voordelen opgeleverd voor consumenten en de samenleving. Hierbij kijkt Euro NCAP naar additionele criteria, boven op de wettelijke eisen.

De Euro NCAP vijfsterrenbeoordeling is gebaseerd op vier kerngebieden: Crash Avoidance (het voorkomen van ongelukken), Crash Protection (bescherming bij een botsing), Post-Crash Safety (veiligheid na een ongeluk), en Safety Assist Technologies (ondersteunende veiligheidssystemen zoals ISA). Dit omvat zowel de bescherming van inzittenden als kwetsbare weggebruikers, en de effectiviteit van geavanceerde rijhulpsystemen om ongevallen te vermijden.

4. Onderzoek ISA bebording – Jorrit Steenman, Ministerie IenW

Het onderzoek naar bebording in relatie tot ISA op Nederlandse wegen is gestart om knelpunten rond de implementatie van deze systemen te identificeren en aan te pakken. ISA speelt een belangrijke rol bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar de integratie ervan stuit op uitdagingen, zoals een gebrek aan digitale input en verschillend wegbeheer. Het onderzoek richt zich op het ontwikkelen van oplossingen van geïdentificeerde probleempunten, door middel van QuickScans en werksessies, met als doel om de problemen die er zijn met bebording zo veel mogelijk op te lossen. Hierbij gaat het om pijnpunten als komborden, zoneborden, snelheidsborden op parallelwegen en de combinatie van borden.

5. Update handreiking ADAS-kaart – Alex Smienk (LVMB) en Niek Prins (RHDHV als opdrachtnemer)

Het Landelijke Verkeersmanagement Beraad (LVMB) en meer specifiek de thematafel Infra van de toekomst (voorheen een bundel van de Krachtenbundeling Smart Mobility) werkt aan een update van de LVMB uitgave Handreiking ADAS-kaart. Het gaat om het toevoegen van een stappenplan voor het inzetten van de ADAS-kaart en is gericht op handelingsperspectief voor wegbeheerders wat betreft maatregelen die ISA of LKS kan verbeteren.

De ADAS-kaart, is een praktische handreiking voor wegbeheerders om te komen tot een digitale kaart die het functioneren van ADAS op het wegennet weergeeft, gericht op LKS en ISA. Deze zijn prioritair omdat beiden verplicht zijn in nieuwe voertuigen. De [Handreiking ISA voor wegbeheerders](#) van CROW vormt het vertrekpunt hierbij. Belangrijk is dat de ADAS-kaart uitgaat van de *user experience* in relatie tot de rijtaak en niet vanuit een voertuig-specifiek ODD. De kaart kent een relatie met de fysieke en digitale bebording, alsmede met de wegkenmerken en geeft ook inzicht in het presteren van dergelijke systemen op de weg. De update zal naast een stappenplan en handelingsperspectief ook voorzien in een infographic. Ook zal de rol en verantwoordelijk van de wegbeheerder toegevoegd worden in de handreiking ADAS-kaart.

6. Online ISA kaart – Erik Donkers, VIA Traffic solutions software

Het laten renderen van ISA bij het behalen van meer verkeersveiligheid vraagt inspanningen van diverse partijen. VIA werkt samen met HERE aan de kaart die ondersteunend is voor ISA en maandelijks van een update wordt voorzien. De fysieke bebording komt tot stand op basis van waarnemingen in de buitenwereld en voor data is er onder andere een koppeling met NWB. Updates zijn nodig omdat jaarlijks grofweg 10% van de snelheidslimieten op de een of andere manier wijzigt. Waarnemingen gebaseerd op meer dan 2000 waarnemingen door voertuigen van het betreffende bord, worden opgenomen in de feedbackloop en waarnemingen opgenomen in de kaart bestaan daardoor uit gevalideerde waarnemingen, maar controle blijft nodig. De kaart richt zich op de statische snelheid (niet tijdelijk of dynamisch). Meer dan 85% van de gemeenten heeft inmiddels een abonnement. Wegen met te veel ongevalideerde informatie worden niet weergegeven in de kaart.

7. Vaststelling werkgroep papers – Gerard van Dijck, CROW

De werkgroep ISA heeft maar liefst drie nieuwe stukken afgerond:

- K-D149 ISA Stappenplan
- K-D150 Effecten van ISA op de verkeersveiligheid
- K-D151 position paper ISA

Het Stappenplan is op initiatief van de gemeente Den Haag ontwikkeld door CROW in samenwerking met de HR groep en VIA Traffic solutions software. Het geeft inzicht in hoe je een probleemgestuurde aanpak in je beheergebied kunt uitvoeren met als doel zo veel mogelijk impact te realiseren met de inspanningen.

Via de KpVV-programmaraad zijn vragen binnen gekomen over de effecten van ISA op de verkeersveiligheid. In de notitie Effecten van ISA op de verkeersveiligheid is gezocht naar een antwoord op deze vragen, wetende dat ISA nog maar heel kort verplicht is.

Tot slot de position paper. Deze brengt in beeld wat van partijen nodig is om met ISA echt maatschappelijke waarde te kunnen creëren.

In de vergadering stelt de werkgroep de stukken vast zonder verdere opmerkingen. Ze worden binnenkort gepubliceerd op de CROW-website.

8. Update project WIU DVM – Gerard van Dijck, CROW

Samen met NDW en de begeleidingsgroep CROW 96 (tijdelijke verkeersmaatregelen) kijken we naar het verbeteren van tijdelijke snelheidsbeoordeling, zowel fysiek als digitaal. We constateren nog veel fouten in tijdelijke beoordeling. Het is belangrijk om dit te verbeteren voor een goed werkende ADAS en meer veiligheid voor wegwerkers. Als de basis goed is, gaan we bekijken wat nodig is om de informatie zo actueel mogelijk digitaal te ontsluiten en hoe partijen gemeenten daarbij kunnen ontzorgen. Het project loopt ongeveer tot het tweede kwartaal van 2025.

9. rondvraag en sluiting – Gerard van Dijck, CROW

Ondanks dat de werkgroepsessie al is verlengd van 2 uur naar 2,5 en nu 3 uur, komen nog steeds niet alle vragen aan bod tijdens de sessies. Voorzitter Gerard stelt op eigen initiatief voor om in 2025 te kijken naar een fysieke bijeenkomst voor meer verdieping en interactie. Het blijkt dat deze werkgroep met een sterk groeiend aantal leden erg in de belangstelling staat. De voorzitter dankt financier KpVV en ziet een voortzetting van de werkgroep in 2025 met vertrouwen tegemoet.