

VERSLAG WERKGROEP ISA NEDERLAND

Datum: 1 juli 2026
Tijd: 13.00 – 14.30 uur
Locatie: Online

Agenda

1. Fysiek en digitaal bepalen van de maximumsnelheid
2. Verschillen tussen NWB- en OSM-snelheidsgegevens
3. Actualisatie ISA-kennisvragen
4. Actualisatie Human Factors-vragen

1. Fysiek en digitaal bepalen van de maximumsnelheid

CROW introduceert een eerste versie van het ISA-lagenmodel dat inzicht moet geven in welke lagen er zijn bij het bepalen van de snelheid. De basis daarbij zijn de verkeersregels zoals die gelden op autosnelwegen, autowegen, buiten en binnen de kom en binnen een erf. Voorts kan met borden een andere snelheid worden ingesteld. Dit kan zowel in statische vorm (verkeersbesluit), dynamische of tijdelijke vorm, zoals bij wegwerkzaamheden. Het is een weergave van de wijze waarop de geldende maximumsnelheid wordt bepaald door zowel weggebruikers als intelligente systemen zoals ISA. Het model licht toe dat de bepaling van de juiste snelheid afhankelijk is van een combinatie van fysieke bebording, verkeersregels, uitzonderingssituaties en hoe de fysieke vorm zich verhoudt tot digitaal en ISA-systemen die met data en/of waarneming de snelheid moeten bepalen (impliciete en expliciete snelheidsherkenning).

Tijdens de bespreking is geconstateerd dat het bepalen van de geldende snelheid in de praktijk complex is. Onder meer de volgende aandachtspunten kwamen aan bod:

- de samenloop van algemene regels en situatiespecifieke uitzonderingen;
- overlappende snelheidszones en de overgang tussen verschillende zones;
- de interpretatie van snelheidsregimes op verzorgingsplaatsen en parkeerlocaties langs autosnelwegen;

- de verwerking van nieuwe of experimentele verkeersborden door ISA-systemen (zoals 20 km op fietspaden);
- het onderscheid tussen expliciete en impliciete snelheidsinformatie zoals beschreven in de Europese ISA-verordening.

De werkgroep gaf aan dat deze complexiteit ook duidelijk zichtbaar moet worden in de toekomstige publicatie. Daarbij is voorgesteld om naast schema's ook visuele voorbeelden op te nemen die verschillende praktijksituaties illustreren.

- **Actie:** Het concept lagenmodel wordt gedeeld met de werkgroep. Leden hebben twee weken tijd om hierop te reageren.

2. Verschillen tussen NWB- en OSM-snelheidsgegevens

Er is een toelichting gegeven op de vergelijking tussen de maximumsnelheden in het Nationaal Wegenbestand (NWB) en OpenStreetMap (OSM).

Uit analyses blijkt dat de overeenkomst tussen beide datasets in veel gemeenten hoog is en de kwaliteit de afgelopen periode verder is verbeterd. De vergelijking blijkt een bruikbaar hulpmiddel om mogelijke afwijkingen te signaleren. Tegelijkertijd is benadrukt dat verschillen uiteindelijk altijd moeten worden gecontroleerd aan de hand van de formele verkeersbesluiten en de feitelijke situatie buiten ('ground truth'). De vergelijking tussen datasets is daarmee vooral een hulpmiddel voor kwaliteitsverbetering en geen vervanging van juridische brongegevens.

Daarnaast is besproken dat aanpassingen in het NWB niet automatisch worden overgenomen in OpenStreetMap. Correcties in OSM verwerkt de OpenStreetMap-gemeenschap.

NDW organiseert bijeenkomsten waarin gemeenten ondersteuning krijgen bij het verbeteren van de kwaliteit van snelheidsgegevens.

- **Actie:** De presentatie en aanvullende documentatie worden gedeeld met de werkgroep.
- **Actie:** De werkgroep wordt geïnformeerd over de beschikbare ondersteuning voor wegbeheerders.

3. Actualisatie ISA-kennisvragen

De conceptlijst met ISA-kennisvragen is besproken.

Sinds de vorige versie zijn twee onderwerpen toegevoegd:

- einde wegvak;
- snelheidsaanduiding bij afritten.

De werkgroep wordt gevraagd de conceptvragen inhoudelijk te beoordelen en eventuele aanvullingen of verbeteringen aan te leveren.

4. Actualisatie Human Factors-vragen

De conceptvragen over Human Factors zijn kort besproken.

Afgesproken is dat de werkgroep de conceptlijst inhoudelijk zal beoordelen en eventuele aanvullingen zal aanleveren. De ontvangen reacties worden verwerkt in een volgende versie.

Samenstelling werkgroep

Er is gesproken over de gewenste samenstelling van de werkgroep voor de verdere uitwerking van de herziening van de CROW-ISA-publicatie. Daarbij is onder meer gekeken naar aanvulling van expertise op het gebied van:

- wegontwerp;
- Human Factors;
- verkeerskunde;
- praktijkervaring vanuit wegbeheerders;
- projectleiding.

Delen documenten voor review

Afgesproken is dat de documentuitwisseling voortaan via een SharePoint-omgeving zal verlopen in plaats van via e-mail. CROW zal dit organiseren.

Rondvraag

Tijdens de rondvraag is een korte terugkoppeling gegeven over de herziening van de CROW-publicatie 96 voor tijdelijke verkeersmaatregelen. Daarbij is aangegeven dat aanbevelingen uit eerder uitgevoerd onderzoek zijn overgedragen aan de auteurs van de nieuwe publicatie. Tevens loopt een impactanalyse naar de gevolgen voor ondersteunende tooling.

Actielijst

Actie	actiehouder
Presentatie 'Fysiek en digitaal bepalen van de snelheid' delen	CROW
Presentatie en documentatie NWB-OSM delen	NDW
SharePoint-omgeving voor documentuitwisseling inrichten	CROW
Feedback op ISA-kennisvragen aanleveren	Werkgroepleden
Feedback op Human Factors-vragen aanleveren	Werkgroepleden
Reacties aanleveren uiterlijk eind augustus	