

Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit d.d. 23 februari 2004

Agendapunt 7; Notitie ISA-systemen

Notitie ISA- systemen

(Intelligente Snelheids Aanpassing)

De GroenLinks fractie heeft eerder aangegeven de ISA systemen een zeer nuttig middel te vinden bij het bestrijden van de verkeersonveiligheid. In het POP wordt er ook over gesproken.

Tijdens de Algemene Beschouwingen (4 en 5 november 2003) heeft hierover een korte discussie plaats gehad.

Gedeputeerde Swierstra zei hierover:

“De elektronica zal de komende jaren ongetwijfeld een grotere rol gaan spelen in de verkeersveiligheid. Wanneer het gaat om gedragsbeïnvloeding, corridorbenadering en netwerkbenadering in het POP is het niet ondenkbaar dat wij de komende jaren op het punt van de elektronische beïnvloeding een stapje zetten. Ik zeg het heel voorzichtig, omdat het aangaan van projecten nogal wat met zich meebrengt, een relatie heeft met de landelijke ontwikkelingen en met onze mogelijkheden tot financiering. Willen wij op dit punt wat doen dan zullen wij een behoorlijk aantal auto's van die apparatuur moeten voorzien en die apparatuur zal in de infrastructuur zijn tegenhanger moeten hebben. De vraag is of dat meer waarde heeft dan uitsluitends het pilotproject is twijfelachtig. Maar het is dus niet zo dat wij het helemaal niet willen of dat wij tegen zijn, dat is absoluut niet het geval, maar wij moeten voorzichtig zijn met te zeggen dat wij dat wel even doen. De komende jaren zullen wij hier aan de hand van projecten ongetwijfeld nog wel met elkaar over komen te spreken.”

Einde citaat.

Vervolgens bepleit GroenLinks tijdens deze vergadering van Provinciale Staten, hierin gesteund door andere partijen, voorstellen te willen ontwikkelen om aan de hand daarvan opiniërend te spreken.

Als GroenLinks fractie willen wij graag een discussie starten over de (on)wenselijkheid van ISA systemen.

Doel van de discussie is opiniërend en kaderstellend.

Opiniërend, om te komen tot een standpuntbepaling van alle fracties.

Kaderstellend, om GS een opdracht te verstrekken om te komen tot een voorstel aan de Staten voor het houden van een pilotproject in de provincie Drenthe.

In de discussie kunnen o.a. de kosten en de juridische elementen van deze systemen aan de orde komen.

Groenlinks heeft contact gezocht met het ministerie Verkeer en Waterstaat, alwaar de heer E.R de Kievit, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, projectleider ISA Internationaal, bereid is gevonden een power-point presentatie te willen geven. In overleg met de Statengriffie zal deze presentatie plaatsvinden voorafgaande aan de commissievergadering MWG van 16 februari 2004. Deze presentatie geeft inzicht in de techniek, diverse toepassingsmogelijkheden, kosten, juridische problematiek enz. Tevens treft u een bijlage aan met informatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Voor nadere informatie kunt u met mij contact opnemen.

Namens de fractie van GroenLinks

Jan Langenkamp,

Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit d.d. 23 Februari 2004

Betrekken bij agendapunt 7 Notitie ISA-systemen

Bron: ministerie Verkeer en Waterstaat

Een inleiding over ISA-systemen

ISA of Intelligente SnelheidsAanpassing is een telematicatoepassing in volle ontwikkeling. Dit intelligente snelheidsregelende systeem werkt op basis van een wisselwerking tussen omgeving en voertuig. De essentie van ISA is het beperken van de snelheid van voertuigen op een intelligente manier, door een technische ingreep. Een toestel in de wagen ontvangt informatie uit de omgeving over de gewenste of verplichte maximumsnelheid en reageert hier op.

Een ISA-systeem kan op drie manieren een signaal geven aan de bestuurder. We spreken van de open, halfopen en gesloten variant.

- open variant:
Het open systeem geeft aan de hand van zichtbare en/of hoorbare signalen aan dat men te snel rijdt. Op het moment dat deze informatie wordt doorgegeven, beslist de chauffeur zelf of hij/zij al dan niet gas terugneemt en zijn/haar rijsnelheid aanpast. Hier spreekt men van intentionele snelheidsaanpassing omwille van het vrijwillige karakter.
- halfopen variant:
De halfopen variant staat bekend als het 'actief gaspedaal'. Wanneer de snelheid van de wagen hoger is dan de wettelijke limiet grijpt het systeem in door tegendruk uit te oefenen op het gaspedaal. Wil de bestuurder sneller rijden dan is toegelaten, dan dient hij bewust een bepaalde weerstand die in het voertuig wordt opgebouwd te overwinnen.
- gesloten variant:
De gesloten of interveniërende variant van ISA vertraagt het voertuig automatisch. Wanneer de bestuurder te snel rijdt, begrenst het toestel de snelheid van het voertuig. De bestuurder kan de snelheid niet meer verder opdrijven.

We kunnen het ISA-systeem nog verder opdelen door een onderscheid te maken tussen drie vormen van snelheidslimieten:

- statische snelheidslimieten:
het voertuig wordt geïnformeerd over de geldende snelheidslimieten via een databank in het voertuig. De snelheidslimieten komen overeen met de limieten vermeld langs de weg. Wanneer een snelheidslimiet langs de weg verandert, moet ook de databank in het voertuig aangepast worden.
- variabele snelheidslimieten:
het voertuig wordt geïnformeerd over de statische snelheidslimieten maar daarnaast ook over bepaalde locaties in het netwerk waar lagere snelheidslimieten zijn ingevoerd omwille van gevaarlijke wegkenmerken zoals bochten, kruispunten, schoolomgevingen, overwegen... De snelheidslimieten zijn dus plaatsafhankelijk.
- dynamische snelheidslimieten:
de variabele snelheidslimieten worden verder aangevuld met actuele verkeersinformatie over wegenwerken, ongevallen, congestie, weersomstandigheden... De informatie in het voertuig wordt voortdurend up-to-date gehouden door een verkeersinformatiecentrum.

ISA zou op vrijwillige of verplichte basis kunnen ingevoerd worden:

- vrijwillig gebruik: u kan uw wagen uitrusten met een ISA-systeem als u dat wenst
- verplicht gebruik: het gebruik van ISA-systemen is wettelijk verplicht