NIEUWSBERICHTEN

Versneld de basis op orde voor ISA

Erik Donkers · 11 september 2023

De statische en digitale verkeersborden met snelheidslimieten moeten kloppen met de regels en richtlijnen. VIA schreef voor wegbeheerders een praktische handreiking.



ISA, de Intelligente Snelheidsassistent, helpt de bestuurder om zich aan de maximumsnelheid te houden. Zo draagt ISA bij aan de verkeersveiligheid. De EU onderbouwt de invoering van ISA niet voor niets met het gegeven dat “menselijke fouten naar schatting een rol spelen bij 95% van de ongevallen”. Te hard rijden is daarbij een van de grootste problemen. VIA schreef voor wegbeheerders een praktische handreiking.

Basis op orde

Vanaf juli 2024 is ISA verplicht in nieuwe voertuigen. Daarom moet de basis nu echt op orde komen. De statische en digitale verkeersborden met snelheidslimieten moeten kloppen met de regels en richtlijnen. Alleen dan hebben ISA-systemen goede informatie om op elke plek de snelheidslimiet te bepalen en aan te houden.

De landelijke Werkgroep ISA Nederland bracht via CROW de handreiking “Versneld de basis op orde voor ISA” uit. VIA stelde die op. De handreiking geeft concrete handelingsperspectieven: hoe pak je dit als wegbeheerder het beste aan? Je toetst bijvoorbeeld of de borden op straat een “waterdicht” cordon vormen. En je kijkt of de snelheidslimiet past bij het wegbeeld: is de limiet geloofwaardig? ISA geldt ook

voor dynamische en tijdelijke snelheidslimieten. Ook die informatie moet dus vóór 1 januari 2025 online en actueel beschikbaar zijn.



Handreiking 'Versneld de basis op orde voor ISA'

Breder dan verkeersveiligheid

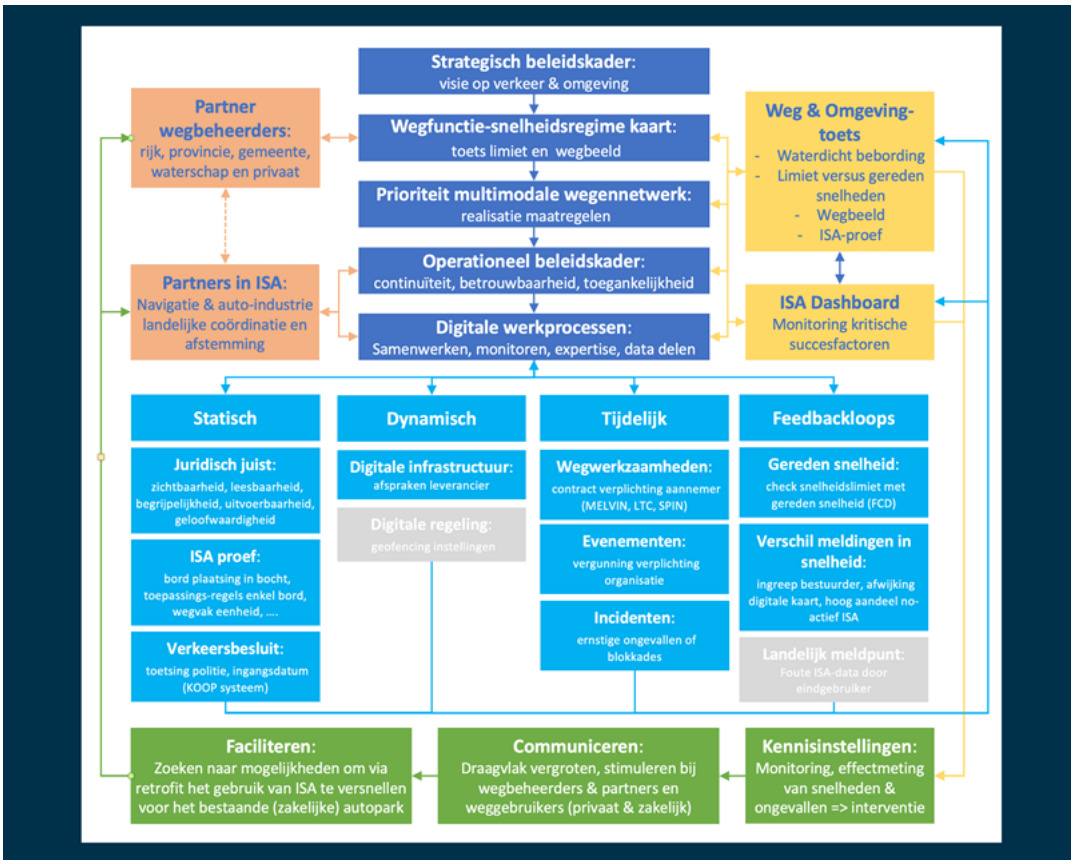
De handreiking beschrijft kritische succesfactoren om de basis op orde te houden. Ook beschrijft ze werkprocessen waarmee je ISA als wegbeheerder inzet voor je verkeersbeleid. Dat gaat verder dan verkeersveiligheid. Houdt het verkeer zich aan de maximumsnelheid, dan helpt dat ook bij andere beleidsdoelen. De gereden snelheid heeft namelijk invloed op veel onderwerpen, wettelijk en in hoe mensen het ervaren. Denk aan geluidshinder, uitstoot, energieverbruik, barrièrewerking, de kwaliteit van de woonomgeving en stikstof.

Overzichtsschema van de werkprocessen

Om de basis op orde te krijgen, heb je een overzicht nodig. Welke concrete stappen moet je zetten? Welke toetsen gaan daaraan vooraf, met het oog op human factors? Welke datasystemen zijn nodig en welke data wissel je uit? Welke partijen spelen een rol en wat is hun taak? En met welke kritische succesfactoren toets je of ISA succesvol is?

Het schema hieronder brengt al die onderdelen en partijen samen. Ze staan in dienst van het

gemeentelijke verkeersbeleid, als één samenhangend werkproces. Zo krijg je de basis voor ISA op orde én houd je hem op orde. Het idee is dat gemeenten ISA als maatregel opnemen in hun strategische beleidskader voor verkeer en omgeving, in lijn met de Omgevingswet. Zo optimaliseren ze de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid.



Overzichtsschema van de werkprocessen voor ISA

Handelingsperspectieven

Human factors spelen een belangrijke rol in het succes van ISA. Het gaat dan om de vraag of weggebruikers ISA accepteren. Daarvoor moeten snelheidslimieten aan twee eisen voldoen: ze zijn betrouwbaar én geloofwaardig. De handreiking beschrijft daarvoor drie toetsen:

1. **Digitale-bordentoets.** Je toetst of de statische borden op straat "waterdicht" zijn. Het resultaat is een gecontroleerde, actuele digitale kaart met snelheidslimieten.
2. **Digitale-snelheidstoets.** Je vergelijkt de geldende snelheidslimiet met de snelheden die echt gereden worden. Dat kan eenvoudig met Floating Car Data (FCD): anonieme snelheidsmetingen van voertuigen in het verkeer. Je gebruikt de V85, de snelheid die 85% van de voertuigen niet overschrijdt, om te zien waar te hard wordt gereden. En je gebruikt de freeflow, de snelheid zonder vertraging door ander verkeer, om een te hoge limiet op te sporen. Zo vind je grote verschillen tussen limiet en praktijk.

3. **Digitale-wegbeeldtoets.** Wijkt de limiet op een wegvak sterk af van de gereden snelheid? Dan toets je met de kenmerken van de omgeving of de limiet geloofwaardig is. Lees hierover meer in het artikel Nieuwe kijk op verkeersveiligheid: wegcategorisering 2.0.



Voorbeelden van locaties waar de snelheidslimiet niet past bij het wegbeeld

Nieuwe taken voor wegbeheerders

Voor de invoering van ISA moeten de partijen in de keten goed samenwerken. Wegbeheerders krijgen er nieuwe taken bij. Die taken bieden ook kansen. Zet je ISA in als instrument, dan wordt de invoering aantrekkelijker en gaat ze sneller:

1. Geef ISA een vaste plek in je strategische beleidskader, in lijn met de Omgevingswet. Zo regel je als wegbeheerder de snelheid zo goed mogelijk voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.
2. Geef wegbeheerders een hulpmiddel voor het operationele beleidskader. Daarmee toetsen en monitoren ze de kritische succesfactoren: continuïteit, betrouwbaarheid en toegankelijkheid.
3. Organiseer de samenwerking tussen wegbeheerders, aannemers, leveranciers van (digitale) borden en aanbieders van diensten in de auto.
4. Deel alle relevante data met kennisinstellingen, zoals snelheidslimieten, wegfuncties, wegbeelden, ongevallen en snelheden. Dat helpt bij monitoring, effectmeting en ingrijpen met voorlichting en een snellere invoering.

Meer informatie

Wil je meer weten over de invoering van ISA en wat dat van wegbeheerders vraagt? Volg dan het werk van de landelijke Werkgroep ISA Nederland bij het kennisplatform CROW.