

Belgische VIP's brengen



foto: Zefa



TEKST: Johan de Mol, Sven Vlassenroot, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling Gent
Karin Temmerman, Schepen Mobiliteit Stad Gent

ISA verder

Draagvlak creëren voor ISA. Dat was een belangrijke doelstelling van het organiseren van demonstratieritten met een ISA-auto voor belangrijke Belgen én van een ISA-proef in Gent. Ook aan de Gentse proef deden VIP's mee, zoals de Gentse burgemeester en de rector van de universiteit. Door deze aanpak kreeg ISA veel publiciteit en groeide de bekendheid. Een bericht uit de Belgische ISA-stad.

In 2000 heeft het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent onderzoek gedaan naar mogelijk draagvlak voor de invoering van ISA [1]. Hiervoor heeft het 2507 Belgen geënquêteerd. Uit deze enquête bleek dat zes op de tien Belgen akkoord gaan met het invoeren van een intelligente snelheidsbegrenzer die volledig limiteert. Slechts drie op de tien mensen zijn gekant tegen een limiterende snelheidsbegrenzer; maar 70 procent hiervan wil echter wel een waarschuwend systeem.

Uit het onderzoek bleek ook dat ISA nog onvoldoende bekend was bij politici en andere vooraanstaande mensen uit het bedrijfsleven of uit de administratieve sector. Veelal heersten er verkeerde vooronderstellingen en hardnekkige vooroordelen over ISA, waaronder het idee dat het als een soort Big Brother meeging in de auto en de automobilist zijn vrijheid verloor.

Besloten werd een pilot op te zetten met als doel meer bekendheid rondom ISA te creëren.

Allereerst werd een aantal demonstratieprojecten gehouden bij groepen die onvoldoende bekend bleken te zijn met ISA. Politici en beleidsmakers, maar ook vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en de dienstensector werden uitgenodigd om een testrit te maken met een ISA-auto. Bovendien werden de media actief bij dit proces betrokken, waardoor er veel werd gepubliceerd over dit systeem (zie kader 'Demonstratieritten'). Belangrijker nog dan deze demonstratieritten was de keuze voor een proef in Gent, waarbij vooraanstaande Gentenaren zouden worden gevraagd gedurende een jaar met ISA te gaan rijden. Deze proef werd gehouden tussen 26 oktober 2002 en 1 januari 2004. Deelnemers moesten voor een belangrijk deel bestuurders, politici of andere vooraanstaande mensen uit het bedrijfsleven zijn. Het doel hiervan was dat zij de werking en het belang van ISA van binnenuit bekend konden gaan maken in de kring van decision-makers.



VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van volksvertegenwoordigers,

A. gelet op het onaanvaardbaar hoog aantal verkeersslachtoffers in België;

B. gelet op het feit dat overdreven snelheid de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen;

C. gelet op de mogelijkheden om door middel van intelligente snelheidsbegrenzing (ISA) de maximumsnelheid van voertuigen voortdurend aan te passen aan de vigerende snelheidsbeperking;

D. gelet op de gunstige ervaringen met ISA in binnen- en buitenlandse proefprojecten, zowel naar de technische haalbaarheid als naar het effect op het rijgedrag en de rijervaring van de bestuurders;

E. gelet op de maatschappelijke voorbeeldfunctie die politici en functionarissen in overheidsdienst te vervullen hebben;

vraagt de regering:

- 1. bij aankoop van dienstwagens voor de ministeriële kabinetten en voor personenwagens voor de federale ministeries erop toe te zien dat deze uitgerust zijn met ISA;*
- 2. het gebruik van ISA op te leggen aan de bestuurders van deze dienstwagens.*

8 oktober 2003

Half-open

Specifiek voor deze proef is een digitale wegenkaart van Gent gemaakt met snelheidsinformatie en differentiële GPS. In dit systeem kunnen op een eenvoudige manier snelheidszones worden gewijzigd of toegevoegd via wijziging in de navigatie-unit van het voertuig. Het gebied van de proef, de stad Gent (15.643 ha), omvat verschillende snelheidszones: voetgangerszones en 30-, 50-, 70-, 90- en 120 km/uur-gebieden. Besloten is tot een half-open systeem. Dit betekent dat de bestuurder kan interveniëren: hij kan sneller rijden, maar er blijft tegendruk op het gaspedaal. Het navigatiesysteem in de auto bepaalt de GPS-positie van het voertuig en vergelijkt dit met de geldende snelheid op de elektronische snelheidskaart. Zolang de voertuigsnelheid lager is dan de toegestane snelheid voelt de bestuurder de verhoogde druk in het gaspedaal niet. Bereikt het voertuig de toegestane snelheid, dan voelt de bestuurder tegendruk op het gaspedaal. In geval het voertuig een andere snelheidszone inrijdt, wordt dit voelbaar door tegendruk (12 à 13 kg) op het gaspedaal en hoort de bestuurder een lichte klik in het pedaal. Het blijft echter wel mogelijk sneller te rijden door harder op het pedaal te drukken.

In de Gentse proef kon het systeem binnen het actieve gebied niet worden uitgeschakeld; buiten het gebied kon de bestuurder de snelheid handmatig instellen.

Voorbeeldfunctie

In totaal deden 34 personenwagens en drie bussen mee. Van de 37 deelnemers hadden er 17 een maatschappelijke voorbeeldfunctie en waren 20 mensen ad random geselecteerd. De jongste was 21, de oudste 76. De deelnemers die zijn geworven vanwege hun maatschappelijke voorbeeldfunctie, waren afkomstig van de Universiteit van Gent, het gemeentebestuur Gent, de vervoersmaatschappij De Lijn, de provincie Oost-Vlaanderen, OCMW (Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn), Gent en Volvo-Cars. Dit betekende dat ISA-systemen werden ingebouwd in onder meer de wagens van de burgemeester en twee schepenen (wethouders), van de rector en vice-rector van de Gentse universiteit en in de auto van de directeur van Volvo-Cars België. De personenwagens werden gesponsord door onder meer het Belgisch instituut voor verkeersveiligheid en enkele verzekeraars.

De keuze om vooraanstaande Gentenaren zo veel mogelijk bij het ISA-project te betrekken had een positieve uitstraling op het creëren

van draagvlak. De deelnemers zorgden namelijk niet alleen voor meer bekendheid met ISA binnen hun eigen organisatie. Ook de media raakten meer betrokken bij het project vanwege het VIP-karakter van de betrokkenen. Een bijkomende reden om voor VIP's te opteren was de positieve uitstraling die dit meebracht voor het ISA-systeem zelf. ISA worstelt met een imago-probleem: het wordt soms beschouwd als een middel om de reeds 'veel geplaagde' automobilist het leven nog zuurder te maken. Door VIP's ISA te laten gebruiken werd duidelijk gemaakt dat het beleid geen regels aan de bevolking wil opleggen zonder ze zelf eerst uit te testen. Opvallend was dat gedurende de proef en na enkele demonstratieprojecten parlementaire vragen zijn gesteld in de Federale Kamer en de Senaat, een hoorzitting over ISA is georganiseerd en resoluties zijn ingediend om experimenten met snelheidsbegrenzers te stimuleren [2].

Resultaten

De belangrijkste onderzoeksdoelstelling bij de proef in Gent was het bepalen van het rijgedrag en aanvaarding van ISA bij de testbestuurders. Dit gebeurde door middel van drie vragenrondes (voor, tijdens en na het rijden met ISA) en via data-logging in de wagen. Deze data-logging gaf gegevens over de positie van de wagen, de snelheidszone waarin de wagen zich bevond en of het systeem buiten de zone manueel was ingesteld. De logging gebeurde voordat de wagens werden uitgerust met ISA, tijdens het rijden met ISA en drie maanden na beëindiging van de proef. Omdat nog niet alle data zijn verwerkt, wordt hieronder vooral ingegaan op de doelen en de uitkomsten uit de vragenrondes. Tijdens de vragenrondes is aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- *Grondhouding.* De grondhouding verwijst naar de manier waarop mensen tegen mobiliteit en vervoer aankijken. Dit is gemeenten aan de hand van vragen, die betrekking hebben op de beleving van het rijden. Uit figuur 1 blijkt dat ISA niet erg veel invloed heeft op de beleving van het rijden en de grondhouding niet erg veel verandert. Wel blijkt dat bestuurders snel rijden niet zien als een bron van plezier of vrijheid, of als opwindend ervaren. Ook gelooft minder dan één op de tien dat te snel rijden tijd bespaart.
- *Perceptie van de toegestane maximumsnelheid.* Aan de respondenten werd, zowel voor, tijdens als na de testperiode, gevraagd wat ze vonden van de maximaal toegestane snelheden in de diverse gebieden.

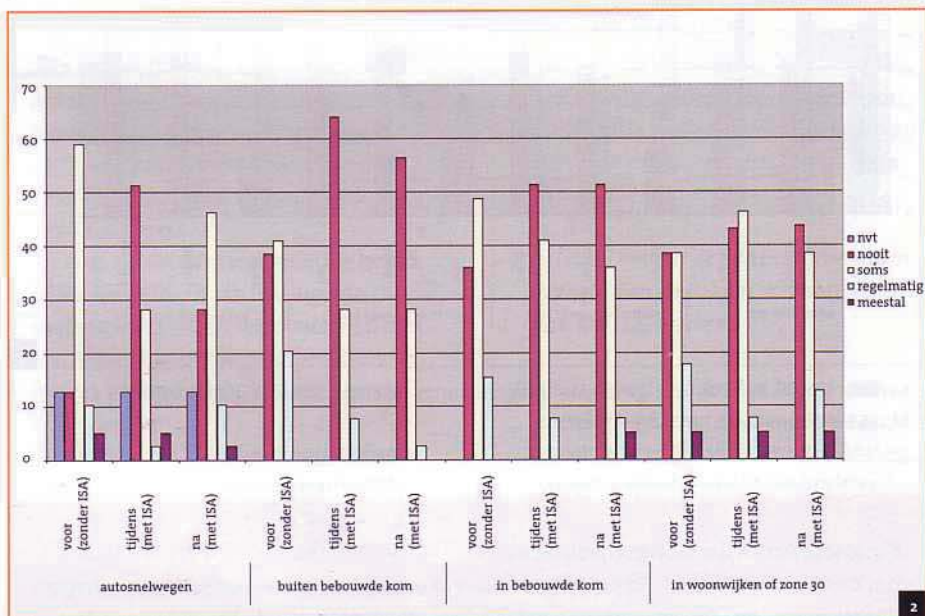
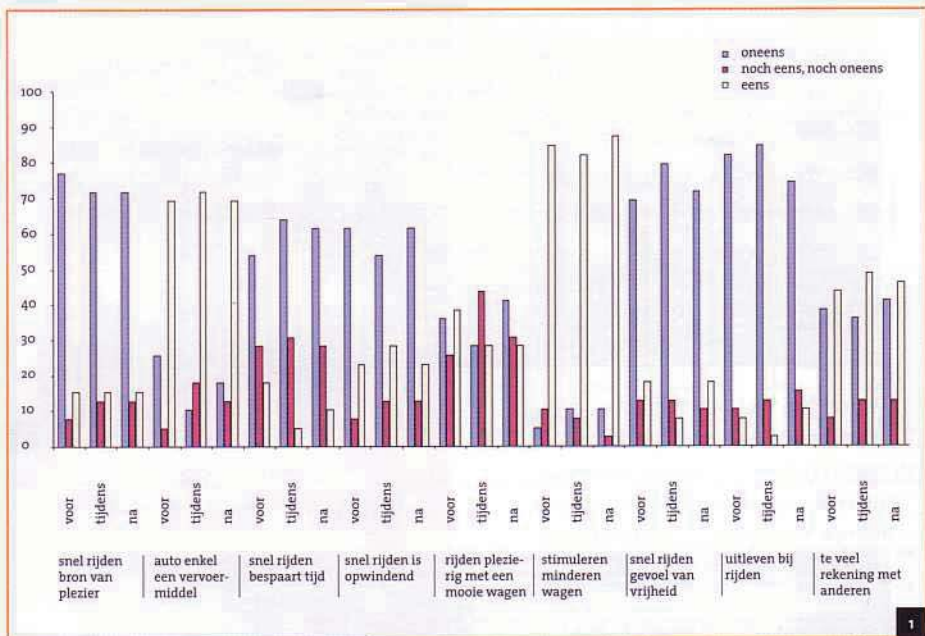
Vrijwel alle deelnemers waren het eens met de bestaande snelheidslimieten. ISA heeft dan ook een positieve invloed op het oordeel over de snelheidsregimes. De maximumsnelheden op autosnelwegen, plattelandswegen en op de wegen binnen de bebouwde kom werden nog beter aanvaard dan voor het rijden met ISA.

• *Perceptie van het eigen snelheidsgedrag.* Uit de enquêtes bleek dat één op de drie automobilisten zich aan de snelheidslimieten houdt, terwijl vijftien procent zegt regelmatig te hard te rijden. Ten tijde van de proef is de vraag over te snel rijden nogmaals gesteld en opvallend is dat méér bestuurders aangeven dat ze níét te snel rijden. ISA heeft dus duidelijk invloed op het snelheidsgedrag. Zowel tijdens als na de proef blijft dit cijfer vrij constant; enkel op autosnelwegen blijkt dat een groot deel weer terugvalt op het gedrag van voor de proef (fig. 2).

• *Het rijgedrag met ISA.* Het rijgedrag wordt heel duidelijk beïnvloed door ISA. Zo rijden twee op de drie bestuurders rustiger met het actieve gaspedaal tijdens het proefproject en let 23 procent minder op de snelheidsborden tijdens het rijden met ISA. Voor 30 procent verloopt het inschatten van verkeerssituaties gemakkelijker en voor één op de vier bestuurders is het afstandhouden van andere bestuurders gemakkelijker dan voorheen. Ook houdt de helft zich makkelijker aan eenzelfde snelheid en haalt meer dan de helft minder in.

• *Aanvaarding van ISA.* Het accepteren van ISA wordt op drie manieren bepaald. Via de zogeheten methode 'Van der Laan, Heino en De Waard' is een reeks van negen tegengestelde attitudes vastgesteld: nuttig-onnuttig, aangenaam-onaangenaam, slecht-goed, fijn-vervelend, efficiënt-onefficiënt, irriterend-aanvaardbaar, assistierend-onbehelpzaam, ongewenst-gewenst, verhoogt alertheid-verslapt alertheid. Deze reeks tegenstellingen is aan de deelnemers voorgelegd, waarbij ze konden aangeven welke attitude het beste overeenstemde met hun situatie. Een positieve eigenschap kreeg een +2-score, een negatieve een -2. De negen eigenschappen worden afgezet op twee assen die enerzijds de 'nuttigheid' (usefulness) en anderzijds 'mate van bevredigend' (satisfying) bepalen. Dit resulteert in een grafiek met vier kwadranten (fig. 3): het kwadrant rechtsboven bepaalt de beste aanvaardbaarheid.

De tweede manier waarop acceptatie werd beoordeeld was het meten van de mate waarin de deelnemers het ISA-systeem buiten het pilotgebied, maar binnen de actieve



1. Invloed van ISA op de beleving van het rijden
2. Perceptie van de deelnemers op het te snel rijden op diverse wegen

Demonstratieritten

Voorafgaand aan de pilot in Gent heeft het centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit van Gent honderden demonstratieritten georganiseerd voor politici, stadsbestuurders, journalisten, vertegenwoordigers van de voetgangersbeweging en verzekeringsmaatschappijen. De motivatie die hieraan ten grondslag lag was dat niets overtuigender is dan zelf te rijden met ISA. Naarmate het product de testrijder overtuigt van het comfort, gemak en het effect op een rustiger rijgedrag, wordt het draagvlak groter. De honderden demonstratieritten overtuigden velen van de efficiëntie van ISA. De testrijders maakten deze ervaring vervolgens bekend in hun kennisgeving. Testritten bij de voetgangersvereniging leidden er bijvoorbeeld toe dat er een uitgebreide ISA-promotieactie ontstond: in meer dan 500 scholen in Vlaanderen werd de actie '5 voor 12' gevoerd, waarvan ISA één van de actiepunten vormde. Hiervoor zijn meer dan 120.000 ISA-folders uitgedeeld.

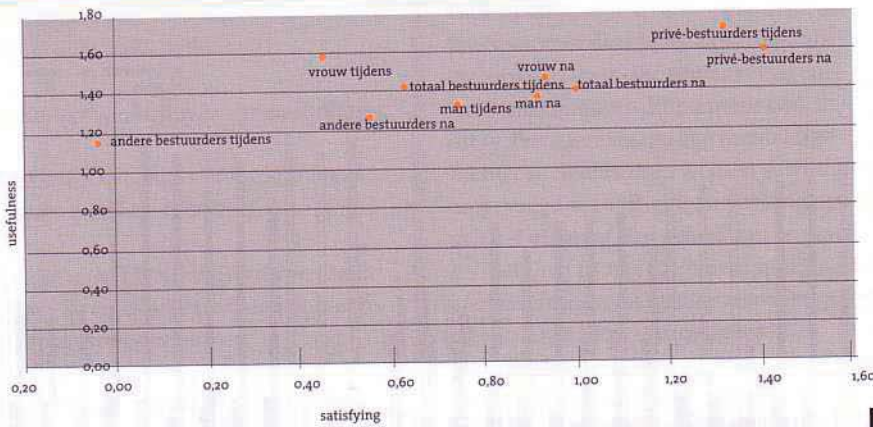
dit percentage zelfs opgelopen tot 80 procent.

Van de 20 privé-bestuurders vroegen er 15 expliciet om na het beëindigen van de proef ISA in de auto te mogen houden. Hierop is positief gereageerd. Ook in de wagens van de personen die op basis van hun maatschappelijke voorbeeldfunctie deelnamen, zit ISA nog ingebouwd. De twee voornaamste redenen om het systeem te behouden zijn 'de overtuiging dat bestuurders met ISA een bijdrage leveren aan een veilig verkeer' (38 procent) en 'de ervaring dat ISA ondersteuning biedt en comfortabel rijdt' (34 procent). Van de bestuurders die het systeem wilden behouden stelde 12 procent dat ISA het inschatten van verkeerssituaties vergemakkelijkt; 8 procent wil het systeem behouden om geen boetes meer te krijgen en 7 procent zegt dat ISA het enige systeem is dat hen echt aan de toegestane snelheid houdt.

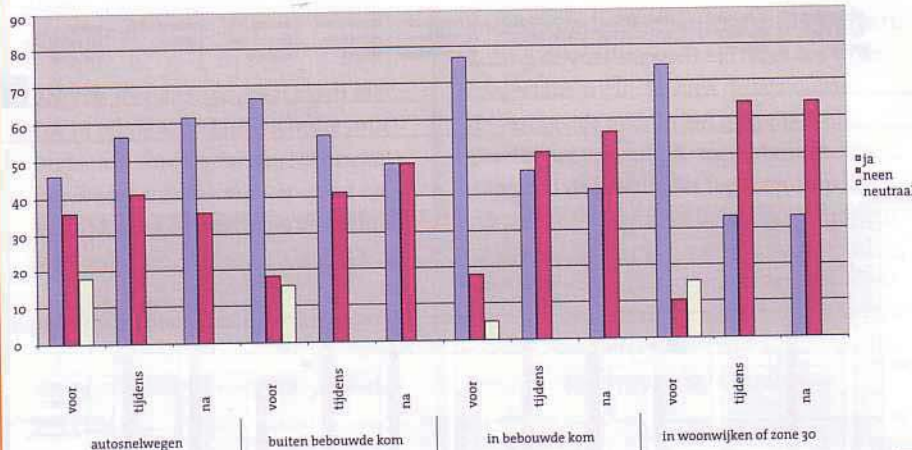
Conclusie

Voor het eerst is een ISA-proef uitgevoerd waarbij bestuurders, politici en besluitmakers uit het bedrijfsleven nadrukkelijk zijn betrokken. De demonstratieritten die voorafgaand aan de pilot zijn georganiseerd en die eveneens waren bedoeld om vooraanstaande Belgen bekend te maken met ISA, heeft ook zijn vruchten afgeworpen. Beide ontwikkelingen hebben een positieve uitstraling gehad, omdat dit veel berichtgeving over ISA creëerde. De communicatie over deze snelheidsremmer verbeterde sterk en besluitvorming over vervolgotrajecten ontstond als het ware vanzelf. ISA kwam, en komt, regelmatig aan bod in de media: van april 2001 tot april 2004 zijn er 25 tv-reportages, acht radioreportages en 41 kranten- en tijdschriftartikelen aan gewijd.

De Nederlandse stichting SWOV heeft enige tijd geleden een studie uitgevoerd over het politieke draagvlak in Nederland voor ISA [3]. Ook hieruit bleek, net als in België voorafgaand aan de demonstratieprojecten, dat er op beleidsniveau reserves zijn over een eventuele invoering van ISA. Deze reserves hebben veelal te maken met onvoldoende kennis over ISA. Opvallend was dat met het Belgische draagvlakonderzoek, voorafgaand aan de pilot, werd aangetoond dat de gewone weggebruiker de voordelen van ISA wel ziet zitten en hij het Big Brother-fenomeen als verwaarloosbaar beschouwt. Juist door vooraanstaande Belgen bij de ISA-demonstratieritten te betrekken en de Gentse pilot bleek dat op beleidsniveau



3



4

3. Aanvaarding van het actieve gaspedaal, uitgezet langs de assen 'satisfying' en 'usefulness'
4. Manueel gebruik van het ISA-systeem

Financiering van ISA-project Gent

Het Gentse project is financieel gerealiseerd door inbreng van verschillende groepen. De trekkersrol was weggelegd voor de stad Gent, die zorgde voor het budget voor de inbouw van ISA in vijf wagens, voor de technische organisatie en voor de communicatie. Het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) financierde, in samenwerking met de Belgische verzekering DVV, de ISA-inbouw in twintig wagens. Het BIVV voorzag ook in een budget voor onderzoek.

De Gentse universiteit financierde vervolgens vijf ISA-systemen en de provincie Oost-Vlaanderen twee. Het OCMW-Gent en Volvo Cars Belgium opteerden elk voor één ISA-systeem.

zone, manueel instelden (fig. 4).

Ten slotte is de acceptatie van ISA gemeten aan de hand van antwoorden op de volgende vragen: wenst u het systeem te kopen indien de autoverzekering dan goedkoper wordt; wenst u het systeem vrijblijvend aan te kopen of wenst u het systeem te behouden. Dit leidde tot de volgende uitkomsten:

- 44 Procent gaf voor aanvang van de proef aan het systeem aan te kopen wanneer de autoverzekering goedkoper zou worden. Dit

percentage steeg naar 69 procent tijdens het rijden met ISA.

- Zo'n 41 procent wilde het systeem vrijblijvend aankopen voor de testperiode. Dit percentage steeg naar 46 procent.
- Het percentage dat aangaf het systeem niet te willen aanschaffen was zowel voor als tijdens de proef 28 procent. Hoofdrede hiervan zijn de kosten (ruim 3000 euro).
- Tijdens het rijden met ISA was reeds 70 procent bereid om het systeem in de wagen te behouden; na de testperiode was

Gent: naar de eerste ISA-stad

Door: Karin Temmerman, Schepen (wethouder) van Stedenbouw en Mobiliteit

Met de positieve resultaten van het demonstratieproject ISA-Gent voor ogen, wenst de stad verdere stappen te zetten om Gent te laten groeien naar de eerste ISA-stad. De huidige kosten van de ISA-systemen zijn nog te hoog om het eigen wagenpark systematisch met ISA uit te rusten en de inwoners een ISA-systeem gratis aan te bieden. De stad richt zich daarom op bepaalde doelgroepen.

Begin volgend jaar start een project ISA-polis voor jongeren en beginnende chauffeurs. In dit project kan, in samenwerking met verzekeringen, een ISA-systeem worden ingebouwd in de wagen van jonge en beginnende chauffeurs. In ruil voor het inbouwen en gebruik van ISA wordt een betaalbare premie aangeboden.

Daarnaast wil de stad ook bijdragen aan verdere bekendmaking van ISA. In vijf wagens van bekende Gentenaars wordt ISA ingebouwd. De stad wil de rolmodelfunctie via bekende Gentenaren verder uitbouwen en zo bijdragen aan het versterken van het ISA-draagvlak.

Deze weliswaar kleine stappen hebben het enorme voordeel dat verder wordt gewerkt aan het bekendmaken van ISA en dat bij voldoende financiële middelen de stad haar doel om uit te groeien tot een ISA-stad, kan realiseren.

positiever werd gedacht over ISA. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat in de Federale Kamer van Volksvertegenwoordiger een aanbeveling is gedaan om een strategie op te zetten voor de algemene invoering van ISA in België en om, in de aanloop daartoe, ISA in te bouwen in voertuigen van 'personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie'. Deze voorstellen zijn door een ruime Kamermeerderheid gesteund. Een project in Brussel, waarbij deelnemers uit de landelijke politiek worden betrokken, gaat dan ook begin 2005 van start.

Het vervolgpad dat de stad Gent opzet - ISA-polis voor jongeren en inbouwen bij bekende Gentenaars - geeft aan dat de stad serieus streeft naar de status van ISA-stad. Ook het op stapel staande Brusselse project is erg belangrijk voor het uitdragen van de ISA-boodschap naar de Belgische bevolking én naar Europese instellingen. De bedoeling is in Brussel dezelfde strategie te volgen. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang. Hiermee wordt ISA op het beleidsniveau getild waar uiteindelijk een aantal finale besluiten moet worden genomen over standaardisatie, eenvormige Europese snelheidskaarten, implementatiescenario's en de keuze van ISA-systeem.

Literatuur

1. De Mol J. et al, Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling/Universiteit Gent-BIVV, Gent, 2001.
2. Malcorps, J., Voorstel van resolutie over experimenten met snelheidsbegrenzers

voor wagens, zitting 2001-2002, 2-852. Schalck, D., Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassings-systeem (758/6), goedgekeurd in de zitting van 06-05-2004.

De Padt, G., Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/4), goedgekeurd in de zitting van 06-05-2004.

3. Goldenbeld, Ch., Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen, SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004.

Kortweg

- De universiteit van Gent heeft een pilot opgezet, waarbij in 34 auto's en drie bussen ISA werd ingebouwd.
- Het betrekken van Gentenaren met een maatschappelijke voorbeeldfunctie bij de pilot heeft via de media een belangrijke uitstraling naar het publiek opgeleverd. Het draagvlak is hierdoor vergroot.
- Vervolgpilots zijn min of meer als een logische vervolgstap aangekondigd en voorbereidingen zijn reeds in gang gezet.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van volksvertegenwoordigers,

- A. gelet op het nog steeds hoge aantal slachtoffers van verkeersongevallen;*
- B. gelet op het feit dat te snel rijden nog steeds de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen;*
- C. gelet op het feit dat door het installeren van een Intelligent SnelheidsAanpassings-systeem (ISA-systeem) de maximumsnelheid van een voertuig voortdurend kan aangepast worden aan de geldende snelheidslimieten;*
- D. gelet op de gunstige resultaten die zowel in binnen- als buitenlandse studies over ISA-systemen behaald worden;*
- E. gelet op het nadelig effect op comfort, emissies en kosten van wegbeheer van de 'traditionele' snelheidsremmende maatregelen;*
- F. gelet op het feit dat de overgrote meerderheid van de Belgen voorstander is van het ISA-systeem;*

- G. gelet op het feit dat het beleid veel minder middelen en personeel zal moeten inzetten voor de handhaving van de geldende snelheidslimieten;*

vraagt de regering:

de veralgemeende invoering van een ISA-systeem (open en half-open variant) na te streven en op termijn dwingend te maken, en zich daarvoor op de reeds uitgevoerde of zich opdringende wetenschappelijke onderzoeken te baseren.

16 januari 2004