Vlaams Parlement

stuk **1616** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 8 mei 2012 (2011-2012)

Voorstel van resolutie

van de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers en Dirk de Kort
en de dames Karin Brouwers, Lies Jans, Tine Eerlingen en Griet Smaers

betreffende de bevordering van intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid

verzendcode: OPE

TOELICHTING

1. Context

Onaangepaste snelheid is een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Geschat wordt dat een te hoge snelheid een rol speelt bij ongeveer één op drie van de dodelijke ongevallen. De snelheid speelt zowel een rol bij het optreden van een verkeersongeval als bij de afloop ervan, de letselernst. Niet alleen de absolute snelheid van voertuigen speelt een rol. Ook grotere snelheidsverschillen tussen voertuigen leiden tot een hogere onveiligheid. Experts en internationale organisaties zijn het erover eens dat snelheidsbeheersing één van de belangrijkste en meest effectieve maatregelen is om verdere vooruitgang te boeken in de verkeersveiligheid.

Deze resolutie vertrekt vanuit het hoopgevende uitgangspunt dat ontwikkelingen in voertuigtechnologie een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van de verkeersveiligheid, zonder daarbij echter afbreuk te willen doen aan het belang van infrastructurele aanpassingen die onontbeerlijk zijn om aan snelheidsbeheersing te doen. Evenwel is het zo dat de implementatie van nieuwe voertuigtechnologie een aanzienlijke voorbereidings- en doorlooptijd kent. Net daarom moeten we inzetten op een beleid dat onderzoek, maar vooral ontwikkeling van veiligheidsverhogende technologieën stimuleert.

In ons verkeerssysteem wordt nu al veel gebruikgemaakt van moderne informatie- en communicatietechnologieën, zowel in het voertuig als langs de kant van de weg. Doorgaans worden deze technologieën aangeduid met de verzamelnaam Intelligente Transportsystemen (ITS). Een deel van deze toepassingen stelt de verkeersveiligheid centraal. Deze resolutie focust op één bepaalde ITS-toepassing, namelijk de Intelligente Snelheidsassistent (hierna: ISA). Volgens de indieners van deze resolutie is het immers één van de meest veelbelovende ITS-toepassingen, die bovendien ook op relatief korte termijn zou kunnen worden ingevoerd. Uit verschillende Europese onderzoeken waarbij de effecten van verschillende ITS-toepassingen worden vergeleken, blijkt steeds dat ISA het grootste effect zal hebben op de verkeersveiligheid.

Vlaanderen moet bovendien de verplichtingen uit de Europese ITS-richtlijn uitvoeren (richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen). Deze richtlijn is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten in de EU in de wegvervoerssector en hun interfaces met andere vervoerswijzen. ITS zijn systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer.

2. Politieke geschiedenis en actualiteit

ISA staat al lang op de politieke agenda, zowel op het niveau van de federale als op het niveau van de Vlaamse overheid. We geven hieronder een kort historisch overzicht.

a. De federale beleidsnota Mobiliteit 2005-2007 bepaalde:

"Nieuwe technologieën: ISA en snelheidsbegrenzers

Snelheidsbeheersing vormt een cruciaal instrument in het werken aan een structureel veiliger wegverkeer. Naast een optimale toepassing van het bestaande instrumentarium, is het nodig om een nieuwe techniek van voertuigondersteunende snelheidsbeheersing in te voeren: de intelligente snelheidsaanpasser, die in de auto de chauffeur dwingt of ten minste toch voelbaar aanzet om de plaatselijke snelheidslimieten niet te overschrijden. De federale overheid zal in samenwerking met externe deskundigen verderwerken aan de implementatie van ISA (Intelligent Speed Adaptation).".

Tevens werden in de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers voorheen al voorstellen van resolutie goedgekeurd, o.a. betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie en betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent Snelheidsaanpassingssysteem.

b. De Vlaamse beleidsnota Mobiliteit 2004-2009 bepaalde:

"Ook op het vlak van voertuigtechnologie kan vooruitgang geboekt worden (…) Het Vlaams Gewest moet verder en meer investeren in projecten met intelligente snelheidsbegrenzers in voertuigen (ISA) en de binnen- en buitenlandse ontwikkelingen op de voet volgen. Ook moeten er inspanningen gedaan worden om deze nieuwe technologie op de Europese agenda te plaatsen. Het is absoluut noodzakelijk dat het Vlaams Gewest een digitale kaart Vlaanderen uitbouwt. Aan de hand van deze databank kunnen naar de weggebruiker allerhande verkeersrichtlijnen gecommuniceerd worden. Zo bijvoorbeeld welk snelheidsregime hij op die plaatsen en op dat ogenblik moet aanhouden.".

Ook het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009 stelde een concreet engagement voorop met de passage "we participeren verder en meer in projecten met intelligente snelheidsbegrenzers in voertuigen.".

Tevens werden ook concrete verbintenissen aangegaan in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2008), waarin werd vooropgesteld om waar nodig ondersteunende maatregelen in te zetten om de mogelijke invoering van technologische maatregelen te begeleiden.

c. De Vlaamse beleidsnota Mobiliteit 2009-2014 bepaalt:

"De ontwikkelingen in de telematica of Intelligente Transport Systemen (ITS) bieden belangrijke perspectieven in verband met de interactie weg-voertuig-bestuurder. Deze initiatieven worden opgevolgd en geëvalueerd. Door de verkeersborden onder te brengen in een verkeersbordendatabank, ingeschreven in een Europese context, moet er steeds een actueel totaalbeeld beschikbaar zijn, en kan het beheer ervan efficiënt en kostenbesparend gebeuren. Bovendien draagt de verkeersbordendatabank bij tot een verhoogde verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een betere mobiliteit. In samenwerking met de ITS-sector, zetten we ten volle in op het ontwikkelen van de toepassingsmogelijkheden zoals ISA-snelheidskaart en kwetsbaarheidsgegevens inzake verkeersveiligheid.".

3. ISA?

Er kan worden verwezen naar de factsheet ISA zoals opgesteld door SWOV, de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. We halen hieruit de voornaamste elementen aan, bij wijze van toelichting bij deze resolutie.

Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) is een algemene benaming voor geavanceerde bestuurdersondersteuningssystemen, gericht op de naleving van snelheidslimieten door bestuurders van motorvoertuigen. Een ISA-systeem bepaalt over het algemeen de positie van een voertuig, vergelijkt de snelheid met de ter plaatse geldende snelheidslimiet en geeft vervolgens in het voertuig feedback aan de bestuurder over de snelheidslimiet of beperkt zelfs de snelheid van het voertuig aan de hand van die snelheidslimiet. Er bestaan uiteenlopende ISA-systemen die verschillen in het assistentieniveau en het type feedback dat de bestuurder wordt geboden.

Assistentie	Type feedback	Feedback
Informatief	Voornamelijk visueel	De snelheidslimiet en wijzigingen in de snelheidslimiet worden weergegeven
Waarschuwend (open)	Visueel en/ of auditief	Het systeem waarschuwt de bestuurder wanneer hij de ter plaatse geldende snelheidslimiet overschrijdt. De bestuurder beslist zelf wat hij met deze informatie doet en of hij zijn snelheid aanpast.
Ingrijpend (half-open)	Haptisch pedaal (middelmatige/ lichte feedback)	De bestuurder voelt tegenwerking in het gaspedaal wanneer hij de snelheidslimiet probeert te overschrijden. Als er voldoende kracht wordt uitgeoefend is het mogelijk harder te rijden dan de limiet.
Automatische beheersing met snelheidsbegrenzer (gesloten)	Haptisch pedaal (krachtige feedback) en uitgeschakeld pedaal	De maximumsnelheid van het voertuig wordt automatisch beperkt tot de ter plaatse geldende snelheidslimiet. Pogingen van de bestuurder om harder te rijden worden genegeerd.

ISA-systemen kunnen gebruikmaken van drie soorten snelheidslimieten:
– vaste snelheidslimieten: de bestuurder wordt geïnformeerd over de geldende snelheidslimieten;
– variabele snelheidslimieten: de bestuurder wordt bovendien geïnformeerd over (lagere) snelheidslimieten op speciale locaties, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, rond oversteekplaatsen voor voetgangers, in scherpe bochten enzovoort. De snelheidslimieten hangen af van de locatie;
– dynamische snelheidslimieten: het dynamische ISA-systeem past snelheidslimieten toe waarbij rekening wordt gehouden met de feitelijke weg- en verkeerssituatie (weeromstandigheden, verkeersdichtheid) en met de geldende vaste limiet als bovengrens. De dynamische snelheidslimieten verschillende daarom niet alleen per plaats maar ook in de tijd.

4. Reeds gevoerd onderzoek en experimenten

Al sinds het begin van de jaren tachtig wordt er onderzoek uitgevoerd naar de effecten van ISA op zowel het rijgedrag als de verkeersveiligheid. Ook op het niveau van het Vlaamse Gewest werd hieromtrent onderzoek verricht. Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid heeft via ‘Onderzoekslijn 4: Innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit’ en ‘Onderzoekslijn 8: Duurzame mobiliteit’ onderzoek uitgevoerd naar ‘Een beleidsmatige vertaling van ITS-ontwikkelingen’ (project 4.1) enerzijds en de ‘Relatie tussen snelheid en milieu-impact, speed management en snelheidsgedrag’ (project 8.2) anderzijds. Tot op heden heeft dit geleid tot volgende onderzoeksrapporten:

– 2008

“Vlassenroot, S., Vandenberghe, W., De Mol, J. Snelheidsmanagement en snelheidsbeheer. Literatuurstudie. RA-MOW-2008-006”
“De Mol, J., Van Leeuwen, T., Vandenberghe, W., Vlassenroot, S. Intelligente Transport Systemen. ITS en verkeersveiligheid. RA-MOW-2008-007”

– 2010

"Vlassenroot, S., De Baets, K., Vandenberghe, W., De Mol, J. Snelheidsbordendatabank voor snelheidsbeheer. Technische en beleidsvoorbereidende aspecten. RA-MOW-2009-007"

"Vlassenroot, S., De Mol, J., Brookhuis, K., Marchau, V., Witlox, F. Intelligent Speed Adaptation. From trial support to public support. RA-MOW-2009-004".

– 2011

"De Mol, J., Vandenberghe, W., Vlassenroot, S., De Baets, K. ITS-technieken om verkeersveiligheid te verhogen op kruispunten met verkeerslichten (VRI's). Onderzoek naar de mogelijkheden van dynamisch snelheidsadvies op VRI's. RA-MOW-2009-010"

Daarnaast werden er ook al een aantal proefprojecten opgezet. Zo was het Vlaamse Gewest betrokken partij bij volgende proefprojecten/onderzoeken:
– 'Evaluatie van intelligente snelheidsaanpassing als methode voor een veiliger verkeersbeleid' (2004), waarin gebruik werd gemaakt van een nagenoeg experimenteel onderzoeksopzet met een testgroep van 55 personen;
– 'Differentiële effecten van Intelligente Snelheids Aanpassing (ISA) bij verschillende doelgroepen en toepassingsvormen' (2006), waarbij een aantal verdere differentiële analyses en variaties op het eerdere onderzoek, inclusief een test met verschillende vormen van ISA, uitgevoerd werden;
– 'Onderzoek naar de psychologische determinanten van snelheidsgedrag bij een representatieve steekproef van Vlaamse automobilisten' (2007), waarbij de attitude tegenover verkeersveilig gedrag werd nagegaan bij een representatieve steekproef van Vlaamse autobestuurders.

Ook in het buitenland werden verschillende proefprojecten opgezet, doorgaans succesvol.

We willen in het bijzonder nog wijzen op het grootschalige en recente survey-onderzoek, waarbij 6370 personen reageerden in België en 1158 in Nederland. De respondenten gaven aan dat hun eigen rijgedrag van grote invloed kan zijn op ongevallen en verkeersveiligheid en dat ondersteuning in hun rijgedrag door technologie niet wordt afgewezen. Bijna 95% van de respondenten is voorstander van ISA: zeven op tien chauffeurs wil een informatief of waarschuwend systeem. Bij drie op tien bestuurders gaat de voorkeur naar meer ingrijpende en limiterende systemen. Informatieve en waarschuwende ISA kent een vrij hoog draagvlak en de inspanningen zoals financiële steun voor overheden om een hogere implementatiegraad te verkrijgen, is niet noodzakelijk.

5. Naar de implementatie van ISA

Op lange termijn moet gestreefd worden naar ISA op basis van volledig dynamische limieten, afhankelijk van tijdelijke factoren zoals verkeersdichtheid of weersomstandigheden. Deze systemen vergen nieuwe methodes om snelheidslimieten te bepalen en die aan de weggebruikers te communiceren (bijvoorbeeld vanuit de infrastructuur naar het voertuig via bakens langs de weg en/of van voertuig naar voertuig). Hoewel deze communicatie technisch mogelijk is, behoeven de systemen verdere ontwikkeling om ze voldoende betrouwbaar te maken.

Op korte termijn is geleidelijke marktgestuurde implementatie van ISA wellicht het meest realistische scenario. Een aantal automodellen beschikt momenteel trouwens al over een open ISA-systeem en we mogen verwachten dat nieuwe wagens meer en meer zullen worden voorzien van apparatuur die de bestuurders informatie geeft over de toegelaten snelheid en hem de mogelijkheid biedt om zijn snelheid aan te passen.

Een navigatiesysteem kan ook functioneren als een open ISA-systeem. De meeste navigatiesystemen bieden immers de mogelijkheid om op elke locatie waar ment komt, een melding te krijgen van de maximaal toegelaten snelheid. Bovendien waarschuwen deze systemen wanneer het voertuig sneller rijdt dan de maximaal toegelaten snelheid zoals opgenomen in het systeem. De ISA-systemen die nu op de markt zijn werken nog met vaste snelheidslimieten.

De volgende stap zou het toevoegen van plaatsgebonden variabele snelheidslimieten kunnen zijn. Zowel vaste als variabele snelheidslimieten kunnen aan het voertuig worden doorgegeven vanuit de digitale database met snelheidslimieten in combinatie met gps.

In de zomer van 2011 werd de volledige inventarisatie van de verkeersborden (zowel op gewestwegen en niet-gewestwegen) afgerond. Alle verticale signalisatie op de wegen in Vlaanderen is dus beschikbaar als puntinformatie. Ook alle borden met een invloed op de maximaal toegelaten snelheid zijn daardoor bekend. De eerste taak van de Vlaamse overheid moet dan ook zijn om de implementatie van een informatief/waarschuwend ISA-systeem actief te stimuleren door de ontwikkeling van een snelheidskaart ten behoeve van ISA. Er werd al een studie uitgevoerd die de mogelijkheden voor het opstellen van een snelheidsdatabank heeft nagegaan.

In tweede instantie moet de Vlaamse overheid door middel van concrete proefprojecten ervaringen opdoen, zodat we kunnen toewerken naar een stapsgewijze implementatie van ISA. Het is belangrijk daarbij steeds oog te hebben voor de Europese beleidscontext inzake ITS.

Steve D'HULSTER

Jan ROEGIERS

Dirk DE KORT

Karin BROUWERS

Lies JANS

Tine EERLINGEN

Griet SMAERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:
  1° het nog steeds hoge aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen;
  2° de vaststelling dat overdreven snelheid één van de hoofdoorzaken is en blijft van zware verkeersongevallen met doden en gewonden;
  3° de verschillende engagementen die op verschillende beleidsniveaus reeds werden geformuleerd (Vlaamse regeerakkoord, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, Vlaamse beleidsnota's en beleidsbrieven, voorstellen van resolutie in het Federale Parlement enzovoort);
  4° de in de schoot van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid uitgevoerde onderzoeken naar ISA;
  5° verschillende succesvolle proefprojecten in zowel binnen- als buitenland;
  6° het maatschappelijk draagvlak dat bleek uit het wetenschappelijk onderzoek;

– vraagt de Vlaamse Regering:
  1° een snelheidskaart te ontwikkelen;
  2° licentie-overeenkomsten af te sluiten waarbij bedrijven data (waaronder snelheidsgerelateerde data) kunnen gebruiken (bijvoorbeeld uit de verkeersbordendatabank) om in hun producten (bijvoorbeeld digitale kaarten) te implementeren;
  3° de nodige beleidsinitiatieven te nemen waardoor minstens kan worden gestart met de implementatie van ISA-proefprojecten;
  4° de implementatie van een informatief en/of waarschuwend/open ISA-systeem actief te onderzoeken en te implementeren in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid, startend met een proefproject;
  5° de implementatie van een informatief en/of waarschuwend/open ISA-systeem actief te onderzoeken en te stimuleren door het opzetten van ISA-projecten met bedrijven, startend met een proefproject;
  6° de mogelijkheden en juridische consequenties van een verplichte vorm van ISA te beschouwen en te onderzoeken;
  7° dit alles in te passen binnen de Europese beleidscontext inzake ITS;
  8° over de uitvoering van deze resolutie te rapporteren in de voortgangsrapportages van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen die jaarlijks aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt;
  9° aan permanente sensibilisering te doen over de risico's verbonden aan snelheid en over het nut van ISA.

Steve D'HULSTER

Jan ROEGIERS

Dirk DE KORT

Karin BROUWERS

Lies JANS

Tine EERLINGEN

Griet SMAERS