

## Bespreking

Jan-Willem van der Pas (2011) *Clearing the Road for ISA Implementation?*, Delft: TRAIL Thesis series

&

Sven Vlassenroot (2011) *The Acceptability of In-vehicle Intelligent Speed Assistance Systems*, Delft: TRAIL Thesis series

**Rob Eenink**

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)<sup>1</sup>

---

**S**nelheid is nog steeds een van de belangrijkste ongevalsfactoren. Het vergroot de kans op een ongeval en verergert de afloop daarvan. Een jaar of tien geleden heeft SWOV geschat dat een kwart van de verkeersdoden vermeden kon worden als iedereen zich aan de limiet zou houden. Sinds midden jaren 90 zijn door het Duurzaam Veilig beleid op veel wegen de limieten verlaagd, vooral door van gebiedsontsluitende wegen erftoegangswegen te maken. De limiet werd daarbij van 80 km/u naar 60 km/u verlaagd en binnen de kom is de overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Doorgaans zakt de gemiddelde snelheid door het verlagen van de limiet, maar lang niet in dezelfde mate als beoogd. Verlaging van de limiet leidt dus doorgaans tot meer veiligheid maar ook tot meer snelheidsovertredingen. Het systeem dat in beide proefschriften centraal staat, Intelligente SnelheidsAssistentie (ISA), helpt door informeren, waarschuwen of begrenzen de snelheid naar beneden te brengen en is daarmee heel relevant voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar en experimenten met ISA worden al zo'n 15 jaar uitgevoerd, altijd met veelbelovende resultaten. Toch wordt het niet op grote schaal ingevoerd, vermoedelijk omdat het systeem niet populair is bij automobilisten en (daarmee?) beleidsmakers. "Big Brother op de achterbank" hoorde ik een collega eens zeggen. Maar hoe zit dat nu precies en wat kun je er eventueel aan doen?

Van der Pas stelt dat beleidsmakers niet beslissen over de implementatie van ISA vanwege diepe onzekerheid over het technisch functioneren, de bereidheid om het systeem te gebruiken, de

---

<sup>1</sup> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Duindoorn 32, 2260 BB, Leidschendam,  
E: [rob.eenink@swov.nl](mailto:rob.eenink@swov.nl)

Eenink

Bespreking: Jan-Willem van der Pas (2011) *Clearing the Road for ISA Implementation?*, Delft: TRAIL Thesis series & Sven Vlassenroot (2011) *The Acceptability of In-vehicle Intelligent Speed Assistance Systems*, Delft: TRAIL Thesis series

invloed op doorstroming en de steun bij de industrie. De centrale vraag in zijn proefschrift is wat een geschikte analytische methode is voor het omgaan met die onzekerheden. Onzekerheid definiëert hij breed op drie dimensies: plaats, aard en omvang.

Zoals gezegd is sprake van diepe onzekerheid. Men is het oneens over of men is onbekend met, het te kiezen beleidsmodel, gekozen kansverdelingen of de waardering van de uitkomsten. Het is dan handig een gekozen beleidsaanpak te kunnen aanpassen (adaptive policy making, APM). Van der Pas heeft vervolgens 75 experts geraadpleegd en hen 24 geïdentificeerde onzekerheden voorgelegd. Zij geven aan dat de onzekerheid vooral zit in de effecten van grootschalige introductie op langere termijn. Voor deze situatie acht hij de EMCDA-methode (exploratory multi-criteria decision approach) geschikt. Die kent vijf fases: stage setting, basic policy, increasing robustness, contingency planning en implementation (met feedback naar fase1). In het gedefinieerde basisbeleid (fase 2) onderscheidt hij drie typen autobestuurder: welwillend, gemiddeld en de notoire snelheidsovertreder. Voor elk zijn een geschikt ISA-type (informerend, begrensd), maatregel (campagne, snelheidsslot), succesdefinitie (verzekering, gebruikspercentage) en beperkingen (budget, tijd) bepaald.

De experts geven aan dat het een veelbelovende nieuwe aanpak is die nog zwaktes kent. APM kan leiden tot gecompliceerd beleid dat veel wijzigingen kent en dat kan het vertrouwen erin ondermijnen. Eén van de maatregelen uit het basisbeleid is het snelheidsslot voor notoire snelheidsovertreders, analoog aan het alcoholslot voor notoire alcoholovertreders. Naar die maatregel is inmiddels (ruim na het proefschrift) een haalbaarheidsstudie afgerond waaruit bleek dat het slot te vaak werd omzeild. Op zich kan dat bij een alcoholslot ook maar in dat programma is de sociale begeleiding van groot belang. Wellicht is het essentiële verschil dat alcoholisme een ziekte is en veel te hard rijden 'slechts' hufterig gedrag. Voor de verkeersveiligheid is het in ieder geval even erg.

Eén van de onzekerheden bij van der Pas is het draagvlak bij gebruikers en dat is het onderwerp van Sven Vlassenroot. Dat lijkt makkelijker te onderzoeken, je bevraagt bestuurders en geeft ze de kans ervaring op te doen met ISA. Vlassenroot heeft precies dat gedaan en 7500 enquêteformulieren vergaard (80% Vlaanderen) en geanalyseerd. Bovendien kon hij beschikken over de resultaten van een ISA-proef van één jaar in Gent met 37 deelnemers. In de enquête zijn 14 variabelen onderscheiden, over de persoon zelf (kenmerken, houding) en het (gepercipieerde) systeem (efficiency, bereidheid tot koop). Door Structural Equation Modelling (SEM) is bekeken welke factoren de acceptatie (en elkaar) beïnvloeden.

Ongeveer de helft van de respondenten is te porren voor ISA, liefst de informerende of waarschuwende variant. De dwingende variant, die het meest effectief is, vindt men vooral geschikt voor professionele chauffeurs of notoire overtredders (zie boven). Het onderzoek bevestigt een wat spijtig fenomeen: hoe effectiever de maatregel, des te lager het draagvlak. De belangrijkste factoren zijn de (overtuiging van de) effectiviteit, de billijkheid (lagere premies, subsidie) en persoonlijke en sociale doelstellingen. Minder van belang is de bereidheid te betalen voor ISA. De eindconclusie is dat er zeker potentiëel draagvlak is voor ISA en vanwege het belang om mensen te laten zien dat ISA effectief is, pleit Vlassenroot voor meer demonstratieprojecten.

De resultaten van beide studies zijn bemoedigend maar niet (allemaal) verrassend. Het lijkt toch allemaal te draaien om het slecht begrepen belang van een juiste snelheidskeuze. Weinig mensen zullen zich realiseren dat de risicoverhoging (kans op een letselongeval) van 5 km/u te hard rijden op een weg met een limiet van 60, even groot is als dat van een alcoholpromillage van 0,05, de grens voor een boete, namelijk een factor 2. In de jaren 80 was het nog normaal om met een slok op te gaan rijden, inmiddels is dat 'not done'. Het zou mooi zijn als we die houding ook voor snelheid konden kweken.