

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2004 - Nr. 41.

VRAGEN van de GroenLinks-fractie van de heer H. Miedema en de heer D. de Haan betreffende intelligente snelheidsaanpassing.
(Binnengekomen: 17 mei 2004.)

Onlangs werden in de nieuwbouwwijk Piccardthof radarcontroles naar het snelheidsgedrag uitgevoerd. De resultaten waren schrikbarend: het grootste deel van de automobilisten overschreed de maximaal toegestane snelheid. Onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wijst uit dat er jaarlijks 200 dodelijke slachtoffers minder in Nederland zouden zijn wanneer iedereen zich aan de snelheidslimieten zou houden. Ook neemt het aantal ziekenhuisgewonden met zeker 15% af. Daarnaast is het milieu er bij gebaat: de uitstoot van kooldioxide neemt met 11% af. De traditionele maatregelen om snelheidsovertredingen te beperken bestaan uit drempels en andere obstakels en uit boetes. Er is echter ook nog een ander systeem: de zogeheten 'Intelligente Snelheids Aanpassing' (ISA).

ISA is een technologisch hulpmiddel waarmee de rijnsnelheid automatisch aan de geldende snelheidslimieten wordt aangepast. Het voertuig dat is uitgevoerd met ISA krijgt vis GPS (satellietverbinding) de exacte positie door waar het zich bevindt. Een digitale kaart geeft de geldende snelheidsregimes aan. Beide gegevens worden continue vergeleken met de rijnsnelheid en doorgeseind aan het voertuig of de bestuurder. ISA kent drie varianten: het open systeem, waarbij de bestuurder door middel van een lampje of pieptoon op de hoogte wordt gebracht van het overschrijden van de snelheidslimiet, het halfopen systeem, waarbij er tegendruk komt op het gaspedaal en het gesloten systeem, waarbij direct wordt ingegrepen op de gastoevoer.

Met ISA zijn inmiddels op verschillende plaatsen proeven uitgevoerd. In Nederland was dat het geval in Tilburg. Een verslag van deze proef is te lezen op de website: www.rws-avv.nl/verkeersveiligheid/rapporten/eindrapportage-isa.pdf. De conclusie luidt dat het beoogde effect op het rijgedrag inderdaad optrad, zodat de verwachting ten aanzien van de gevolgen voor de verkeersveiligheid, een substantiële reductie in ongevallen en slachtoffers, gehandhaafd kan blijven. Ook concludeert men dat het implementeren van ISA een haalbaar concept is en dat er in het testgebied voldoende draagvlak bleek te zijn onder de wijkbewoners, waarbij de invloed van voorlichting en informatie van groot belang was. De proef in Tilburg vond plaats van september 1999 tot september 2000. Daarna is het in Nederland enigszins stil geworden rond ISA. In België gaat men onverdroten voort: in Brussel wordt ISA ingebouwd in de auto's van de ministers. Het lijkt GroenLinks een goed idee dat Groningen de Nederlandse draad weer oppakt en een proef gaat starten in

bijvoorbeeld de wijk Piccardthof. Op basis hiervan heeft GroenLinks de volgende vragen:

1. Deelt het College de mening van GroenLinks dat ISA een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid in Groningen.
2. Is het College bereid tot een proef met ISA in bijvoorbeeld de wijk Piccardthof, met als doel het systeem bekend te maken bij de Groningse automobilist en er aldus draagvlak voor te creëren.

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 2 juni 2004.

1. Ja.
Toelichting: wij delen uw mening dat ISA een ontwikkeling is die op termijn een positieve uitwerking kan hebben op de verkeersveiligheid. De belangrijkste oorzaak van verkeersonveiligheid is immers dat mensen geen machines zijn en dus fouten maken, ook in weggedrag. De verwachting is dat "slimme" auto's in de toekomst het menselijk falen deels kunnen corrigeren. Massale invoering van ISA binnen het Nederlandse (Europese) wagenpark zal de verkeersveiligheid in Nederland en uiteraard ook Groningen verbeteren.
2. Nee.
Toelichting: in Tilburg is in 1999 en 2000 een proef gehouden met ISA. Het betrof een experiment op initiatief en kosten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De gemeente Tilburg bood destijds een wijk aan als proefgebied. Naast het ministerie en de gemeente Tilburg waren een groot aantal instanties, waaronder de Advies Dienst Verkeer en Vervoer, TNO, e.d. betrokken bij de organisatie van de proef. De resultaten waren hoopgevend omdat de testrijders een zekere verbetering in snelheidsgedrag vertoonden en onder de testrijders een behoorlijke acceptatie van het systeem bestond. De proef bestond uit 120 testrijders waarbij slechts 20 testrijders tegelijk gebruik maakten van ISA. Een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid in Tilburg is uiteraard met de proef niet bereikt.
Dit was ook niet de doelstelling.

In Nederland staan de ontwikkelingen momenteel op een laag pitje. Een besluit tot een grootschalige vervolproef op het Tilburgse experiment is nooit genomen en de voortrekkersrol die Nederland binnen Europa had, is losgelaten. De huidige lijn is om aan te sluiten op andere Europese projecten. Momenteel worden in België en met name Zweden nog proeven uitgevoerd.

De complexiteit op gebied van techniek, communicatie en organisatie van een proef met ISA vraagt een aanzienlijke inspanning van de gemeentelijke organisatie waarbij bovendien externe deskundigheid noodzakelijk is. De verkeersveiligheid in Groningen zal met de proef niet worden beïnvloed. De vraag is gerechtvaardigd wat een Groningse proef aan nieuwe informatie oplevert ten opzichte van de proef in Tilburg en proeven in andere landen. Wij vinden het niet raadzaam omwille van slechts draagvlakverwerving onder de

Groningse bevolking een proef te initiëren van een systeem waarvan de daadwerkelijke invoering nog onbekend is. Wij zijn van mening dat de gemeente niet de kosten moet dragen voor verdere kennisontwikkeling over ISA.

Mochten er de komende periode landelijke of Europese initiatieven op gebied van ISA ontstaan, waarbij er een proefgebied wordt gezocht, dan zullen wij ons standpunt ten aanzien van een ISA proef binnen de gemeente Groningen uiteraard heroverwegen.