

# **VOORBEELDFUNCTIE ALS MIDDEL VOOR HET VERSTERKEN VAN HET ISA-DRAAGVLAK**

**Auteurs: Vlassenroot, S. (CDO)**

**De Mol, J., (CDO)**

**Broeckeaert, M., (BTTB)**

**Centrum voor Duurzame Ontwikkeling – Universiteit Gent**

Poel 16

9000 GENT (België)

<http://cdonet.UGent.be>

email: [Johan.DeMol@UGent.be](mailto:Johan.DeMol@UGent.be)

00/32/(0)9/264.82.09

# INHOUDSTAFEL

## SAMENVATTING

1.	Inleiding .....	1
2.	Beschrijving van het systeem.....	2
3.	Beschrijving van het gebied .....	3
4.	Aantal testvoertuigen en bestuurders .....	4
5.	Kandidaten .....	4
6.	Filosofie van het Gentse ISA-project .....	4
7.	Hoe het draagvlak versterken.....	5
	1. Draagvlak voor ISA in België.....	5
	2. Voorbeeldfunctie in het Gentse een demonstratieproject .....	6
	3. Vergelijking tussen het rolmodel en de klassieke aanpak binnen een demonstratieproject .....	7
	4. ISA-demonstratieritten .....	9
8.	Verdere stappen.....	10
	1. Nieuwe Gentse ISA-projecten.....	10
	2. ISA-Brussel .....	11
9.	Besluit: .....	11
10.	BIBLIOGRAFIE .....	13

## **SAMENVATTING**

### ***Voorbeeldfunctie als middel voor het versterken van het isa-draagvlak***

Demonstratieprojecten met ISA werden en worden in verschillende Europese landen opgezet. De aanvaardbaarheid van ISA wordt door sommigen in vraag gesteld.

Uit het Belgisch draagvlakonderzoek bleek een ruim meerderheid voor gesloten ISA te opteren.

De aanvaardbaarheidsproblemen liggen eerder op het beleidsniveau. Veelal heeft dit met een gebrekkige kennis van ISA te maken maar ook wordt nogal de eigen mening via het zogenaamd vertalen van de mening van “de” burger, vertolkt.

Vanuit deze vaststelling werd in België uitdrukkelijk geopteerd voor het informeren van het beleid. Hiertoe werden beleidsmakers uitgenodigd voor demonstratieritten en werden in het Gentse ISA-project, rolmodellen geïntroduceerd. Mensen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie reden gedurende meer dan een jaar met ISA rond en versterkten op deze wijze het draagvlak voor ISA.

Naar communicatie toe werden verschillende groepen uitgenodigd voor demonstratieritten. Dit leidde tot een ruime en veelvuldige verspreiding in de media.

Dit resulteerde in parlementaire aanbevelingen voor het beleid en zal kortelings uitmonden in nieuwe demonstratieprojecten.

In het Brusselse demonstratieproject zal ISA ingebouwd worden in ministeriële wagens en in dienstwagens van parlementen en administratieve diensten. Op deze wijze geeft het beleid uitdrukkelijk het ISA-voorbeeld.

In Gent opteerde men na het beëindigen van het project, om het ISA-systeem niet uit te bouwen; privé-personen en bedrijven rijden verder met ISA. Op deze wijze kan de continuïteit verzekerd worden en kan de wens om uit te groeien tot ISA-stad ingevuld worden. Het tweede Gentse ISA-project zal zich met de zogenaamde ISA-polis richten naar jonge, beginnende chauffeurs; daarnaast zullen Bekende Gentenaars met ISA rijden.

### ***Role model as a mean to increase the carrying capacity of isa***

In different European countries ISA demonstration project were or are still ongoing. Some people have doubts about the acceptance of ISA.

In a Belgian research project the carrying capacity of ISA was investigated; a big majority of the Belgian people were in favour of the mandatory ISA.

A lack of acceptance could be noticed on the political level. This is due to the bad knowledge of ISA but also by the fact that politicians translate their opinion in the so-called opinion of the people.

In Belgium was chosen to increase the knowledge of the political level. A lot of politicians drove with ISA-cars and in the Ghent ISA-trial was explicitly chosen for role model. People with an important social function drove more than a year with an ISA car.

Demonstrations with the ISA-car were given for a lot of group of people. The direct effect was that the media –TV, radio, newspaper, ...- gave a lot of attention to ISA. The result was an important change on the political level: different parliamentary recommendations towards the government were voted. Different new ISA-trial will be set up as a result of these recommendations.

In Brussels, ISA will be built in cars of the ministers, parliaments and administration. By doing so the government gives the ISA-example. In Ghent a new ISA-trial with young drivers (with an ISA-insurance-policy) and with well-know people of Ghent will be started.

## 1. Inleiding

Over de strategie om ISA te implementeren in relatie tot het draagvlak voor ISA, is al heel wat gepubliceerd. Nogal dikwijls wordt aangegeven dat het draagvlak in algemene zin of naar specifieke groepen te beperkt is.

In België werd door het CDO een wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd. Meer dan 60 % van alle verkeersdeelnemers –dus ook mensen die alleen fietsen , te voet gaan of het openbaar vervoer gebruiken, werden ondervraagd- was gewonnen voor het gesloten ISA-systeem.

De resultaten van deze studie waren de start om demonstratieritten te geven naar decision makers. Men stelde immers vast dat het nog veelvuldig voorkwam dat beleids mensen maar ook andere groepen (administraties, bedrijven, verzekeringen, ....) onvoldoende belangstelling hadden voor ISA. In vele gevallen berustte dit op verkeerde informatie of op vooroordelen (beperken van de vrijheid, Big Brother effect, ...).

In algemene zin werd juiste informatie via allerlei media –TV, radio, kranten- overgemaakt. Samen met de demonstratieritten naar die groepen die nogal argwanend tegenover ISA stonden, vormde de communicatie een belangrijk middel om zoveel mogelijk decision makers te overtuigen.

Wanneer decision makers met ISA rijden, kunnen ze als het ware hun mening toetsen aan de resultaten van het effect van ISA op hun eigen rijgedrag. Dit had een belangrijk effect in het beïnvloeden van decision makers.

Misschien belangrijker dan deze demonstratieritten vormde de keuze in het Gentse ISA project voor maatschappelijke voorbeeldfunctie. Uitdrukkelijk werden aan mensen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie gevraagd om gedurende een jaar met ISA te rijden. Dit overtuigde niet alleen deze mensen persoonlijk van het nut maar had voor gevolg dat ISA door hen gepropageerd werd binnen de kringen van decision makers.

Het gevolg was dat parlementsleden en ook ministers steeds meer hun interesse voor ISA uitten. Het gevolg was dat verschillende parlementaire aanbevelingen werden goedgekeurd.

Het beleid werd door het parlement aangemaand om ISA-versterkende projecten op te zetten.

In deze paper wordt aangegeven dat de maatschappelijke voorbeeldfunctie wellicht het middel bij uitstek is om decision makers te overtuigen. Over de effecten van deze methodiek in België wordt bericht.

## 2. Beschrijving van het systeem

In het Gentse ISA-project wordt het intelligente gaspedaal of actieve gaspedaal van de Zweedse firma IMITA gebruikt.

Dit ISA-systeem werkt door middel van een digitale wegenkaart met snelheidsinformatie, in combinatie met differentiële GPS voor exacte positiebepaling. In dit systeem kunnen op een erg eenvoudige wijze snelheidszones worden gewijzigd of toegevoegd; dit kan door wijziging in de navigatie-unit van het voertuig.

Dit systeem wordt aangeduid als halfopen, omdat men als bestuurder nog kan interveniëren: de bestuurder kan sneller rijden, maar de tegendruk blijft op het gaspedaal. Het systeem is statisch aangezien de snelheidslimieten vast staan op een digitale kaart.

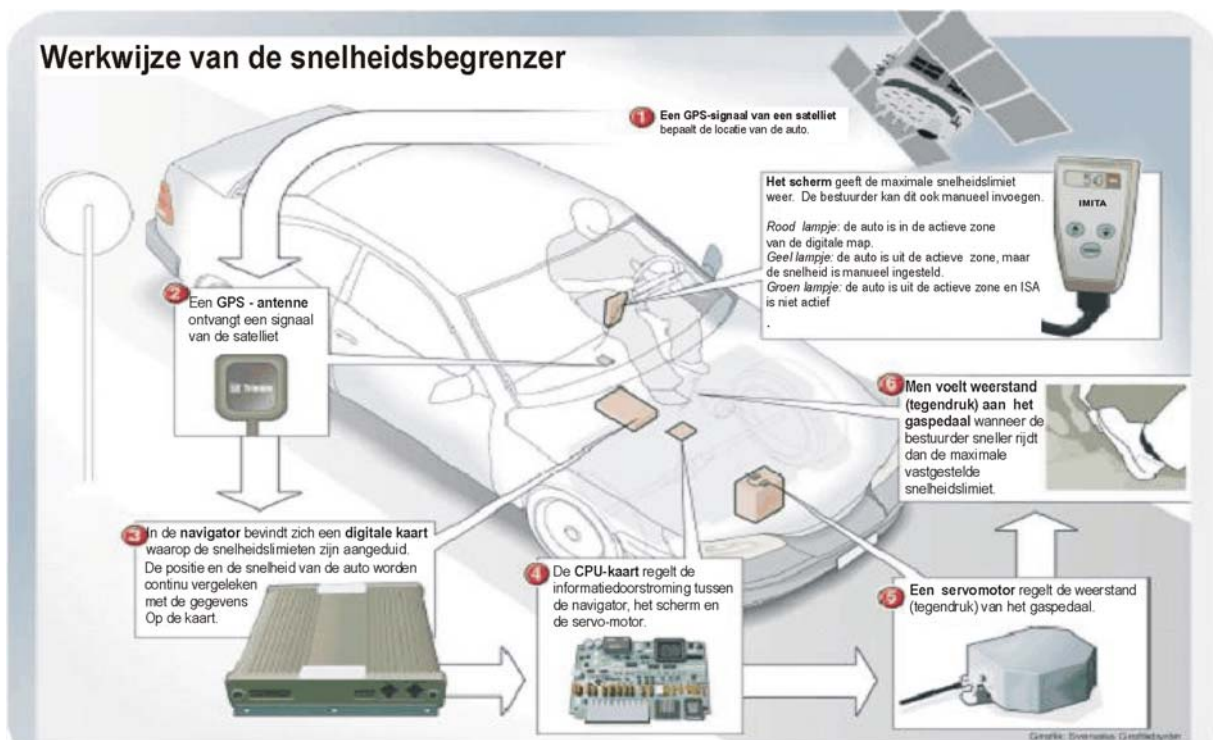
Het systeem bepaalt door de gemeten GPS positie waar het voertuig is en zoekt deze positie op in de elektronische kaart die in het geheugen van het systeem aanwezig is. In deze kaart is aangegeven welke snelheid voor welke positie (straat)<sup>1</sup> geldt. Vervolgens wordt de voertuigsnelheid met de in de kaart aangegeven snelheid vergeleken. Zolang de voertuigsnelheid lager is dan de toegestane snelheid voelt de bestuurder de verhoogde druk in het gaspedaal niet.

Indien het voertuig de toegestane snelheid bereikt, zal de bestuurder een tegendruk voelen op het gaspedaal. In het geval het voertuig een zone met een lagere snelheid inrijdt, is dit voelbaar door een tegendruk (12 à 13 kg) op het gaspedaal en hoort men een lichte klik in het pedaal. De bestuurder is hiermede geïnformeerd en het voertuig bereikt zonder plotse schokken of afremmen de toegestane snelheid. Het is wel altijd mogelijk sneller te rijden door harder op het pedaal te drukken. Telkens men harder rijdt dan de toegelaten snelheid blijft de tegendruk op het gaspedaal.

---

<sup>1</sup> Het gebied van Gent binnen de rijksweg 4 (R4) werd opgenomen in een digitale kaart. Het hele gebied kreeg eerst een snelheidslimiet van 50 km/u. Nadien werden alle straten met een andere snelheidslimiet dan 50 km/u handmatig op de kaart ingebracht. De drie busroutes van de Lijn werden ook opgenomen in de digitale kaart. Het gaat respectievelijk om lijn 34, 35, 36. Deze buslijnen reiken tot in Lokeren, Zele - Hamme en Wetteren.

Binnen het actieve gebied kan de snelheid niet gewijzigd worden noch het systeem worden uitgeschakeld. Buiten het gebied kan de bestuurder de snelheid handmatig instellen; het systeem werkt dan binnen deze snelheid op dezelfde wijze: tegendruk op het gaspedaal bij het bereiken van de ingestelde maximale snelheid <sup>2</sup>.



Figuur 1: werkwijze van de snelheidsbegrenzer

### 3. Beschrijving van het gebied

Het eerste Belgische ISA-project vindt plaats in de stad Gent. In de volledige stad Gent (15.643 ha) is ISA actief. Dit gebied omvat verschillende snelheidszones: voetgangerszone [hier geldt wettelijk 5km/u (systeem staat wel op 15 km/u)], 30 km/u, 50 km/u, 70 km/u, 90 km/u, 120 km/u.

<sup>2</sup> Als de handmatige snelheidslimiet is ingeschakeld, zal de initiële snelheidslimiet 50 km/u aangeven. De bestuurder kan door middel van twee toetsen de snelheid in stappen van 10 km/u respectievelijk verhogen of verlagen. De gekozen snelheid staat in het display.

#### 4. Aantal testvoertuigen en bestuurders

20 privé-voertuigen, gesponsord door Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid en verzekering DVV, worden uitgerust met het ISA-systeem. Hierbij komen nog 17 wagens afkomstig van Universiteit Gent, Stad Gent, De Lijn, Provincie Oost-Vlaanderen, OCMW Gent en Volvo-cars. Dit geeft volgende verhouding:

Organisatie	Aantal bestuurders (bij aanvang project)	
	Aantal	
Privé-bestuurders (BIVV en DVV)	20	28
Universiteit Gent	5	5
Stad Gent	5	6
De Lijn (lijnbusen)	3	2
Provincie Oost-Vlaanderen	2	12
OCMW Gent	1	1
Volvo-cars Gent	1	8
<b>TOTAAL</b>	<b>37</b>	<b>62</b>

*Tabel 1: aantal deelnemende voertuigen en bestuurders ingedeeld per organisatie*

#### 5. Kandidaten

De privé-bestuurders (20) werden ad random geselecteerd; de eerste selectie gebeurde op basis van technische overwegingen van inbouw van ISA in de auto. De privé-bestuurders werden vervolgens op grond van leeftijdscategorie en geslacht geselecteerd. De jongste deelnemer was 21, de oudste 76.

De selectie van de bestuurders van de bedrijfswagens werd door het bedrijf zelf bepaald.

#### 6. Filosofie van het Gentse ISA-project

Bij het opzetten van het Gentse ISA-project werd uitdrukkelijk gestreefd naar **rolmodellen**<sup>3</sup>. De privé-bestuurders staan –door een quasi ad-random keuze<sup>4</sup>– in feite model voor de modale autobestuurder. De resultaten van het onderzoek bevestigen dit: beperkte verschillen in

<sup>3</sup> Mensen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie.

<sup>4</sup> De selectiecriteria staan hier voor borg. Op deze wijze werd bij de selectie nooit gepeild naar een positieve of negatieve houding ten aanzien van ISA. Bij de kandidaatstelling werd enkel het criterium "inwoner van Gent" weerhouden. De selectie van de kandidaten gebeurde op grond van technische voorwaarden van het aangeboden voertuig.

grondhoudingen tussen de bestuurders (alle dus niet alleen de privé-bestuurders) van het Gentse ISA-project en de ondervraagden van het Belgische draagvlakonderzoek <sup>5</sup>.

Naast de bedrijven die in het project participeerden, werd geopteerd om verantwoordelijken van het beleid, van instellingen en bedrijven te betrekken als ISA-bestuurder.

Naarmate mensen via hun functie een voorbeeldrol vervullen, kan dit als een extra stimulans voor het verhogen van het ISA-draagvlak gebruikt worden.

Deze doelbewuste keuze van voorbeeldfunctie is totaal nieuw in ISA-projecten. De vele buitenlandse ISA-projecten hebben nooit voor deze optie gekozen. Binnen de projectgroep werd geoordeeld dat B.V.'s een extra-stimulans kunnen vormen in het vergroten van het draagvlak. Op deze wijze vervulde het Gentse ISA-project een echte rol als demonstratieproject.

De reden voor keuze van rolmodellen wordt ook ingegeven door de vaststelling dat het draagvlak voor ISA bij de bevolking in België voor de start van het ISA-project voldoende sterk was. Uit een enquête (december 1999- januari 2000) bij 2.507 Belgen bleek dat zes op tien Belgen het eens zou zijn met invoeren van een intelligente snelheidsbegrenzer die volledig limiteert. <sup>6</sup> Slechts drie op tien mensen kanten zich tegen een limiterende snelheidsbegrenzer; 70 % hiervan is wel gewonnen voor een waarschuwend systeem.

## **7. Hoe het draagvlak versterken**

### ***1. Draagvlak voor ISA in België***

Alhoewel het grootste deel van de weggebruikers erg positief stond tegenover ISA bleek dat bij het opzetten van proefprojecten men de grootste moeite ondervond om voldoende budgettaire middelen te bekomen. Uit vele gesprekken met decision makers bleek dat ze ofwel niet overtuigd waren dat er een draagvlak voor ISA bestaat ofwel dat ze erg gebrekkig ingelicht waren over de precieze werking, effecten en doelstellingen van ISA.

---

<sup>5</sup> DE MOL, J., BROECKAERT, M., VAN HOOREBEECK, B., TOEBAT, W., PELCKMANS, J., "Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving", Centrum voor Duurzame Ontwikkeling/Universiteit Gent – BIVV: Gent, pp 274, 2001.

<sup>6</sup> DE MOL, J., BROECKAERT, M., DOUSSELAERE, B., *Draagvlakonderzoek rond snelheid en ISA*, Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, november 2001, 653-672, deel 2  
 VAN HOOREBEECK, B., DE MOL, J., 'Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing. Bezorgdheid voor verkeersveiligheid weegt zwaarder dan de mythische vrees voor Big Brother', in : Verkeersspecialist, Diegem, Kluwer Editorial, nr70, september 2000, pp. 11-18



Het lag voor de hand er minimaal een intensieve communicatiecampagne noodzakelijk zou nodig zijn om ISA als een verkeersveiligheidsversterkend element op de maatschappelijke agenda te krijgen. Opdat een communicatiecampagne echter zou effect hebben, diende tezelfdertijd een demonstratieproject opgezet te worden dat voldoende weerklank zou hebben bij decision makers.

Onder meer om deze reden werd gekozen om in een ISA-demonstratieproject decision makers te betrekken.

## ***2. Voorbeeldfunctie in het Gentse een demonstratieproject***

In het Gentse demonstratieproject werden besturen en bedrijven gezocht die mede de rol van voorbeeldfunctie konden vertolken. Op deze wijze werd een ISA-systeem ingebouwd in de wagen van de burgemeester en twee schepenen van de stad Gent. Voor de Gentse universiteit werd geopteerd om de wagen van de rector en de vice-rector van een ISA-systeem te voorzien. Een belangrijke actor die een bepalende rol speelt binnen de aanvaardbaarheid van ISA vormde de autosector. De Volvo-baas België stapte ook mee in het project en reed gedurende één jaar met een ISA-wagen.

Bij de keuze van rolmodellen werd niet alleen gedacht aan het effect dat deze personen hebben binnen het eigen bedrijf of instituut en op de bevolking maar werd eveneens gemikt op de media-effecten van dergelijke personen. De aandacht van de media is niet alleen gefocust op nieuwe technologieën maar ook op het VIP-karakter van de betrokken personen.

Een bijkomende reden om voor VIP's te opteren, is de positieve uitstraling die dit meebrengt. ISA worstelt met een imagoprobleem: ISA wordt soms beschouwd als een middel om de reeds 'veel geplaagde' automobilist het leven nog meer zuur te maken. Met ISA bij VIP's in te bouwen wordt het duidelijk dat het beleid geen regels aan de bevolking wil opleggen zonder dat ze zelfs het voordeel of het nadeel aan de lijve heeft ondervonden. Een dergelijke aanpak loont erg vermits minimaal de bekendheid van ISA sterk toeneemt. Dit geldt niet alleen in algemene maar ook zeer specifieke zin:

### *Algemeen:*

Men kan vaststellen dat ISA in de media op de voet werd gevolgd waardoor niet alleen naambekendheid maar vooral de sterktes en zwaktes van het systeem naar voor kwamen. Reportages op radio, TV, kranten en tijdschriften werkten als echte multiplicator. Interesse in de ene media bracht niet alleen interesse in ander media mee maar bracht ook mee dat het

beleidsniveau zich meer interesseerde voor ISA. Door de rolmodellen werd ISA veel gemakkelijker communiceerbaar bij decision makers.

*Specifiek:*

Instellingen <sup>7</sup>, administratieve overheden <sup>8</sup>, beleidsorganen <sup>9</sup> interesseerden zich zeer sterk voor ISA in het algemeen en voor het Gentse ISA-project in het bijzonder. Dit leidde tot vele demonstraties voor allerlei groepen en overheden maar vooral tot hoorzittingen in Kamer en Senaat, parlementaire vragen en aanbevelingen <sup>10</sup>.

Voor de aanbevelingen hebben de weg vrijgemaakt op het beleidsniveau en zullen uitmonden in demonstratieprojecten voor specifieke groepen.

### ***3. Vergelijking tussen het rolmodel en de klassieke aanpak binnen een demonstratieproject***

Uit de door de SWOV uitgevoerde studie rond het politieke draagvlak in Nederland voor ISA <sup>11</sup> blijkt dat het beleidsniveau –via een peiling bij politieke partijen- brede interesses voor ISA heeft” maar dat nog duidelijke reserves voor ISA bestaan. Vele van deze reserves lijken te maken te hebben met een onvoldoende kennis van ISA of met fenomeen dat we ook oorspronkelijk in België met betrekking tot ISA ontmoetten: het filteren van de eigen mening –ISA als bemoeial en als beperking van de vrijheid van de automobilist- via een zogenaamde analyse van wat de gewone weggebruiker zou denken. In België werd dank zijn het draagvlakonderzoek aangetoond dat de gewone weggebruiker wel de voordelen van ISA ziet zitten en hij het Big Brother-fenomeen als verwaarloosbaar beschouwt.

De andere reserves –zoals deze uit de SWOV-studie in Nederland blijken: verplichte invoering van ISA, mogelijke verstoringen van de werking van het systeem door technische fouten in het systeem, fraude en sabotage- kunnen met een goede informatie- en communicatiestrategie sterk gerelativeerd worden.

Deze politieke obstakels zijn te vermijden; dit bewijst hetgeen het Gentse ISA-project, samen met veelvuldige demonstraties en communicaties, heeft mogelijk gemaakt. De ISA-

---

<sup>7</sup> Verzekeringen, onderwijsinstellingen, vormingsinstellingen, politieke partijen, bedrijven, ... vroegen info of demonstratieritten.

<sup>8</sup> Steden, gemeenten, provincies, administraties, ...

<sup>9</sup> Parlementen, ministeriële kabinetten, ministers,

<sup>10</sup> 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)*, KAMER-2E ZITTING VAN DE 51E ZITTINGSPERIODE, 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)*, KAMER-2E ZITTING VAN DE 51E ZITTINGSPERIODE, goedgekeurd in de zitting van 06-05-2004.

<sup>11</sup> GOLDENBELD, CH., *“Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen.”*, SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004, 52 blz.

aanbevelingen in de Kamer van Volksvertegenwoordiger werden met een zeer ruime meerderheid genomen en enkel de Franstalige liberale partij kon zich niet in deze aanbevelingen vinden. Dit laatste heeft voor een deel te maken met de taalbarrière waardoor de effecten van de communicatie in de Franstalige media beperkter waren. Vermoedelijk kan een specifiek demonstratiepakket (communicatie en een demonstratieproject in een Waalse stad), de reserves van deze politieke partij minstens beperken.

Alhoewel men kan stellen dat België op het vlak van verkeersveiligheid nog een sterke inhaalbeweging moet maken wanneer men dit vergelijkt met de ongevallencijfers in de meeste Europese landen en met de SUN-landen in het bijzonder, kan men vaststellen dat ISA wel als een belangrijk beleidsmiddel voor het verhogen van verkeersveiligheid wordt beschouwd.

De in het parlement goedgekeurde aanbevelingen moeten het beleid aanzetten om enerzijds een strategie voor de algemene invoering van ISA op te zetten en anderzijds om in de aanloop daartoe ISA in te bouwen in voertuigen van “personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie”.

Deze strategie verschilt erg sterk van de andere landen waar ISA in een proefproject werd uitgetest. Men merkt dat heel wat landen waar ISA wordt getest dit veelal beperkt blijft tot het proefproject en dat er geen specifieke strategie is om ISA verder vorm te geven. Typische voorbeelden hiervan zijn Denemarken en Nederland terwijl men zich ook kan afvragen of de korte projecten <sup>12</sup> –in het kader van het Europese Prosper-project- veel zoden aan de dijk zetten.

Indien men het Nederlandse Tilburg als voorbeeld neemt, kan men uit de conclusies van het gebruikersonderzoek van de ANWB <sup>13</sup> merken dat alhoewel ISA door de gebruikers erg positief wordt ingeschat, wordt door iedereen vastgesteld dat de communicatie veel te wensen overliet. Dit is minstens eigenaardig omdat er in Tilburg een specifieke communicatiecel was. Op dat vlak zijn er merkwaardige verschillen met België. ISA kwam en komt erg regelmatig aan bod in de media: van april 2001 tot april 2004 is ISA nooit uit de pers weg te denken: TV-reportages: 25 Radio-reportages: 8, Krant-tijdschrift <sup>14</sup>: 41. Dit alles heeft te maken met een actief streven om ISA in de kijker te zetten. Elementen om dit mogelijk te maken waren: een

---

<sup>12</sup> Spanje en Hongarije

<sup>13</sup> Dit onderzoek werd in oktober 2000 door de ANWB georganiseerd (De Tilburgse proef liep van 1 oktober 1999 tot 1 oktober 2000.). Dit verslag wordt gepubliceerd in bijlage 2 GOLDENBELD, CH., “Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen.”, SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004, blz. 49-52.

<sup>14</sup> Wetenschappelijke publicaties worden hier niet opgenomen.

demonstratievoertuig waarmee men de werking van ISA effectief kon uittesten en de voorbeeldfunctie binnen het Gentse ISA-project.

#### ***4. ISA-demonstratieritten***

De verzekeringsmaatschappij KBC stelde een voertuig ter beschikking en nam alle uitbatingkosten van het voertuig voor haar rekening. De promotie, demonstratie, proefritten, ..., gebeurden door het CDO zonder dat hiervoor specifieke budgetten voorhanden waren.

De in België opgebouwde strategie vertrok van de vaststelling dat men veel over ISA –in sterktes en zwaktes- kan praten maar niets beter overtuigend is dan zelf rijden met ISA. Om deze reden heeft het CDO veel tijd en middelen ingezet op demonstraties.

Elke parlementaire hoorzitting werd vergezeld van een demonstratierit. De parlementsleden reden zelf met een ISA-wagen en konden op deze wijze de werking van ISA ontdekken; de aantrekkelijkheid van dit ontdekken van ISA werd verhoogd door het betrekken van de media in dit gebeuren.

Naarmate het product ISA de testrijder kan overtuigen van het comfort, gemak en het effect op een rustiger rijgedrag, heeft men bijgedragen tot het versterken van het draagvlak. De honderden demonstratieritten overtuigden velen van de efficiëntie van ISA. Dit leidde ertoe dat de testrijders deze ervaring bekend maakten in hun kenniskring. In de kring van decision makers leidde dit tot het goedkeuren van verschillende parlementaire aanbevelingen.

Verschillende groepen (pers, politieke studiediensten, voetgangersbeweging, administraties, verzekeringsmaatschappijen, ...) via demonstraties maakten kennis met ISA, waardoor een bredere kring van mensen tot stand komt die rechtstreeks of onrechtstreeks het draagvlak versterken. Uit één van deze groepen kan de voetgangersbeweging worden toegelicht: na een specifieke infovergadering met demonstratieritten voor het bestuur van de voetgangersbeweging, leidde dit tot een uitgebreide promotieactie van de voetgangersbeweging voor ISA. In meer dan 500 scholen in Vlaanderen werd de actie 5 voor 12 gevoerd; ISA was één van de actiepunten; meer dan 120.000 ISA-folders werden verdeeld. Dit maar als illustratie hoe via demonstratie en info-overdracht, een multiplicatoreffect kan ontstaan.

## 8. Verdere stappen

Het terug opstarten van een project of het opzetten van een nieuw demonstratieproject vergt enorm veel inspanningen. Om deze reden is het beter om bestaande projecten nooit zo maar te laten eindigen maar te laten uitmonden in een nieuw project of het bestaande project verder te ondersteunen. Uit de ervaring van het Gentse demo-project bleek dat zowel privé-bestuurders als sommige bedrijven ook na de voorziene duur van het project, verder met ISA wensten te rijden. Niet alleen gaf dit een prachtig uithangbord voor de resultaten van dit project maar tezelfdertijd vormde dit een permanente bron om de pers in contact te brengen met bestuurders die uitdrukkelijk voor ISA kiezen.

### *1. Nieuwe Gentse ISA-projecten*

Geconfronteerd met de positieve resultaten wenst de stad Gent verdere stappen te zetten om naar Gent als eerste ISA-stad. De huidige kost van de ISA-systemen is nog te hoog om enerzijds het eigen wagenpark systematisch met ISA uit te rusten en de inwoners een ISA-systeem gratis aan te bieden. De stad opteert daarom zich te richten naar bepaalde doelgroepen.

In de nabije toekomst start een project ISA-polis voor jongeren en beginnende chauffeurs. In dit project zou in samenwerking met verzekeringen een ISA-systeem ingebouwd worden in de wagen van jonge en beginnende chauffeurs. Het inbouwen en gebruik van ISA zal effect kunnen hebben op de hoogte van de verzekeringspremie waardoor een betaalbare premie wordt aangeboden in ruil voor het inbouwen en gebruik van ISA.

Daarnaast wil de stad ook bijdragen aan het verder bekend maken van ISA. In vijf wagens van bekende Gentenaars zal ISA worden ingebouwd. Op deze wijze wil de stad de rolmodelfunctie nog verder uitbouwen en bijdragen aan het versterken van het ISA-draagvlak. Ook opteert de stad om een wagen uit te rusten waarmee demonstratie voor eigen personeel en bezoekers kan worden gegeven.

Deze weliswaar kleine stappen hebben het enorme voordeel dat verder wordt gewerkt aan het bekendmaken van ISA en dat –wanneer de budgetten kunnen verhogen en/of de kostprijs voor het inbouwen van ISA-systemen kan worden gedrukt- de stad haar wens om uit te groeien tot een ISA-stad kan realiseren.

## **2. ISA-Brussel**

Door de parlementaire aanbevelingen om enerzijds ISA in te bouwen in wagens van mensen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie en anderzijds om nieuwe demonstratieprojecten en onderzoeken op te zetten., wenste de toenmalige minister van mobiliteit dat in kabinetswagens ISA zou ingebouwd worden <sup>15</sup>.

De eerste contactvergaderingen met leden van verschillende ministeriële kabinetten resulteerden in een enorme interesse om ISA in de wagens van de ministers en/of medewerkers in te bouwen.

Het Brusselse ISA-project zou in een drietal fasen worden opgesplitst. In de eerste fase zouden kabinetswagens worden uitgerust en zou met een snelheidskaart gewerkt worden die meer dan 1/3 van het grondgebied van het Brusselse gewest zou dekken. In een tweede fase zouden de parlementen, Brusselse gemeenten en administraties bij het betrokken worden. In deze tweede fase zou een snelheidskaart voor het volledige grondgebied van het Brusselse gewest <sup>16</sup> worden opgemaakt. In een derde fase zouden privé-bedrijven verzocht worden om te participeren in het Brusselse ISA-project.

## **9. Besluit:**

Rolmodellen of het betrekken van personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie biedt interessante mogelijkheden om ISA meer bekend te maken. Daarenboven spreekt de techniek waarbij het beleid het voorbeeld geeft enorm aan. ISA wordt veel minder als middel om de gewone bestuurder te pesten, aangevoeld. Daarenboven effent het rolmodel de weg binnen de groep van decision makers. Men kan immers voor België vaststellen dat het beleid via een parlementaire aanbeveling uitgenodigd wordt om enerzijds initiatieven om ISA in te bouwen bij mensen met een voorbeeldfunctie en anderzijds acties moet ondernemen om een algemene invoering van ISA te faciliteren.

Het vervolgpad dat de stad Gent opzet (ISA-polis voor jongeren en inbouwen bij Bekende Gentenaars) geeft aan dat het streven om Gent als ISA-stad uit te bouwen, blijvend op de agenda staat.

---

<sup>15</sup> ANCIAUX, B., "De algemene invoering van een ISA-systeem is een echte Win-Winsituatie", Verkeerskunde nr. 6, augustus 2004, ANWB, Den Haag, blz36-37.

<sup>16</sup> Oppervlakte van het Brussels Gewest is 162 km<sup>2</sup>.

Het op stapel staande Brussels project is erg belangrijk niet alleen voor het uitdragen van de ISA-boodschap naar de Belgische bevolking maar ook de aanwezigheid van de Europese instellingen. In de mate dat op dit niveau ook dezelfde strategie kan worden opgemaakt, wordt ISA op het beleidsniveau getild waar uiteindelijk een aantal finale opties moeten genomen worden: standardisatie, eenvormige Europese snelheidskaarten, implementatiescenario's, keuze van ISA-systeem, ...

## 10. BIBLIOGRAFIE

ANCI AUX, B., “*De algemene invoering van een ISA-systeem is een echte Win-Winsituatie*”, Verkeerskunde nr. 6, augustus 2004, ANWB, Den Haag, blz36-37.

DE MOL, J., *Mogelijkheden voor snelheidsbeheersing, Relatie snelheid Verkeersonveiligheid*, Gent, januari 2000.

In BRUNEEL, H, CRAPS, R., GOVAERTS, L., *Acties voor een energiezuinig en veilig rijgedrag*, Vito, 2000/V&M/R/001, januari 2000

DE MOL, J., *‘De maximale snelheidsbegrenzer in vrachtwagens en autocars. Hoe improvisatie leidt tot een negatieve instelling en fraude’*, in : Verkeersspecialist, Diegem, Kluwer Editorial, N°69, juni 2000, pp. 3-9.

DE MOL, J., VAN HOOREBEECK, B., *‘Beleidsaanbevelingen voor snelheidsbegrenzing in het voertuig’*, in : Verkeersspecialist, Diegem, Kluwer Editorial, N°71, oktober 2000, pp. 3-7.

DE MOL, J. (2003), “*ISA in een hogere versnelling. Beleids- en implementatieacties voor het veiligheidsverhogend systeem*”, in: Verkeersspecialist, 95, 2003, blz. 10-12.

DE MOL, J. (2003), “*Bestelwagens: een drama voor de verkeersveiligheid. De maximale snelheidsbegrenzer: een nieuwe Europese richtlijn*”, in: Verkeersspecialist, 95, februari 2003, blz. 13-16.

DE MOL, J., VLASSENROOT, S., “*Gent, de eerste ISA-stad ? Verslag van het ISA-demoproject in Gent. (+’Ik rij veel rustiger’ Ervaringen van ISA-chauffeurs in Gent)*”, in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer-Editorial, Nr 96, maart 2003, blz. 5-11.

DE MOL, J., BROECKAERT, M., VAN HOOREBEECK, B., TOEBAT, W., PELCKMANS, J., “*Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving*”, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling/Universiteit Gent – BIVV: Gent, pp 274, 2001.

DE MOL, J., BROECKAERT, M., DOUSSELAERE, B., *Draagvlakonderzoek rond snelheid en ISA*, Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, november 2001, 653-672, deel 2

DE PADT, G., *Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/4)*, KAMER-2E ZITTING VAN DE 51E ZITTINGSPERIODE, goedgekeurd in de zitting van 06-05-2004.



GOLDENBELD, CH., *“Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen.”*, SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004, 52 blz.

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)*, KAMER-2E ZITTING VAN DE 51E ZITTINGSPERIODE, goedgekeurd in de zitting van 06-05-2004.

VAN HOOREBEECK, B., DE MOL, J., *‘Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing. Bezorgdheid voor verkeersveiligheid weegt zwaarder dan de mythische vrees voor Big Brother’*, in : Verkeersspecialist, Diegem, Kluwer Editorial, nr70, september 2000, pp. 11-18

VLASSENROOT, S., *“Snelheidsregimes in kaart gebracht. De werking en de mogelijkheden van de digitale snelheidskaart”*, ”, in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer-Editorial, Nr 98, mei 2003, blz. 12-15.

VLASSENROOT, S., DE MOL, J., *Het ISA-project Gent: het gebruik van GIS en digitale snelheidskaarten bij het gebruik van systemen voor Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA)*, in VI-Matrix, februari 2004, jrg 12, nr 1, blz. 6-8