

Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Bureau Dokumentatie
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

C 9750



Adviesgroep voor
verkeer en vervoer



Rijkswaterstaat Adviesdienst
Verkeer en Vervoer

Beleving en acceptatie van ISA

Interimrapportage

INHOUDSOPGAVE

1. FUNCTIE INTERIM-RAPPORTAGE EN TE BEANTWOORDEN HOOFDVRAGEN	1
1.1 FUNCTIE VAN DE INTERIM-RAPPORTAGE	1
1.2 TE BEANTWOORDEN HOOFDVRAGEN	1
2. OPZET EN VERLOOP VAN DE METINGEN TOT DUSVER	3
2.1 OPZET VAN DE METINGEN	3
2.2 INHOUD VRAGENLIJST	5
2.3 RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	6
2.4 DATA ANALYSE	7
3. KENMERKEN VAN DE ONDERZOEKSGROEPEN	9
3.1 KENMERKEN VAN TESTRIJDERS EN NIET-TESTRIJDERS	9
3.2 BLOOTSTELLING AAN ISA	9
4. FEITELIJK GEBRUIK VAN HET ISA-VOERTUIG EN BELEVING VAN ISA	12
4.1 FEITELIJK GEBRUIK VAN HET ISA-VOERTUIG	12
4.2. BELEVING VAN HET GEBRUIK VAN EEN ISA-VOERTUIG	13
5. ACCEPTATIE VAN BEGRENSD RIJDEN QUA HOUDING	20
5.1 DRAAGVLAK VOOR ISA BIJ TESTRIJDERS	20
5.2 VERSCHIL IN DRAAGVLAK VOOR ISA TUSSEN TESTRIJDERS EN ANDERE GROEPEN	23
5.3 ARGUMENTEN PRO EN CONTRA ISA	25
5.4 ONDERVONDEN GEVOLGEN VAN HET BEGRENSD RIJDEN	28
6. ACCEPTATIE VAN BEGRENSD RIJDEN QUA GEDRAG	32
6.1 UITSTRALING VAN HET BEGRENSD RIJDEN OP HET SNELHEIDSGEDRAG BINNEN DE SNELHEIDSLIMIET	32
6.2 UITSTRALING OP HET NORMOVERTREDEND VERKEERSGEDRAG EN OPLETTENDHEID	35
7. IMPLEMENTATIE VAN ISA	40
7.1 DRAAGVLAK GEDETAILLEERD VOOR TYPEN WEGEN	40
7.2 SCHAAL EN WIJZE VAN IMPLEMENTATIE: VERPLICHT OF VRIJWILLIG?	43
7.3 OPTIES VOOR INTELLIGENTE SNELHEIDSAANPASSING	44
8. BEANTWOORDING VAN DE ONDERZOEKSVRAGEN	48
8.1 HOOFDVRAGEN	48
8.2 DETAILVRAGEN	51

1. Functie interim-rapportage en te beantwoorden hoofdvragen

1.1 Functie van de interim-rapportage

De ISA-praktijkproef in Tilburg wordt uitgevoerd teneinde ervaring met ISA in een aantal opzichten op te doen. Het onderzoek dat de praktijkproef begeleidt richt zich op:

- a. het draagvlak en de acceptatie voor ISA als middel om snelheid te begrenzen;
- b. het technisch functioneren van het systeem, inclusief ergonomische aspecten;
- c. de invloed op het rijgedrag.

Het onderzoek heeft primair als doel om het draagvlak en de acceptatie (a) te toetsen in de Nederlandse praktijk. De voorliggende rapportage heeft betrekking op dit onderdeel 'draagvlak en acceptatie'.

Dit rapport is een interim-rapportage gebaseerd op de gegevens die de praktijkproef inmiddels heeft opgeleverd, nog voordat de proef in zijn geheel is uitgevoerd. De praktijkproef belooft een tijdsperiode van circa 12 maanden (oktober 1999 tot en met september 2000) en kent zes testronden met 20 testrijders elk, gebruik makend van de 20 testvoertuigen die ter beschikking staan. Het is zinvol tussentijds een overzicht te hebben van de mate waarin de acceptatie van ISA aan verandering onderhevig is gegeven het feitelijk ervaring opdoen met het fenomeen en de communicatie er om heen. Eindresultaten worden voorzien in januari 2001. De interim-rapportage biedt de mogelijkheid betrokken partijen tussentijds te informeren over onderdelen van de praktijkproef.

De interim-rapportage vergelijkt de acceptatie van ISA nu tijdens de proef met de acceptatie zoals vastgesteld in de voor-meting die voorafging aan de praktijkproef. Daarnaast bevat deze rapportage ook een weergave van het feitelijk gebruik en de waardering van het rijden met een ISA-voertuig door (een deel van) de testrijders (belevingsaspecten).

1.2 Te beantwoorden hoofdvragen

Het deelonderzoek 'beleving en acceptatie' beantwoordt uiteindelijk een aantal hoofdvragen en detailvragen die in de beginfase van het onderzoek zijn geformuleerd. De interim-rapportage beantwoordt deze hoofdvragen nog niet, maar verschaft gegevens die de waarschijnlijke teneur van de uiteindelijke antwoorden indiceren. Twee hoofdvragen zijn geformuleerd voor het evaluatie-onderzoek:

- I. *Hoe ontwikkelt zich de acceptatie van ISA onder invloed van het rijden in een ISA-omgeving?*
- II. *Hoe ontwikkelt zich de acceptatie van ISA onder invloed van informatie en communicatie?*

Het beantwoorden van de eerste hoofdvraag veronderstelt een antwoord op de volgende, afgeleide hoofdvragen:

- Ia In welke mate accepteert men ISA?
 - Ib Accepteert men ISA in bepaalde situaties meer dan in andere situaties?
- Het onderzoek onderscheidt drie soorten situaties:

- In welke mate accepteert men ISA in woonwijken?
- In welke mate accepteert men ISA op verkeerswegen?
- In welke mate accepteert men ISA op 80km-wegen (provinciale wegen)?

Ic Komt ISA-acceptatie ook tot uiting in het feitelijk gedrag?

Naast deze hoofdvragen zijn diverse detail-vragen relevant. Te noemen zijn vooral:

- a. Wat zijn de voordelen en nadelen onderkend aan ISA en maakt men na blootstelling aan ISA een andere inschatting?
- b. Welke ISA-variant prefereert men (de in de praktijkproef gehanteerde 'harde' c.q. gesloten variant of meer open varianten zoals elders beproefd)? En is hierin een ontwikkeling in opvatting in te onderkennen?
- c. Is men voor algemene invoering (dus ook verplicht) of staat men een vrijwillige en selectieve invoering voor?
- d. Is het draagvlak voor ISA bij bepaalde bevolkingscategorieën anders dan voor anderen (te denken aan mannen/vrouwen; leeftijd; veelrijders/weinig rijders)?
- e. Is het draagvlak voor ISA bij weggebruikers met bepaald rijgedrag anders dan bij anderen (te denken aan snelheidsovertredend gedrag; houding ten opzichte van snelheidsovertreding of andere verkeersovertredingen; rijstijl)?

Het beantwoorden van de tweede hoofdvraag (II: de invloed van communicatie en voorlichting) vindt plaats langs twee wegen:

- het verschil in ontwikkeling in acceptatie bij de drie onderzoeksgroepen die niet in een ISA-voertuig rijden maar wel met verschillende intensiteit met informatie zijn geconfronteerd (afnemende graad van 'exposure');
- ontwikkeling in de tijd als functie van de verstrekte informatie; hiertoe dient het onderscheid tussen de testperioden (1+2); (3+4) en (5+6).

Leeswijzer

Dit interim-rapport bevat zowel de resultaten tot dusver op hoofdlijnen als een verantwoording van de resultaten, gebaseerd op de twee eerste testperioden:

- De *resultaten-op-hoofdlijnen* staan verwoord in hoofdstuk 8: antwoord wordt gegeven op de centrale onderzoeksvragen en de geformuleerde detail-vragen.
- Meer gedetailleerde, *inhoudelijke resultaten* staan in de hoofdstukken 5, 6 en 7. Deze vormen de basis voor de hoofdresultaten zoals in hoofdstuk 8 genoemd. De hoofdstukken 5, 6 en 7 bevatten cijfers, tabellen en toelichtingen. Het betreft achtereenvolgens:
 - hoofdstuk 5: het draagvlak voor ISA bij zowel testrijders als niet-testrijders;
 - hoofdstuk 6: de uitstraling van begrensd rijden op het gedrag in meer algemene zin;
 - hoofdstuk 7: de opvattingen over de gewenste schaal van ISA-implementatie: welk type weg, selectief of niet, welke variant van snelheidsbegrenzing.De 'snelle lezer' treft aan het eind van elk hoofdstuk een samenvatting van de bevindingen.

De hoofdstukken 2 en 3 verschaffen achtergrondinformatie. Hoofdstuk 2 geeft de onderzoeksopzet weer. In hoofdstuk 3 staan gegevens over de testrijders en de andere onderzoeksgroepen.

2. Opzet en verloop van de metingen tot dusver

2.1 Opzet van de metingen

Bij het vaststellen van het design van het evaluatie-onderzoek is rekening gehouden met een drietal factoren die elk bijdragen aan een zekere complexiteit:

- a. de wenselijkheid om metingen te verrichten bij groepen die verschillen in de mate waarin zij kennis maken met ISA;
- b. de wenselijkheid om metingen op verschillende momenten te verrichten;
- c. het gegeven dat 20 ISA-voertuigen beschikbaar zijn en dat de proef zich uitstrekt over 6 perioden van 2 maanden met steeds 20 testrijders.

Elk van deze onderwerpen worden hier toegelicht.

Testgroep en controlegroepen

De praktijkproef in Tilburg is gericht op het beproeven van intelligente snelheidsaanpassing als fenomeen. ISA kan zich in uiteenlopende mate aan de weggebruikers manifesteren. Het meest vergaand en ook het meest volledig is het rijden in een met ISA uitgerust voertuig (testrijders). Daarnaast kan ISA zich manifesteren door als niet-begrensde weggebruiker in aanraking te komen met begrensde voertuigen. Nog minder vergaand is het om uitsluitend via de media te vernemen dat snelheidsbegrenzing op personenauto's mogelijk is en beproefd wordt. Al deze maten van blootstelling aan ISA komen voor in Tilburg. In feite kan een continuüm van mate van 'exposure' worden onderscheiden. In Tilburg zijn inwoners geselecteerd die passen binnen de drie genoemde posities op het continuüm. Daarnaast is een controlegroep geformeerd bestaande uit weggebruikers woonachtig buiten Tilburg, en wel in Breda/DenBosch. Zij konden geacht worden niet of nauwelijks met het verschijnsel ISA in aanraking te komen.

Het onderzoeksdesign omvat aldus vier groepen die verschillen in de mate waarin zij geconfronteerd worden met ISA:

- een testgroep van bewoners van de wijk Campenhoef die het maximum aan ISA-exposure geniet;
- een groep van wijkbewoners die weliswaar ruim geïnformeerd wordt over ISA en ook te maken heeft met ISA-voertuigen in de wijk, maar zelf geen ISA-voertuig berijdt;
- een groep van Tilburgers – niet woonachtig in de wijk Campenhoef – die in de praktijk weinig met ISA van doen heeft maar via de lokale media wellicht wel informatie en voorlichting ontvangt, zij het minder intensief dan de bewoners van de wijk Campenhoef;
- een groep van Nederlanders die niet of weinig van ISA verneemt.

Tabel 2.1 geeft een schematisch overzicht van de verschillen in blootstelling aan ISA.

Tabel 2.1- Vier onderzoeksgroepen en mate van blootstelling aan ISA

<i>Prikkel Onderzoeksgroep</i>	<i>Informatie; voorlichting</i>	<i>Interactie met ISA- voertuigen</i>	<i>Zelfbesturing ISA- voertuig</i>
Testgroep	XX	X	XX
Bewoners Campenhoef	XX	X	-
Inwoners Tilburg	X	(-)	-
Niet-Tilburgers (Breda/Den Bosch)	-	-	-

Onderzocht kan worden in welke mate de acceptatie van ISA verschilt voor deze groepen. Daarmee wordt inzicht verkregen in het effect van het ervaring opdoen met ISA respectievelijk voorlichting en informatie op de acceptatie van ISA.

Meetmomenten

Het experimentele karakter van de proef maakt het wenselijk en mogelijk om metingen te verrichten op verschillende momenten:

- voorafgaand aan de proef,
- tijdens de proef en
- na de proef.

Een meting voorafgaand aan een proef wordt doorgaans aangeduid als nulmeting. In het ISA-onderzoek wordt gesproken in termen van een voormeting. De eerste meting vond plaats op een moment dat bewoners van de testwijk Campenhoef reeds waren geïnformeerd over een op handen zijnde proef. Tevens waren zij – op naam - uitgenodigd om deel te nemen aan de proef. Dit impliceerde dat geen sprake was van een geheel 'blanco' situatie. Om die reden wordt gesproken over een voormeting en niet over een nulmeting.

Het basisschema van voormeting, tijdens-meting en nameting is bij de vaststelling van de onderzoeksopzet deels vereenvoudigd en deels ook gecompliceerd. Vereenvoudiging heeft plaatsgevonden door deze drieslag alleen toe te passen bij de testgroep. Bij de overige groepen is volstaan met twee metingen. Na de eerste meting (voormeting) vond de tweede meting plaats ten tijde van de proef. Een complicatie was het gegeven dat bij testrijders tussen voormeting en het moment dat men aan de beurt zou zijn om het ISA-voertuig te gebruiken een aanmerkelijke tijd zou verlopen, terwijl tussentijds diverse communicatie-impulsen verwacht mochten worden. Dit riep het risico op dat een eventuele wijziging in acceptatie van ISA ten onrechte toegeschreven zou worden aan het ervaring opdoen met ISA in een ISA-voertuig terwijl de attitude inmiddels reeds was gewijzigd onder invloed van andere factoren. Om die reden is een tussenmeting ingelast – verlengde voor-meting genaamd - voor testrijders, kort voorafgaand aan het moment dat zij de beschikking zouden krijgen over het testvoertuig. Tabel 2.2 geeft een overzicht de metingen.

Tabel 2.2 - Schema van metingen per onderzoeksgroep

	Voormeting	Verlengde voormeting	Tijdens-meting	Nameting
Testgroep	X	X	X	X
Bewoners Campenhoef	X	-	X	-
Inwoners Tilburg	X	-	X	-
Niet-Tilburgers (Breda/Den Bosch)	X	-	X	-

Zes ronden

De ISA-praktijkproef kent zes testronden van elk twee maanden. In elke ronde participeren 20 testrijders. In totaal neemt de proef daarmee 12 maanden in beslag, en wel van oktober 1999 tot en met september 2000. De zes perioden zijn globaal:

- oktober-november 1999;
- december 1999 - januari 2000;
- februari-maart 2000;
- april-mei 2000;
- juni-juli 2000;
- augustus-september 2000.

De interim-rapportage is gebaseerd op gegevens verkregen uit de twee eerste testronden.

In het begeleidende onderzoek participeren naast de testrijders per testronde ook nog eens 'controlegroepen' (drie in totaal) die in mindere mate of in het geheel niet in aanraking komen met ISA. Zij vullen eveneens een vragenlijst in. Per ronde gaat het steeds om circa 20 personen per groep. Na het verstrijken van de zesde testronde zijn alle enquêtedeelnemers die ook in de voormeting participeerden betrokken. Deze interim-rapportage is ook wat betreft de enquêtedeelnemers gebaseerd op de twee eerste ronden, dus nagenoeg 40 deelnemers (2x20 per onderzoeksgroep).

2.2 Inhoud vragenlijst

Zowel testrijders als overige deelnemers aan het onderzoek (de drie onderzoeksgroepen Campenhoef, Tilburg en niet-Tilburgers) ontvingen thuis een vragenlijst met het verzoek deze in te vullen. De vragenlijsten gehanteerd in de tijdens-meting hebben een gemeenschappelijk deel (bij voorbeeld: houding ten opzichte van ISA) en met name voor testrijders en Campenhoevers een specifiek deel. Het spreekt voor zich dat de testrijders vragen kregen voorgelegd die specifiek betrekking hadden op het omgaan met ISA en het daarmee verband houdende rijgedrag. Voor inwoners van Campenhoef waren dat naar analogie vragen over het op de weg in aanraking komen met ISA-voertuigen. De hoofdonderwerpen waarover de door testrijders respectievelijk deelnemers vragen zijn beantwoord zijn:

Feitelijk gebruik van het ISA-voertuig, inclusief gewenning
 Waardering van het rijden in een ISA-voertuig, c.q. ISA-omgeving
 Ergonomische aspecten
 Zelf ervaren effecten
 Uitstraling op het eigen verkeersgedrag

Houding ten opzichte van ISA (voor-/tegenstander; gewenste implementatie)

Ervaren voordelen; nadelen

Mate waarin blootgesteld aan ISA-informatie

Effect op het rijgedrag.

De vragenlijsten voor de enquêtegroepen Tilburg en Breda/Den Bosch waren identiek aan elkaar en korter dan beide andere vragenlijsten. Zij bevatten een selectie van vragen gesteld in de voor-meting inzake de acceptatie van ISA. Dit maakt het mogelijk eventuele verschuiving in de acceptatie te onderkennen. Bij de interpretatie van onderzoeksgegevens bij de testrijders inzake ISA-acceptatie dient deze min of meer autonome ontwikkeling in ISA-acceptatie te worden verdisconteerd.

Onder de testrijders heeft een na-meting plaatsgevonden, 2 tot 3 maanden na afloop van hun testperiode. De vragenlijst bevatte met name vragen over:

- de ontwikkeling in de waardering van ISA in de voorbije 2 maanden;
- factoren van invloed op eventuele ontwikkeling in de waardering;
- het snelheidsgedrag nu, na de ISA-ervaring.

2.3 Respons en representativiteit

Per onderzoeksgroep is van meet af aan gestreefd naar circa 20 deelnemers per ronde. Daar deze interim-rapportage is gebaseerd op de eerste twee ronden is het streefaantal per groep circa 40. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gerealiseerde aantallen en de bijbehorende respons-percentages.

Tabel 2.3 - Respons per onderzoeksgroep

	Bruto aantal deelnemers	Netto aantal 1 ^e + 2 ^e ronde	Respons (in %)
Testrijders	40	40	100.0%
Enquêtegroep Campenhoef	45	43	95.5%
Enquêtegroep Tilburg	50	46	92.0%
Enquêtegroep Noord-Brabant	49	36	73.5%
Totaal	184	165	89.7%

Alle testrijders uit de twee eerste testronden hebben de evaluatie-vragen beantwoord. Het respons-percentage bij de drie overige groepen beweegt zich bij bewoners van de testwijk Campenhoef en bij Tilburgers-algemeen boven het 90 procent-niveau; bij niet-Tilburgers is het respons-percentage lager (74 procent). De percentages zijn uitgedrukt op die personen die ook reeds in de voor-meting participeerden. In de voor-meting bedroeg de respons 93% procent van degenen aan wie een vragenlijst was toegezonden. Deze toezending vond medio 1999 plaats nadat kandidaat-deelnemers waren geworven voor deelname aan het onderzoek.

Testrijders kregen 2 tot 3 maanden na inlevering van het ISA-voertuig een vragenlijst toegezonden (na-meting). Uit de eerste testronde hebben 18 ex-testrijders en uit de tweede

testronde 15 (ex-)testrijders (uiteindelijk 17) de vragenlijst ingevuld geretourneerd. De gegevens uit deze nameting zijn gedeeltelijk in deze interim-rapportage verwerkt.

De respons kan in zijn algemeenheid hoog worden genoemd. Twee factoren zijn bevorderlijk geweest voor de tevredenstellende medewerking:

- a. snelheidsgedrag en snelheidsremmende maatregelen kan geacht worden weggebruikers en bewoners als onderwerp voldoende aan te spreken en te motiveren tot medewerking;
- b. voor deelname is een vergoeding verstrekt aan niet-testrijders; het feit van vergoeding is overigens *low profile* kenbaar gemaakt in de wervingsfase; de vergoeding was gebonden aan medewerking op twee momenten gespreid over een periode van minstens een half jaar (medio 1999 en vervolgens tijdens een van de zes testronden).

Testrijders hebben geen vergoeding ontvangen voor hun deelname aan het onderzoek.

Representativiteit

De praktijkproef heeft niet de pretentie landelijk-representatieve uitspraken te doen over de acceptatie van ISA bij de Nederlandse bevolking. Wel is het onderzoeksdesign zodanig gekozen dat bevindingen in redelijke mate generaliseerbaar zijn:

- er is geen of nauwelijks kans geweest op zelf-selectie van mensen die participeerden;
- door het opnemen van controlegroepen binnen de stad waar de praktijkproef plaatsvindt naast de groep van testrijders;
- door het opnemen van een controlegroep buiten de stad waar de praktijkproef plaatsvindt.

Alle geselecteerden zijn woonachtig in stedelijk gebied in Noord-Brabant en hebben binnen het huishouden de beschikking over een auto.

Per saldo mogen de resultaten van de praktijkproef indicatief worden geacht voor het draagvlak voor ISA in de Nederlandse samenleving, zonder dat de weergegeven percentages representativiteit of exactheid beogen. Veeleer gaat het om de teneur van de resultaten.

2.4 Data analyse

Hoewel verschillende vragenlijsten in de tijdens-meting zijn gehanteerd voor de diverse onderzoeksgroepen, is één databestand van de tijdens-meting gecreëerd. Het gaat in dit stadium van de proef om gegevens verkregen uit de twee eerste testronden (oktober/november en december/januari). Dit geeft tussentijds gevoel voor de ervaringen met ISA en de mate van ontwikkeling in de acceptatie van ISA. Resultaten inzake ergonomie en rijgedrag worden separaat gerapporteerd.

De data zijn verwerkt tot een SPSS-databestand. In dat bestand zijn ook gegevens uit de voormeting opgenomen. Dat betreft onder meer achtergrondkenmerken als type rijgedrag en de mate waarin men geneigd is snelheidsnormen te overtreden.

Selectiviteit deelnemers twee eerste ronden

De interim-rapportage is gebaseerd op slechts een deel van de testpersonen en eveneens een deel van de overige onderzoeksgroepen, namelijk de deelnemers in de twee eerste ronden. Het is niet uit te sluiten dat de personen uit de twee eerste testronden niet model staan voor de gehele groep van testrijders en enquêtegroepleden. Overigens is de kans hierop gering gelet op de op toeval gebaseerde toewijzing van personen naar elk van de zes testronden. Desalniettemin is nagegaan in hoeverre groepen in de twee eerste ronden afwijken van het totaal aan deelnemers aan de praktijkproef en het onderzoek.

Er is vastgesteld dat de deelnemers in de twee eerste ronden in het geheel niet afwijken van de totale groep deelnemers. Dit is afgemeten aan de hand van de kenmerken leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, jaarkilometrage en rijgedrag in termen van inhaalgedrag, optrekken en afstand houden.

Vergelijkingen

De lezer zij gewezen op uiteenlopende vergelijkingen die worden gemaakt bij de weergave van de bevindingen. Resultaten kunnen zijn van de volgende soort:

- a. een weergave van ervaringen, acceptatie enzovoort specifiek bij de testrijders;
- b. een vergelijking van in de tijdens-meting gegeven antwoorden van testrijders met de 3 andere groepen;
- c. een vergelijking van 33 testrijders uit de twee eerste testronden (tijdens-meting) met de door alle testrijders (119) in de voor-meting gegeven antwoorden;
- d. een vergelijking van de ontwikkeling in acceptatie bij de 4 groepen afzonderlijk (dus voormeting-cijfers te leggen naast die van de tijdens-meting, per groep).

De weergave van de door testrijders gerapporteerde ervaringen met het ISA-voertuig zijn van het type a (zie hoofdstuk 4). De ontwikkeling in het draagvlak voor ISA bij testrijders houdt een vergelijking in van de acceptatie van ISA zoals gemeten in de tijdens- en nameting met de acceptatie zoals gemeten in de voor-meting (type c, zie hoofdstuk 5). Als vervolgens deze ontwikkeling bij testrijders wordt geplaatst naast de ontwikkeling in draagvlak voor ISA bij niet-testrijders, is sprake van vergelijking van het type d (zie paragraaf 5.2).

3. Kenmerken van de onderzoeksgroepen

3.1 Kenmerken van testrijders en niet-testrijders

Het evaluatie-onderzoek rond de ISA-praktijkproef maakt gebruik van vier onderzoeksgroepen (zie hoofdstuk 2). De testrijders is er één van. Voor het onderzoek is het van belang dat de onderzoeksgroepen zo gelijk mogelijk aan elkaar zijn. Dit voorkomt dat een eventueel per groep uiteenlopende acceptatie (mede) veroorzaakt wordt door verschil in samenstelling.

Een voor het onderzoek belangrijke constatering, reeds gemaakt ten tijde van de voor-meting, is dat de vier onderzoeksgroepen weliswaar enigermate verschillen in samenstelling maar niet wezenlijk. Tussen de testgroep en de enquêtegroep Campenhoef (beide uit Campenhoef) zijn de verschillen gering evenals tussen de enquêtegroepen Tilburg en Breda/DenBosch. Tussen Campenhoevers enerzijds en niet-Campenhoevers anderzijds zijn er verschillen. Onderstaande tabel laat zien in welke mate.

Tabel 3.1 – Onderzoekspopulatie naar leeftijd en geslacht (1^e + 2^e testronde, in %)

	Testrijders	Campenhoef	Tilburg	Niet-Tilburg	Totaal
Man	43	45	67	74	57
Vrouw	57	55	33	26	43
Jonger dan 35j	42	31	28	24	31
35-49 jaar	45	57	41	38	46
50 jr of ouder	13	12	31	38	23
Totaal aantal	(40)	(42)	(46)	(34)	(162)

Deelnemers uit Campenhoef zijn vaker vrouwen en gemiddeld wat jonger dan de niet-Campenhoevers. Het percentage 50-plussers is in de groepen Tilburg en 'niet-Tilburg' groter dan in de testwijk. In alle onderzoeksgroepen is de overgrote meerderheid reeds geruime tijd in bezit van het rijvaardigheidsbewijs. Slechts 4 procent beschikt korter dan 5 jaar over het rijbewijs en nog eens 12 procent heeft het rijbewijs 5 tot 10 jaar in bezit; 84 procent beschikt aldus minstens 10 jaar over een rijbewijs.

Tweederde deel van de deelnemers rijdt jaarlijks hooguit 20.000 kilometer per auto. Onder de Campenhoevers (inclusief de testrijders) is dat aandeel iets hoger: circa 75 procent rijdt er jaarlijks hooguit 20.000 km.

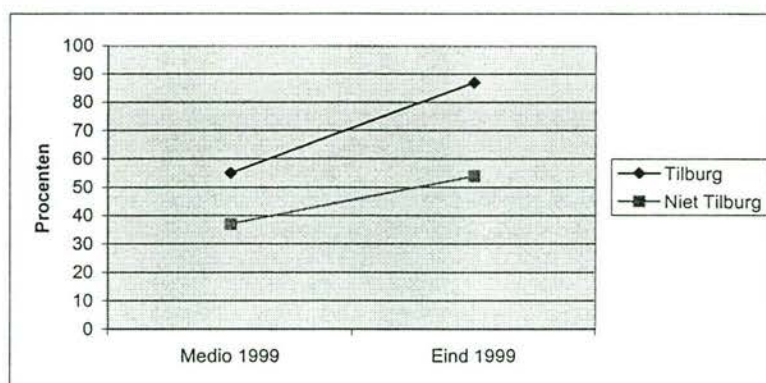
3.2 Blootstelling aan ISA

De onderzoeksgroepen zijn zodanig gekozen dat zij variëren in de mate waarin zij geconfronteerd worden met ISA (zie ook tabel 2.1 in hoofdstuk 2). Uit de aard der zaak is de blootstelling aan ISA bij de testrijders maximaal. Zij zijn uitdrukkelijk geïnformeerd over ISA en beleven ISA aan den lijve. Het andere uiterste vormt de groep niet-Tilburgers die mogelijk zijdelings vernemen van de praktijkproef maar naar wie niet-specifiek over het onderwerp is gecommuniceerd. Deze paragraaf schetst een beeld van de mate waarin de diverse groepen kennis hebben genomen van ISA via de media respectievelijk in hoeverre dat in de loop van

de periode medio 1999 (voor-meting) tot eind 1999/begin 2000 (tijdens-meting rondes 1 en 2) is toegenomen.

In de periode, verstreken tussen de voor-meting en de tijdens-meting is het aandeel personen dat kennis draagt van het principe van intelligente snelheidsaanpassing gegroeid. Bij de Tilburgers (niet-Campenhoevers) bedroeg het percentage dat van ISA op enigerlei wijze had vernomen/ervan had gehoord 55 procent. Een half jaar later is dat 87 procent. Buiten Tilburg ligt het 'ISA-bewustzijnsniveau' op een lager peil. Dit is uiteraard begrijpelijk gegeven de locatie van de proef in Tilburg. Buiten Tilburg, in de naburige steden Breda en Den Bosch, heeft nu circa de helft (54%) van de ondervraagde bewoners-autobezitters weet van het verschijnsel ISA; een half jaar daarvoor was dat eenderde deel (37%). Buiten Tilburg is aldus sprake van het weet hebben van ISA als mogelijkheid, zij het op een lager niveau dan bij de controlegroep in Tilburg (54 respectievelijk 87%, zie grafiek 3.1). Dit is consistent met de opzet van het onderzoek, waarbij immers beoogd is groepen samen te stellen met uiteenlopende mate van ISA-exposure. De groei die daarnaast in beide omgevingen kan worden geconstateerd is onderzoeksmatig relevant omdat aldus kan worden nagegaan of toename van communicatie en informatie ook gepaard gaat met toename in draagvlak voor ISA.

Grafiek 3.1 – Het gehoord hebben van het fenomeen ISA op 2 meetmomenten (in %)

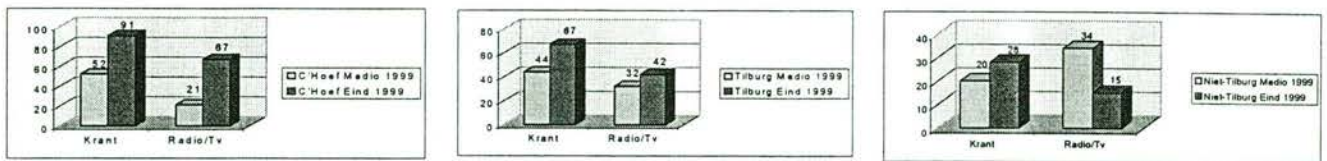


Grafiek 3.2 geeft het percentage bewoners weer dat van ISA vernomen heeft via krant respectievelijk radio/TV. Uit de grafiek kan worden afgelezen:

- in welke mate de bekendheid met ISA is toegenomen tussen medio 1999 en ultimo 1999;
- het verschil in bekendheid tussen de drie onderzoeksgroepen.

In vergelijking met medio 1999 blijken ultimo 1999 in Tilburg beduidend meer personen in aanraking gekomen met ISA via de krant (zowel Campenhoevers als Tilburgers). Veel Campenhoevers hebben inmiddels ook via radio/TV kennis genomen van ISA (67% tegen 21% medio 1999). Bij niet-Tilburgers is niet duidelijk sprake van een toename in ISA-exposure via krant of radio/TV.

Grafiek 3.2 – ISA-exposure via krant en radio/TV op 2 meetmomenten



Grafiek 3.2 laat tevens zien dat tussen de onderzoeksgroepen sprake is van een duidelijke afnemende mate van het via de media in aanraking komen met ISA. Geconcludeerd kan worden dat de onderzoeksgroepen, bedoeld om uiteenlopende maten van bekendheid en confrontatie met ISA te vertegenwoordigen, ook inderdaad aanmerkelijk verschillen in ISA-exposure.

4. Feitelijk gebruik van het ISA-voertuig en beleving van ISA

Inleiding

De gegevens in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de antwoorden verstrekt door de testrijders die participeerden aan de praktijkproef in de twee eerste testfasen (ronde 1 en 2). Het betreft totaal 40 testrijders. Zij hebben alle de evaluatievragenlijst ingevuld in de 5^e/6^e week van hun actieve testperiode. Daarnaast hebben 33 testrijders tevens de vragen beantwoord gesteld in het kader van de na-meting. Deze vond plaats circa 2 tot 3 maanden na inlevering van het testvoertuig.

4.1 Feitelijk gebruik van het ISA-voertuig

Hoewel we mogen verwachten dat testrijders het hen ter beschikking gestelde voertuig tijdens de testperiode gebruiken, is dat geen uitgemaakte zaak. Testrijders kunnen om welke reden dan ook het voertuig minder gebruiken dan de bedoeling was; een mogelijk reden kan zijn uit onvrede met ISA. Daarmee zou aan een voorwaarde voor het experiment afbreuk worden gedaan. Welnu, de testrijders blijken het voertuig te hebben gebruikt conform de bedoeling.

- *Aantal weken.* Van de 40 testrijders heeft er één de auto slechts 3 weken bereden. Alle overige 39 deelnemers hebben dat minstens gedurende 4 weken gedaan in de actieve ISA-periode.
- *Aantal dagen per week.* Driekwart van de testrijders heeft de testauto elke dag of bijna elke dag van de week (6 of 7 dagen van de week) gebruikt. Op een persoon na heeft de rest 4 of 5 dagen per week in de ISA-auto gereden.
- *Soort dag.* Een op de vijf gebruikte de testauto alleen op doordeweekse dagen (18%). Veruit de meesten (80%) zowel op doordeweekse dagen als in het weekend. Eén persoon maakte uitsluitend in het weekend gebruik van de auto.
- *Motief.* Een vrij grote groep, meer dan de helft, heeft de auto niet gebruikt voor zakelijke ritten tijdens het werk of om zo maar wat te toeren. Niet elke testdeelnemer heeft wellicht dit soort ritten gemaakt. De testauto is het meest benut voor het woon-werkverkeer (68% vaak). Ook voor winkelen/boodschappen doen, zowel in als buiten de Reeshof (55%) als om naar bekenden te gaan (55%) is de testauto vaak gebruikt.
- *Bestemming.* De meeste testrijders hebben de auto gebruikt voor zowel bestemmingen binnen het testgebied als erbuiten:
 - bestemmingen binnen het testgebied: 64% vaak
 - bestemmingen buiten het testgebied, binnen Tilburg: 72% vaak
 - bestemmingen buiten Tilburg: 45% vaak.
- *Gebruik eigen auto.* Nagenoeg alle testrijders hebben de eigen auto doorgaans laten staan. Dit is conform de bedoeling van de proef maar was op voorhand niet vanzelfsprekend. Tweederde van de deelnemers gaf aan uitsluitend met de testauto te hebben gereden;

eenderde gebruikte meestal de ISA-auto. Eén deelnemer gebruikte de eigen auto even vaak als het ISA-voertuig.

- *Gebruik ISA-voertuig door partner.* Bij 15 van 40 testrijders heeft de partner/huisgenoot de testauto gebruikt; in de meeste gevallen bleef dat beperkt tot enkele keren.

Aan testrijders is een registratieformulier voorgelegd om op drie aangewezen dagen aan te geven hoe vaak men op die dagen per auto van huis ging en tegelijk hoe vaak dat was met het ISA-voertuig. Deze benadering stelt in staat om nagenoeg op verplaatsingsniveau het feitelijk gebruik van het ISA-voertuig vast te stellen. Deze registratie was overigens vooral bedoeld om twee andere zaken na te gaan:

- in hoeverre had het niet-gebruiken van het ISA-voertuig van doen met ISA;
- op hoeveel dagen traden bij het gebruik van het ISA-voertuig bepaalde effecten op (zie hiertoe hoofdstuk 5).

De drie aangewezen, aaneengesloten dagen vielen in de zesde week van de actieve testperiode en zijn voor eenieder een donderdag, een vrijdag en een zaterdag. Bewust is een zaterdag opgenomen omdat op een zaterdag doorgaans ook wordt gewinkeld en het op 18 km begrensde gebied nabij het winkelcentrum ligt. Voorts zijn de dagen (met data) aangewezen en niet ter keuze aan de testrijder overgelaten om te vermijden dat men juist die dagen zou kiezen waarop men de ISA-auto gebruikt.

Welnu, wat het feitelijk gebruik van het ISA-voertuig betreft, is het volgende geconstateerd. De testpersonen uit de testronden 1 en 2 zijn op de drie aangewezen dagen 203 keer van huis gegaan met de auto. In bijna alle gevallen koos men daarvoor de ISA-auto, zij het op zaterdag in mindere mate dan op beide andere, doordeweekse dagen:

- op donderdag: 99%
- op vrijdag: 94%
- op zaterdag: 85%.

Deze cijfers bevestigen dat het ISA-voertuig veelvuldig is gebruikt door testrijders.

Voorzover men niet de ISA-auto gebruikte, waren de redenen doorgaans niet gerelateerd aan ISA. Te denken is aan redenen als 'eigen auto rijdt op gas; voor langere afstanden geschikter'; 'hond mee'; 'meer ruimte voor passagiers in eigen auto'.

De *conclusie* kan luiden dat er is voldaan aan de voorwaarde dat proefpersonen in voldoende mate gebruik maken van de testauto om af te kunnen gaan op hun beleving ervan en om te kunnen stellen wat de invloed is van het omgaan met ISA.

4.2. Beleving van het gebruik van een ISA-voertuig

Een groot deel van de 40 testrijders gaf te kennen, daarnaar gevraagd, meestal met enthousiasme in de testauto te rijden (45%). Slechts 5 procent reed met tegenzin. De overigen (de helft) reed noch met tegenzin noch met enthousiasme.

Het is niet vanzelfsprekend dat het enthousiasme is gestoeld op het systeem van snelheidsbegrenzing. Dat blijkt ook uit de antwoorden op een expliciet gestelde vraag waar het enthousiasme vooral mee te maken had. Driekwart van de enthousiastelingen geeft aan dat dat enthousiasme te maken had met het type auto (Bora) of met het feit dat het een geheel nieuwe auto was. Slechts een kwart van de enthousiastelingen verwees naar de snelheidsbegrenzing.

4.2.1 Waardering van het begrensd rijden in het algemeen

De testrijders is gevraagd hoe men het begrensd rijden ervaart. In de vraagstelling hieromtrent is verzocht af te zien van mogelijke technische problemen, en tevens af te zien van specifieke kenmerken van de ter beschikking gestelde auto.

Overigens: tien procent geeft te kennen regelmatig technische problemen/gebreken te hebben ondervonden. Daarnaast zegt een grote groep (60%) een enkele keer dat te hebben ervaren.

Dertig procent geeft aan geen problemen te hebben gehad (vraag 20b).

Testrijders hebben het begrensd rijden verschillend ervaren, maar overwegend positief of heel positief (63%, tijdens-meting). Een op de tien testrijders uit zich negatief over het begrensd rijden. De overigen (25%) zijn neutraal in hun waardering (zie 1^e kolom in tabel 4.1).

Tabel 4.1 – Waardering van het begrensd rijden door testrijders, t^1 en t^2

Waardering begrensd rijden	Testrijders t^1 N=40	Testrijders t^2 N=35	m.b.t. rijdend huisgenoot N=15
Heel negatief	0	0	9
Negatief	10	3	29
Neutraal	25	31	24
Positief	48	46	38
Heel positief	15	20	0
Kan niet zeggen	2	0	0
	100	100	100

t^1 = in 5^e/6^e week van de testperiode (tijdens-meting); t^2 = ruim 2 maanden na testperiode (na-meting)

Na ruim twee maanden weer in de eigen niet-begrensde auto te hebben gereden is de waardering van het begrensd rijden min of meer nog hetzelfde (zie middelste kolom in tabel 4.1). Ook dan is nog tweederde deel van de testrijders positief in de waardering van het begrensd rijden. Voorzover de cijfers een verschuiving laten zien is dat van een negatieve waardering naar een neutrale waardering. De verschuiving is overigens beperkt in omvang.

Op individueel niveau is nagegaan in hoeverre men tijdens de testperiode (in de 5^e/6^e actieve testweek) een en dezelfde waardering gaf als ruim 2 maanden na het weer 'gewoon' rijden in de eigen, onbegrensde auto. De waardering kon worden uitgedrukt op een vijfpunts schaal. Van de eerste 33 testrijders die de vragen van de na-meting hebben beantwoord laten 20 personen (61%) exact dezelfde score zien. Bij de overigen treedt enige verschuiving op, bij voorbeeld van positief naar heel positief (3) of van positief naar neutraal (eveneens 3 personen).

Ook reeds tijdens de testperiode van 6 weken is een verschuiving in waardering opgetreden. Expliciet daarnaar gevraagd geven veel testrijders (65%) te kennen dat in die testperiode een verandering in hun beleving is opgetreden. Verandering in negatieve richting (30%) komt bijna even vaak voor als verandering in positieve richting (35%).

Aan de testrijders is tevens gevraagd hoe rijdende huisgenoten het begrensd rijden waarderen. Het beeld dat de testrijder over de huisgenoot schetst levert enigszins andere verhoudingen op (zie laatste kolom in tabel 4.1). Testrijders oordelen positiever dan huisgenoten voor zover deze het ISA-voertuig hebben gebruikt. Deze huisgenoten hebben het voertuig beduidend minder intensief gebruikt. In een discussie met testrijders is gezocht naar een verklaring voor deze meer negatieve houding van huisgenoten. Er is geen verklaring naar voren gekomen. In de eindrapportage zal worden gezien of het geconstateerde verschil bij de eerste twee testgroepen stand houdt. Het is niet ondenkbaar dat *binnen* een huishouden een zekere zelf-

selectie is opgetreden bij het zich beschikbaar stellen voor de praktijkproef. Zoals bekend is de mogelijkheid van zelf-selectie *door* huishoudens min of meer uitgesloten in het voorbereidingstraject.

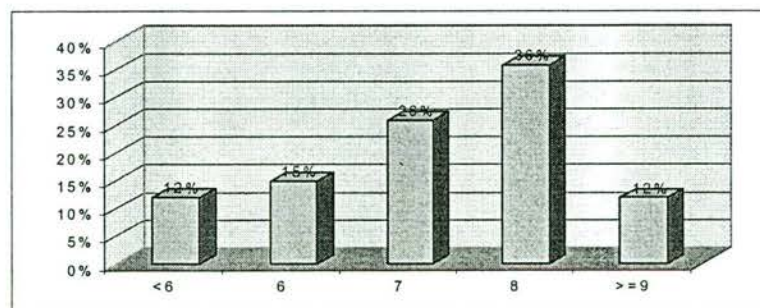
Saillant is het antwoord op een andere belevingsvraag: *'Vindt u het 'begrensd rijden prettiger of onprettiger dan rijden in een niet-begrensd auto?'*. De teneur onder de 40 testrijders is duidelijk: in meerderheid vindt men het begrensd rijden minder prettig dan het rijden in een niet-begrensd auto:

	tijdens testperiode (N=40)	na ca. 2 maanden (N=33)
- (veel) minder prettig	62% (12 resp. 50%)	45%
- maakt niet uit	18%	28%
- (veel) prettiger	18% (13 resp. 5%)	27%
- kan niet zeggen	2%	0%.

Met andere woorden: velen zeggen het begrensd rijden positief te waarderen, maar tegelijk velen ervaren het begrensd rijden als minder prettig dan het rijden in een niet-begrensd auto. Het beeld is na circa 2 maanden gebruik van eigen auto niet substantieel gewijzigd (zie laatste kolom). Nog steeds geeft een grote groep aan het begrensd rijden minder prettig te vinden dan het onbegrensd rijden (45%). De verhouding tussen de beleving van het een en het ander is overigens minder scheef geworden.

Testrijders hebben op de dagen dat zij de ISA-auto gebruikten een waardering in een rapportcijfer gegeven aan het rijden met ISA. Dit geschiedde op de drie dagen dat men enkele gegevens registreerde. De waardering loopt uiteen. Gemiddeld geven de testrijders een 7,2. Grafiek 4.1 laat zien dat op dagbasis nagenoeg de helft een 8 of hoger geeft voor het rijden met ISA: op 48 procent van de registratiedagen tijdens welke men begrensd reed is een 8 of hoger toegekend (N=101 dagen). Daartegenover staat een percentage van 27 procent van de dagen waarop door de bestuurder een 6 of lager is gegeven.

Grafiek 4.1 – Waardering in een rapportcijfer van het rijden met ISA (N=101 dagen, 39 testrijders)



4.2.2 'Teruggang' van begrensd rijden naar onbegrensd rijden

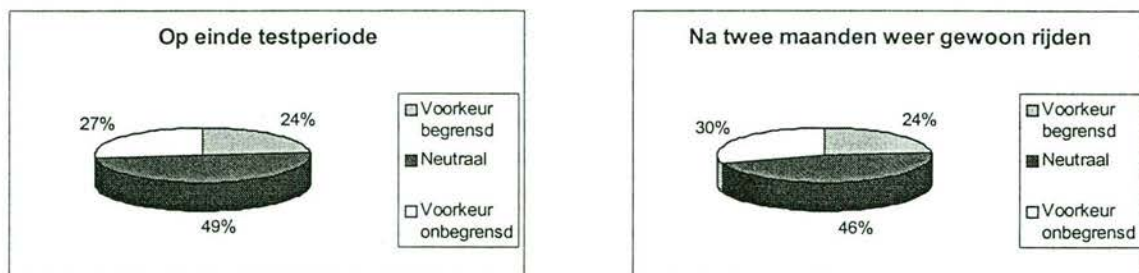
Na de testperiode zijn bestuurders uiteraard weer overgegaan tot hun orde van de dag en maakten zij weer gebruik van hun eigen auto. Over deze overgang zijn enkele vragen gesteld; deze hebben het volgende inzicht opgeleverd.

- *Gewenning.* Een ruime meerderheid van de testrijders (64%) geeft aan dat men direct weer gewend was aan het onbegrensd rijden. Kennelijk is geen sprake van een ruime gewenningsperiode. Ook bij de overgang van onbegrensd rijden naar begrensd rijden in de beginfase van de testperiode bleek een meerderheid het gevoel te hebben al na 1 of 2 ritten

(55%) of na enkele dagen (22%) 'helemaal gewend' te zijn aan de nieuwe situatie. Ongeveer een op de vijf testrijders (18%) geeft aan dat men 'toch weer even moest wennen aan het onbegrensd rijden'.

- *Spijt of opluchting.* Men kan zich voorstellen dat het conform toezegging zes weken lang deelnemen aan een praktijkproef niet steeds van harte gaat, ondanks de positieve prikkel die uitging van een nieuw voertuig. Voor een kwart van de testrijders gaf het einde van de test voor hen een gevoel van opluchting: *'blij dat ik weer onbegrensd rijd'*. Daar staat tegenover een groep van bijna gelijke omvang die het tegendeel ervoer: *'jammer dat begrensd rijden voorbij was'*. De grootste groep evenwel had niet een dergelijk uitgesproken gevoel: zij hebben de 'teruggang' van begrensd naar onbegrensd neutraal ervaren.
- *Voorkeur begrensd of onbegrensd rijden.* Nu men in de gelegenheid was uitvoerig kennis te maken met de *ins* en de *outs* van intelligente snelheidsaanpassing, is het interessant te bezien in hoeverre men al dan niet een voorkeur heeft ontwikkeld voor begrensd rijden. De testperiode kan lang genoeg geacht worden om een betrouwbaar beeld van het gevoel van betrokkenen te vragen. Welnu, de grootste groep (circa de helft) van de autobestuurders heeft geen voorkeur en neemt een neutrale positie in. Deze houding blijkt stabiel: zowel aan het eind van de testperiode als ruim 2 maanden later uit men deze indifferente houding. De andere helft is verdeeld: terwijl een kwart van alle testrijders bij voorkeur onbegrensd zou willen rijden, wil een ander kwart juist bij voorkeur begrensd rijden. Ook de omvang van deze twee groepen is stabiel (zie grafiek 4.2).

Grafiek 4.2 – De voorkeur voor begrensd of onbegrensd rijden bij ex-testrijders



4.2.3 Waardering van het begrensd rijden in verschillende snelheidsgebieden

Het proefgebied in Tilburg kent vier verschillende snelheidsgebieden: straten/wegen die op 30 km zijn begrensd, op 50 km en op 80 km; daarnaast is een gebied bij het winkelcentrum op 18 km begrensd. Tabel 4.2 geeft een gedetailleerd beeld van de waardering van het rijden in deze gebieden, gebaseerd op de vraag: *'Hoe ervaart u het begrensd rijden in het bijzonder in'*

Er zij hier gewezen op een subtiel maar daarom nog niet irrelevant verschil tussen deze waardering van het begrensd rijden in de diverse gebieden en de houding ten opzichte van ISA als principe. Waar het hier gaat om eerstgenoemde waardering, komt in hoofdstuk 5 de houding ten opzichte van ISA als principe aan de orde. Dit laatste omvat feitelijk de acceptatie van het verschijnsel ISA. Voorstelbaar is dat men het rijden positief kan beleven, hoewel men tegen ISA als principe is:

- positieve waardering van het rijden in een begrensd voertuig, maar geen voorstander van het principe.

Ook het omgekeerde kan verondersteld worden:

- negatieve waardering van het rijden in een begremsd voertuig, maar voorstander van het principe.

Tabel 4.2 - Waardering van het begremsd rijden, per snelheidsgebied (testrijders, in %, N=40, tijdens-meting)

Waardering	18 km-gebied		30 km-gebied		50 km-gebied		80 km wegen	
	testr.	C'hoef	testr.	C'hoef	testr.	C'hoef	testr.	C'hoef
Negatief	63	10	22	5	18	2	7	0
Neutraal	25	31	18	38	20	38	8	45
Positief	12	26	60	38	62	41	85	33
geen mening		33		19		19		22
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

In drie van de vier snelheidsgebieden ervaart een meerderheid van de testrijders het begremsd rijden positief. Op 80 km-wegen zijn dat er zelfs meer dan 80%. Dit neemt niet weg dat een op de vijf testrijders negatief over ISA oordeelt als het gaat over automatische snelheidsbeperking in woongebied (op 30 km respectievelijk op 50 km begremsde straten)

Het begremsd rijden in het op 18 km begremsde gebied wordt door de meeste testrijders negatief gekwalificeerd. In de door testrijders bijgehouden logboekjes zijn hieromtrent diverse bemerkingen gemaakt.

In de na-meting is de ex-testrijders dezelfde vraag voorgelegd. Na 2 tot 3 maanden blijkt de waardering per snelheidsgebied nauwelijks gewijzigd. De beoordeling van het rijden in het op 18 km begremsde gebied lijkt wat milder (55% negatief). En iets minder testrijders uiteten zich in tweede instantie positief over begrenzing op 80 km-wegen (70%). Gesteld kan worden dat de waardering van begremsd rijden per snelheidsgebied stabiel is.

4.2.4 Kwalificaties voor begremsd rijden

Testrijders zijn een vijftal mogelijke kwalificaties van het rijden in een begremsd voertuig voorgelegd. Deze kwalificaties zijn aangereikt in de vorm van een continuüm met aan weerszijden tegengestelde aanduidingen, bij voorbeeld: 'vervelend' versus 'fijn'. Testrijders konden antwoorden door positie te kiezen op een vijf-puntsschaal. Teneinde een 'antwoord-set' te vermijden zijn de kwalificaties niet steeds in dezelfde richting geformuleerd (van negatief naar positief en vice versa), maar alternerend. De posities 1-3 zijn samengevoegd bij de analyse evenals de posities 5-7; de middenscore 4 valt te interpreteren als een neutrale tussenpositie. Tabel 4.3 geeft het resultaat (alle dimensies van 'negatief' naar 'positief').

Tabel 4.3 – Kwalificatie van het rijden in een begremsd voertuig door testrijders (N=40)

	Negatief	Neutraal	Positief		Saldo in %-punten
vervelend	25	30	45	fijn	+20
roept spanning op	32	25	43	ontspannend	+11
verslapt de aandacht	30	43	27	verhoogt aandacht voor verkeer	- 3

sloom	73	25	2	Sportief	-71
voorbijgaand aardigheidje	27	35	38	trendsettend	+11

Driekwart van de testrijders beoordeelt begrensd rijden als 'sloom' als het gaat om een beoordeling in termen van de tegenstelling sloom – sportief. ISA kan aldus bepaald niet op een sportief imago rekenen.

Terwijl een kwart van de testrijders begrensd rijden als 'vervelend' beoordeelt, kiest een grotere groep, namelijk 45%, voor de positieve kwalificatie 'fijn'. Per saldo is dat 20 procentpunten meer. Ook is men verdeeld over de mate waarin het begrensd rijden ontspannend is. Weliswaar kiest 43% voor 'ontspannend', een bijna even grote groep (32%) ervaart dat begrensd rijden juist spanning oproept. De oordelen zijn helemaal evenwichtig verdeeld als het gaat om de kwalificatie dat ISA de aandacht verslapt en – anderzijds – de aandacht voor het verkeer verhoogt. Op zich is het een relevant gegeven dat een redelijk omvangrijke groep (30%) ervaart dat de aandacht bij begrensd rijden verslapt. Daar staat een nagenoeg even grote groep tegenover die het tegenovergestelde ervaart.

4.2.5 Waardering van het rijden in een ISA-omgeving door niet-ISAridders

Aan ruim 40 inwoners van de testwijk Campenhoef zijn enkele vragen voorgelegd over het rijden in een wijk waar een ISA-regime geldt. Zij hebben niet de faciliteit van een ISA-auto maar komen wel ISA in aanraking: men passeert steeds de borden die aanduiden dat men een in proefgebied rijdt en bovendien kan het voorkomen dat men achter een op snelheid begrensde auto rijdt. Gecheckt is overigens of men zelf ook niet in een ISA-voertuig heeft van een kennis/buurtbewoner gereden. Dit bleek slechts bij twee personen het geval te zijn, een keer als meerrijder en een keer als bestuurder. Een meerderheid (28 van de 42) geeft desgevraagd te kennen dat men ook zelf best wel had willen meedoen aan de proef als testrijder.

Vragen die specifiek van toepassing waren voor de enquêtegroep Campenhoef betroffen vooral de beleving van het rijden achter een op snelheid begrensde auto. De overgrote meerderheid (35 van de 42 personen) echter meldt dat het niet voorkwam dat men achter een ISA-voertuig reed of dat bemerkt heeft. De daarop volgende belevingsvragen vragen zijn aldus door slechts enkele personen beantwoord. Zonder uitzondering geven zij aan dat het rijden achter een op snelheid begrensde auto spanning oproept in plaats van ontspannend te zijn (aangereikt continuüm van 'ontspannend' tot 'roept spanning op'). De meesten ervaren voorts dat het de onveiligheid vergroot; één persoon daarentegen oordeelt dat het de veiligheid juist vergroot.

Inwoners van Campenhoef is gevraagd naar hun waardering van het ISA-regime per snelheidsgebied (zie tabel 4.2). Daar waar een beduidende minderheid van de testrijders negatief bleek, beleven slechts weinig niet-testrijders de ISA-omgeving negatief. Een verklaring kan zijn dat zij weinig gevolgen ondervinden van het feit dat enkele weggebruikers begrensd rijden. Dit neemt niet weg dat een meerderheid neutraal oordeelt en een even grote groep positief. Tussen de diverse snelheidsgebieden valt weinig verschil in waardering te constateren.

Concluderend kan worden gesteld:

- De proefpersonen hebben in voldoende mate gebruik gemaakt van de testauto om af te kunnen gaan op hun beleving van het rijden in een ISA-context en om te kunnen stellen wat de invloed is van het omgaan met ISA.
- Een meerderheid van de personenautomobilisten die fysiek kennis maken met begrensd rijden beleeft dit begrensd rijden in het algemeen als positief. De overigen zijn niet zozeer negatief als wel neutraal in hun waardering.
- Hoewel velen het begrensd rijden positief waarderen, ervaart de gemiddelde bestuurder het als minder prettig dan het rijden in een niet-begrensde auto.
- Dit betekent desondanks niet dat ex-testrijders in meerderheid een voorkeur zouden hebben voor onbegrensd rijden. Een beduidende groep – de helft – heeft noch een voorkeur voor begrensd noch een voorkeur voor onbegrensd rijden. Een kwart prefereert begrensd rijden en voor een ander kwart gaat de voorkeur uit naar onbegrensd rijden. Per saldo betekent dit dat het automatisch begrensd rijden, zoals in Tilburg beproefd, een substantieel deel (helft plus kwart) van de bestuurders na opgedane ervaring niet afschrikt. Dit beeld blijkt stabiel, ook na het verstrijken van enkele maanden.
- De proef in Tilburg kent vier snelheidsgebieden. In drie van de vier ervaart een meerderheid van de testrijders het begrensd rijden positief (60% op wegen met 30 km respectievelijk 50 km begrenzing, 85% op 80km-wegen). Een op de vijf testrijders oordeelt negatief. De waardering van het begrensd rijden blijkt stabiel, althans gezien tot een periode van 2 tot 3 maanden weer onbegrensd rijden.
- De kwalificaties voor het begrensd rijden lopen bij testrijders uiteen. Zo ervaart een vrij omvangrijke groep (30%) dat de aandacht bij begrensd rijden verslapt terwijl een nagenoeg even grote groep het tegenovergestelde ervaart.
- Niet-ISAridders geven aan dat - voorzover men achter een begrensd voertuig reed - het rijden achter een op snelheid begrensde auto spanning oproept; de meesten van hen ervoeren tevens dat het de onveiligheid vergroot.

5. Acceptatie van begrensd rijden qua houding

Inleiding

Een positieve of negatieve waardering van het rijden met een op snelheid begrensde auto – besproken in hoofdstuk 4 - houdt nog niet direct een standpunt in over het principe van automatische snelheidsbegrenzing. Dit hoofdstuk gaat in op het draagvlak dat aanwezig is bij de testrijders en de overige onderzoeksgroepen voor ISA. Daarbij komen ook de overwegingen die daarbij een rol spelen aan bod.

Paragraaf 5.1 behandelt specifiek de opvatting van testrijders; tevens geeft deze paragraaf weer in hoeverre hun opvatting is gewijzigd afgemeten aan de drie momenten waarop is gemeten (voor-meting; tijdens-meting; na-meting). Paragraaf 5.2 beziet ook de opvattingen van de niet-testrijders. Interessant daarbij is met name de mate waarin ook bij hen ontwikkeling is opgetreden in hun acceptatie van ISA. De paragraaf sluit af met een specifieke indicatie van het draagvlak voor ISA, namelijk de bereidheid tot aanschaf. Paragraaf 5.3 geeft een gedetailleerd beeld van de overwegingen die ervaren worden om vóór of tegen invoering van automatische snelheidsbegrenzing te zijn.

5.1 Draagvlak voor ISA bij testrijders

Houding ten opzichte van ISA bij testrijders vóór en tijdens de proef

Aan testrijders is in voor-meting en in de tijdensmeting exact dezelfde vraag voorgelegd om de ISA-acceptatie te meten: 'Hoe staat u nu in zijn algemeenheid ten opzichte van 'slimme snelheidsbegrenzing' via automatische aanpassing zoals in de proef?' Onderstaande tabel geeft gedetailleerd de scores weer. Let wel: de voormeting-cijfers betreffen een grotere groep waarvan de huidige 40 testrijders overigens deel uitmaken.

Tabel 5.1 – Houding ten opzichte van automatische snelheidsbegrenzing (testrijders, in %)

Houding t.o.v. ISA	Voor-meting N=118	Tijdens-meting N=40	Na-meting (N=35)
Erg tegen	0	0	0
Tegen	2	15	6
Neutraal	14	25	31
Voor	64	43	40
Erg voor	20 } 84	17 } 60	23 } 63
	100	100	100

Niemand was medio 1999 erg tegen, niemand is aan het eind van de test erg tegen. Echter, er zijn wel degelijk verschuivingen zichtbaar tussen de houding voorafgaand aan de proef en de houding na circa 5 weken actieve ervaring met ISA. De tabel geeft bij een vergelijking van de 2^e en 3^e kolom (voor-meting – tijdens-meting; nota bene het gaat in de tijdens-meting om een deelverzameling van personen uit de voor-meting!) aanleiding tot de volgende waarnemingen:

- Het percentage voorstanders vertoont een afnemende tendens bij testrijders; was voorafgaand aan de proef 84% positief, tegen het einde van de testperiode vertoont 60%

een positieve houding ten opzichte van ISA. Het aantal uitgesproken voorstanders is overigens nauwelijks gedaald (20 respectievelijk 17%).

- Een 'neutrale' houding wint terrein. Nam voorheen 14% een middenpositie in, aan het eind van de testperiode is dat een kwart.
- Het aantal tegenstanders na diepgaande kennismaking met ISA lijkt groeiende. Vóór de proef was dat aantal te verwaarlozen, tegen het eind van de testperiode gaat het om een herkenbare minderheid.

De houding ten opzichte van ISA blijkt niet geheel stabiel. De na-meting laat een afname van een negatieve houding zien, tot weer in de geringe orde van grootte van de voor-meting. Een neutrale houding wint verder terrein. Een derde deel van de testrijders is, na een periode van 'afkoeling', noch voor noch tegen ISA. Tweederde deel is vóór. Van belang is het te constateren dat met het verstrijken van de tijd en het weer ervaren van onbegrensd rijden de steun voor ISA niet afkalft. Dit is op zich van belang, omdat deelname aan een proef ten tijde van de proef tot onevenredig enthousiasme (of andersom: tot onevenredig misnoegen) kan leiden die na verloop van tijd wegebt. Daarvan blijkt bij de ISA praktijkproef Tilburg geen sprake te zijn.

Onderzoeksmatig is er een interpretatie-probleem. De hier geschetste tendentie van enige reductie in steun voor ISA tijdens de testperiode spoort niet met de door testrijders zelf afgegeven ontwikkeling in hun houding ten opzichte van ISA. Hen is de vraag voorgelegd: *'Bent u door de ervaring die u heeft opgedaan met begrensd rijden in een ISA-auto, positiever of negatiever gaan denken over 'slimme snelheidsbegrenzing', of is er niets veranderd wat dat betreft?'* De teneur die uit de antwoorden op deze vraag spreekt is tegengesteld aan de teneur uit voorgaande tabel.

Inderdaad, 20 procent van de testrijders geeft aan dat men negatiever is gaan denken over slimme snelheidsbegrenzing. Daar staat tegenover dat niet minder dan 59% stelt positiever te zijn gaan denken (18% stabiel; 3% weet niet). Afgaande op deze antwoorden zouden we een groei in de acceptatie hebben mogen verwachten. Het tegendeel van een groei moeten we constateren.

De reden voor deze schijnbare inconsistentie moet gelegen zijn in het referentie-moment. Naar alle waarschijnlijkheid nemen testrijders als referentie niet het – voor hen kunstmatige – moment waarop de voor-meting heeft plaatsgevonden (eind juni 1999) maar een moment dat voorafging aan de praktijkproef in Tilburg, dus ook aan de voorlichting en informatie die is verstrekt. De voor-meting heeft uitgewezen dat zowel testrijders als andere bewoners van Campenhoef ten tijde van de voor-meting reeds beduidend positiever stonden ten opzichte van ISA dan anderen. De initiële voorlichting- en wervingacties hebben snel geleid tot een hoger acceptatieniveau. Deze interpretatie vindt steun in het volgende.

Factoren van invloed op verschuiving in houding

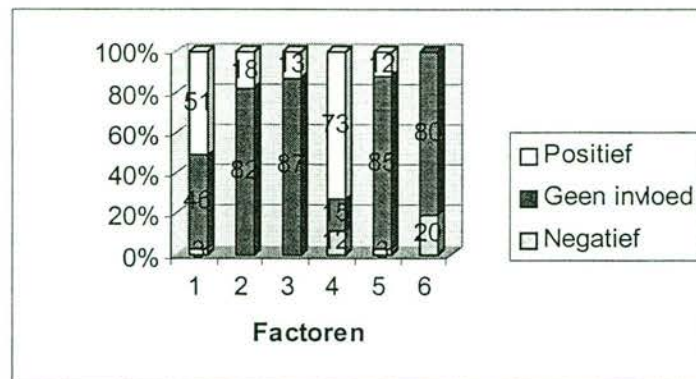
Aan testrijders is in de na-meting gevraagd of 'bepaalde zaken ertoe hebben bijgedragen dat men in het voorbije half jaar positiever of negatiever over begrensd rijden is gaan denken'. Zes mogelijke mening-beïnvloedende zaken zijn daarbij genoemd (de nummering komt overeen met de staven in grafiek 5.1):

1. voorlichtingsavonden	51% positief
2. krant	18% positief
3. radio/TV	13% positief
4. het zelf in een begrensd voertuig rijden	73% positief, 12% negatief
5. het anderen in een begrensd voertuig zien rijden	12% positief, 3% negatief

6. technische onvolkomenheden van het systeem tijdens de proef

20% negatief.

Grafiek 5.1 - Redenen voor verschuiving in acceptatie laatste half jaar (testrijders, na-meting, N=33)



Naar de beleving van testrijders heeft de verstrekte *voorlichting* een positieve impact gehad op de houding ten opzichte van ISA. De helft van de testrijders geeft te kennen dat er een positieve invloed van uitging op het denken over ISA. Dit is consistent met de bevinding in de voor-meting dat testrijders reeds op een vroeg moment (juni/juli 1999, nog ruim voor de feitelijke start van de proef met de 20 auto's) positiever zijn over ISA dan anderen. Hetzelfde geldt voor niet-testrijders uit de testwijk Campenhoef: ook zij hebben voorlichting genoten en ook zij vertoonden medio 1999 een hoger acceptatieniveau dan anderen (Tilburgers en niet-Tilburgers).

Het ISA-systeem is niet geheel vrij van *technische onvolkomenheden*, met name bij de snelheids-overgangen. Op zich is dit niet bijzonder, daar het een experiment betreft. Wel zou het een verklaring kunnen vormen voor het geconstateerde feit dat een deel van de testrijders gereserveerder is gaan staan ten opzichte van ISA. Overigens blijkt reeds uit het staatje hiervoor dat – naast de negatieve invloed van de techniek bij 20% van de testrijders – diverse andere factoren juist een positieve invloed hadden op de acceptatie. Te noemen is vooral de ervaring van het zelf in een begrensd voertuig rijden (door driekwart als positieve factor beleefd).

Gelet op de mogelijke onzekerheid over het verstorende effect van technische onvolkomenheden op de ISA-acceptatie heeft een nadere analyse plaatsgevonden. Nagegaan is of testrijders die rapporteren technische problemen te hebben ondervonden in mindere mate voorstander zijn van ISA. De volgende aantallen ondervonden technische problemen (tussen haakjes het percentage dat zich positief uit over ISA):

- 4 van de 40 testrijders ondervond regelmatig problemen (74% positief over ISA)
- 24 van de 40 testrijders 'een enkele keer' problemen (58% positief over ISA)
- 12 van de 40 testrijders ondervond geen problemen (58% positief over ISA).

Drie van de vier testrijders met regelmatige storing zijn (desondanks) positief over ISA. In deze groep kan dus niet de reden gelegen zijn van een teruggang in de acceptatie (van alle testrijders is naar verhouding een minder groot aantal positief over ISA). De vierde testrijder die problemen ondervond is neutraal over ISA. Alles bijeen levert dit geen aanwijzing op dat het ondervinden van technische mankementen heeft geleid tot een lager acceptatieniveau.

ISA-acceptatie: houding en probleembesef

Bij het uitwerken van de vraagstelling inzake acceptatie van ISA is uitdrukkelijk meegewogen dat acceptatie van een verschijnsel, hier: ISA, niet louter een zaak is van voor of tegenstander zijn. Er kan een steviger draagvlak verondersteld worden als de houding (vóór dan wel tegen) ingebed is in een diepere context, met name in termen van het ervaren van snelheidsproblematiek. De gedachte hierbij is dat een positieve houding ten opzichte van ISA die gestoeld is het onderkennen van echte problemen op straat (snelheidsoverschrijding) krachtiger en bestendiger is dan een positieve houding zonder dat in feite problemen ervaren worden.

Welnu, geconstateerd is dat de houding ten opzichte van ISA in sterke mate samenhangt met het onderkennen van een snelheidsproblematiek. Personen die een hoog probleembesef ten toon spreiden, zijn ook vaker voorstander van ISA. En andersom, personen die snelheidsoverschrijding niet echt als probleem ervaren, zijn minder vaak voor ISA. Deze samenhang is ook vastgesteld als het gaat om de houding ten opzichte van het invoeren van ISA op diverse typen wegen (zie hoofdstuk 7).

Bereidheid tot aanschaf van ISA

In de praktijk is het geenszins nog aan de orde: ISA is nog in een experimenteel stadium. Desalniettemin is aan testrijders de denkbeeldige situatie voorgelegd dat het mogelijk is een ISA-snelheidsbegrenzer aan te schaffen: *'Stel u bent aan een nieuwe auto toe en u besluit een nieuwe auto te kopen. Zou u een ISA-snelheidsbegrenzer aanschaffen, zoals u die nu heeft beproefd (als deze als optie verkrijgbaar zou zijn en even aannemende dat deze gratis zou zijn)?'* Het antwoord is een indicatie voor het draagvlak voor ISA, zij het in beperkte mate: een negatief antwoord impliceert nog niet dat men tegen ISA is. Anderzijds kan staande worden gehouden dat een beweerde aanschafbereidheid een positieve indicatie is voor ISA, zij het meer in markttermen. De vraagstelling is in zoverre realistisch dat betrokkenen zich uitstekend konden voorstellen wat ISA in de praktijk betekent.

Welnu, testrijders tonen een grote mate van stabiliteit bij het beantwoorden van deze vraag, zowel in de testperiode aan hen voorgelegd als 2 tot 3 maanden nadien. De testrijders antwoorden als volgt:

- nee, zeker niet	30%
- misschien	25%
- ja, goede kans	25%
- ja, zeker	15%
- weet niet	5%.

Opmerkelijk is allereerst dat slechts enkelen (5%) onbestemd zijn en aangeven het niet te weten. Bij 40 procent (25 plus 15) is er gerede kans op aanschaf van een snelheidsbegrenzer, hetgeen hier geïnterpreteerd mag worden als een sterke uiting van draagvlak voor ISA. Daarnaast is er een groep van 25% die aanschaf kennelijk zou overwegen en aldus niet categorisch tegen ISA is. Geconcludeerd mag worden dat de antwoorden op de imaginaire vraag duiden op een steun voor ISA bij 4 op de 10 personen die ervaring met ISA hebben opgedaan. Daartegenover staat dat 3 op de 10 personen een afwijzende houding aannemen.

5.2 Verschil in draagvlak voor ISA tussen testrijders en andere groepen

Verschil in ontwikkeling in acceptatie?

Een van de hoofdacties voor de analyse is na te gaan in hoeverre de ontwikkeling in acceptatie van ISA verschilt per groep. De vier groepen kennen elk een andere mate van 'blootstelling' aan het fenomeen ISA. Deze blootstelling neemt af van testrijders (intensief) tot niet-Tilburgers (niet of weinig, afhankelijk van de algemene media-aandacht). Meest interessant in deze is overigens de vergelijking van de ontwikkeling in de acceptatie bij testrijders enerzijds en wijkbewoners (Campenhoevers) anderzijds. De laatste hebben ook uitdrukkelijk met ISA te maken, maar op geheel andere wijze.

Tabel 5.3 bevat een rijkdom aan informatie. Er zij aan herinnerd dat het initiële niveau van acceptatie (medio 1999) bij testrijders en Campenhoevers hoog was (rond de 80%) en bij beide andere groepen ook gelijk, op een lager niveau maar altijd nog op een absoluut vrij hoog niveau (50-55%). Deze cijfers zijn ook zichtbaar in de tabel.

Tabel 5.3 – Houding ten opzichte van ISA op 2 meetmomenten, 4 onderzoeksgroepen (in %)

Houding tov ISA	Testrijders VM TM N=118 N=40	Campenhoeve VM TM N=137 N=42	Tilburg-algemeen VM TM N=150 N=47	Noord Brabant VM TM N=145 N=35
Erg tegen	0 0	0 0	4 8	7 9
Tegen	2 15	5 5	27 13	21 28
Neutraal	14 25	15 38	17 34	17 26
Voor	64 43	60 50	46 36	46 31
Erg voor	20 17	20 7	8 9	9 6
	100 100	100 100	100 100	100 100

VM = voor-meting; TM = tijdens-meting NB: het gaat om verschillende deelverzamelingen nu na 2 testronden

Aanmerkelijke verschuivingen (minstens $\epsilon = 10$) zijn in vet afgedrukt. De volgende relevante waarnemingen zijn te melden:

- een beduidende afname in het aantal voorstanders in de testwijk, zowel onder testrijders als bij enquetegroep Campenhoeve; in beide gevallen gaat het om dezelfde orde-grootte ($\epsilon=23$);
- bij testrijders is zowel het aantal personen met een neutrale houding als het aantal tegenstanders groeiende; bij de wijkgenoten zonder voertuig-ervaring is uitsluitend een groei te zien van mensen met neutrale houding; bij de testrijders is anti-houding in de na-meting weer nagenoeg verdwenen (zie tabel 5.1);
- bij bewoners van Tilburg, buiten de Reeshof, is een *tendency to the middle* zichtbaar; het aandeel bewoners met een neutrale houding is verdubbeld, zowel ten koste van een positieve houding als van een negatieve houding (ook de ontwikkelingen bij testrijders en Campenhoeve kunnen geduid worden als een tendency to the middle, zij het vanuit de positieve zijde van het continuüm);
- het aantal voorstanders in de controlegroep buiten Tilburg is afgenomen (eveneens in dezelfde orde-grootte als in Campenhoeve); er is een verschuiving zichtbaar naar zowel de neutrale positie als naar de negatieve positie.

In het algemeen kan worden gesteld dat de attitude ten opzichte van ISA in beweging is. Het verschijnsel ISA is nog niet uitvoerig bekend en aanvankelijk gevormde meningen zijn gevoelig voor beïnvloeding.

Ondanks beweging kan ook worden waargenomen dat bij globaal een helft van de autobestuurders steun voor het principe van automatische snelheidsbegrenzing aanwezig is.

Bij bewoners van de testwijk is de omvang van de groep met een positieve attitude weliswaar wat groter (circa 60% versus circa 45%), maar in doorsnee tekent zich af dat een helft achter het ISA-concept staat.

Van weerstand tegen het ISA-concept is nauwelijks sprake bij diegenen die uitvoerig zijn geïnformeerd over ISA en er kennis mee hebben kunnen maken (Campenhoef). Naarmate mensen minder in aanraking komen met ISA, is de initiële weerstand groter (in termen van aantallen mensen). Of andersom geformuleerd: hoe meer bekend met het fenomeen, des te minder weerstand. De volgende oplopende lijn kan worden herkend:

- bij ISA- 'bekenden: weerstand in orde van grootte van: 5-10%;
- bij partieel geïnformeerden/ 'bekenden': ca. 20%;
- bij niet specifiek geïnformeerden: ca. 30-35%

Zichtbaar is dat – voor zover zich verschuivingen voordoen - de verschuivingen consistent een beweging laten zien van positief naar een neutrale positie op het continuüm. Bij alle vier onderzoeksgroepen kan deze tendens worden waargenomen. Soms ook groeit de groep met een negatieven opvatting, zij het beperkt, en bij testrijders slechts tijdelijk.

5.3 Argumenten pro en contra ISA

Het principe van automatische snelheidsbegrenzing kent uiteenlopende aspecten in termen van mogelijke impacts. Vanuit de optiek van de weggebruiker kunnen er voordelen onderkend worden, maar ook mogelijke nadelen. In het evaluatie-onderzoek is een reeks van mogelijke positieve en negatieve kanten aan ondervraagden voorgelegd. Doel was na te gaan welke aspecten autobestuurders aanspreken en welke minder. Precieser geformuleerd: welke aspecten het zijn die men voldoende in gewicht acht om invoering van ISA te bepleiten respectievelijk welke aspecten tegen invoering pleiten en bij hoe velen.

Onderkend werd bij het ontwerpen van de vraagstelling dat het voorgeven van mogelijke voordelen en nadelen respondenten al te gemakkelijk de genoemde aspecten zou kunnen onderschrijven. Bovendien werd onderkend dat er verschil is in het onderschrijven van een voor- of nadeel enerzijds en het van voldoende gewicht achten om achter invoering van ISA te staan. Dit leidde tot een vraagstelling met als doel drie categorieën te onderscheiden:

- a. men onderschrijft niet het betreffende aspect (hetzij een positief hetzij een negatief aspect);
- b. men kan een aspect als zodanig onderkennen en onderschrijven als voordeel/nadeel zonder dat dit aspect van voldoende gewicht wordt geacht om invoering van ISA te rechtvaardigen;
- c. men onderschrijft een bepaald aspect en ziet het ook als argument voor invoering van ISA c.q. als bezwaar tegen invoering van ISA.

Tegen die achtergrond is gekozen voor een tweeledige vraagstelling per voorgegeven aspect:

- een vraag of men het wel of niet eens is met genoemd aspect (bij voorbeeld: door ISA is het voor voetgangers in de stad veiliger);
- in het geval men dat aspect onderschrijft ('eens'): is dat een belangrijk argument om ISA in te voeren (c.q. bij negatieve aspecten: een bezwaar tegen invoering van ISA).

De vragenlijst bevatte 7 positieve aspecten die men kan onderkennen aan ISA en eveneens 7 negatieve aspecten. Daar bij enkele expliciet onderscheid is gemaakt in toepassing binnen de bebouwde kom en 80 km-wegen, zijn uiteindelijk 10 positieve zaken en 9 negatieve zaken ter beantwoording voorgegeven in de tijdens-meting. Tabel 5.4 geeft een overzicht van de mate

waarin ondervraagden (alle 4 onderzoeksgroepen) mogelijk positieve kanten onderschrijven en als argument voor of tegen invoering hanteren. De aspecten staan geordend naar populariteit (percentage dat een aspect een belangrijk argument voor invoering acht).

Tabel 5.4 – Argumenten voor invoering van ISA (alle onderzoeksgroepen, in %)

Aspect verbonden met ISA	Oneens	Eens, maar geen argument voor invoering	Eens en dat is een sterk argument vóór	totaal
Het is voor voetgangers in de stad veiliger	31	17	52	100
Het is voor fietsers in de stad veiliger	27	23	50	100
Het maakt andere ingrepen, bv. drempels, overbodig	34	26	40	100
Het is voor jezelf als automobilist veiliger bij het rijden binnen de bebouwde kom	44	17	39	100
Het is voor jezelf als automobilist veiliger bij het rijden op 80-km wegen	40	26	34	100
Het maakt politietoezicht op overtreding van de maximum snelheid op 80-km wegen overbodig	38	36	27	100
Het maakt politietoezicht op overtreding van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom overbodig	38	35	27	100
Het verbetert de doorstroming in het verkeer binnen de bebouwde kom	61	12	27	100
Invoering zal leiden tot minder milieuverontreiniging	42	32	26	100
Het verbetert de doorstroming in het verkeer op 80-km wegen	58	17	25	100

Geen enkel positief aspect springt er uit dat door bijzonder veel of bijzonder weinig personen een belangrijk argument wordt geacht voor invoering van ISA. De twee aspecten die nog het meest worden onderschreven en bovendien ter zake worden geacht om ISA-invoering te bepleiten hebben van doen met de verkeersveiligheid van andere weggebruikers (fietsers, voetgangers). De helft van de ondervraagden stelt zich als zodanig op.

Na de veiligheids-argumenten voor derden volgt de grotere veiligheid voor de autobestuurder zelf en de overweging dat automatische snelheidsbegrenzing andere infrastructurele ingrepen, zoals met name drempels, overbodig maakt (circa 40% van de ondervraagden). Andere overwegingen (verminderd politietoezicht nodig; verbetering van de doorstroming; milieuwinst) worden door een kwart van de ondervraagden gevoeld als sterk argument voor invoering van ISA. Het gewicht van de argumenten verschilt niet als het gaat om de bebouwde kom of om 80-km wegen.

De vier onderzoeksgroepen waarderen de diverse aspecten op gelijke wijze: zowel testrijders, Campenhoevers, Tilburgers en niet-Tilburgers vertonen een gelijk beeld. Wel is de lichte

tendens waar te nemen dat Tilburgers (buiten de Reeshof woonachtig) in mindere mate de veiligheid voor fietsers en voetgangers onderkennen en als argument-pro hanteren.

Er bestaat een opmerkelijke overeenkomst tussen de gegeven antwoorden in de voor-meting en in de tijdens-meting waar het gaat om de mogelijke voordelen van ISA en hun kracht als argument voor invoering van ISA. Bij vijf van de zeven aspecten zit tussen beide metingen geen enkel verschil. Het argument van verbeterde doorstroming wordt nu iets minder onderkend dan voorafgaand aan de proef (34% toen, 25/27% nu). Dat geldt ook voor de verbeterde verkeersveiligheid voor voetgangers (59% toen, 52% nu).

In de na-meting is aan testrijders op andere wijze een vraag voorgelegd met redenen om vóór of tegen ISA te zijn. Hierbij diende men uit een reeks van 7 aspecten maximaal de twee belangrijkste voordelen te kiezen. Sommigen overigens kozen desondanks meer dan 2 redenen om voor ISA te zijn. De rangorde van de redenen licht dicht bij de rangorde zoals in tabel 5.4 weergegeven (zie tabel 5.5).

Tabel 5.5 – Belangrijkste redenen om voor ISA te zijn (testrijders, na-meting, in %, N=33)

Redenen om voor ISA te zijn	allerbelangrijkst	op een na belangrijkst	totaal %
ISA vergroot de veiligheid op de weg	42	9	51
ISA maakt drempels overbodig	27	21	48
Autorijden is zo prettiger, comfortabeler; geeft meer rust	24	15	39
ISA verbetert de doorstroming in het verkeer	15	18	33
Geeft kleinere kans op bekeuring	15	9	24
Maakt politietoezicht op snelheid overbodig	15	9	24
Levert winst op voor het milieu	6	18	24

Vergroting van de verkeersveiligheid wordt door veel testrijders (42%) als belangrijkste reden aangemerkt om voor ISA te zijn. Andere redenen volgen op afstand. Ook hier blijkt de overbodigheid van verkeersdrempels te worden gezien als een voorname reden om zich achter ISA op te stellen. Voorts is ook het comfort-argument niet van betekenis ontbloeit.

Evenals in termen van voordelen/positieve aspecten is gedaan, is met de ondervraagden gesproken over mogelijke nadelen en negatieve aspecten. Tabel 5.6 geeft een overzicht van de mate waarin men negatieve aspecten onderkent en deze tevens als bezwaar tegen invoering van ISA hanteert.

Tabel 5.6 – Argumenten tegen invoering van ISA (alle onderzoeksgroepen, in %)

Aspect verbonden met ISA	Oneens	Eens, maar geen bezwaar tegen invoering	Eens en dat is een belangrijk bezwaar tegen	Totaal
Het is op 80-km wegen onveiliger omdat je niet snel kunt inhalen	68	23	9	100
De overheid beheerst alles zo te veel	78	13	9	100
Je verliest gewoon je individuele vrijheid	57	35	8	100

Je kunt niet harder terwijl de situatie op 80-km wegen er wel toe uitnodigt	43	52	5	100
Je doet met ISA langer over de verplaatsing	70	25	5	100
Je kunt niet harder terwijl de situatie binnen de bebouwde kom er wel toe uitnodigt	44	52	4	100
Je verliest de mogelijkheid om sportief te rijden binnen de bebouwde kom	73	26	1	100
Je verliest de mogelijkheid om sportief te rijden op 80-km wegen	74	25	1	100
Je verliest met een dure auto zo aanzien	95	4	1	100

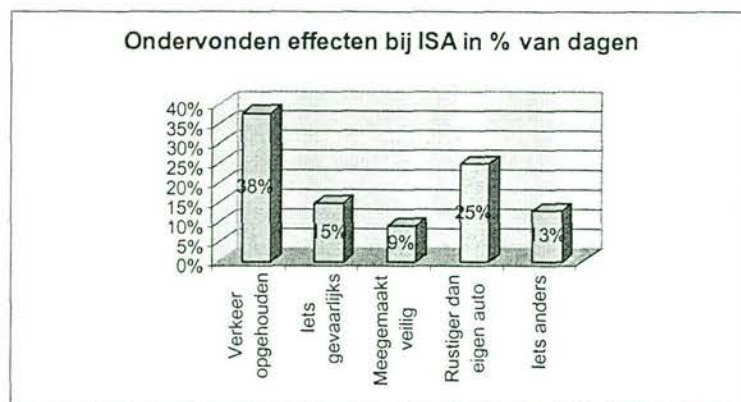
Welke de volgorde van belangrijk ook is, tabel 5.6 laat zien dat relatief weinig personen negatieve aspecten die aan ISA kunnen worden toegeschreven ook daadwerkelijk als bezwaar tegen invoering beschouwen. Hooguit 10 procent van de ondervraagden onderkent enkele aspecten als bezwaar tegen invoering: (onveiligheid op 80-km wegen; het 'big brother' argument en het verlies aan individuele vrijheid). Interessant is het voorts om te zien dat weliswaar velen onderkennen dat de ruimtelijke situatie uitnodigt tot harder rijden, maar dat dit niet als argument tegen invoering wordt opgevoerd.

Ook ten aanzien van de mogelijk negatieve gevolgen van ISA is weinig of geen verschil geconstateerd tussen de geuite opvattingen in de voor-meting en in de tijdens-meting.

5.4 Ondervonden gevolgen van het begrensd rijden

De in de vorige paragraaf genoemde aspecten zijn beoordeeld in algemene zin door de ondervraagden. Bij testrijders is daarnaast nagegaan op hoeveel dagen bepaalde effecten daadwerkelijk optreden in de zin dat zij door de testrijder zijn waargenomen. Dit geeft een meer kwantitatief beeld van het optreden van bepaalde effecten. Hiertoe is wederom gebruik gemaakt van het registratieformulier dat op drie aangewezen, aaneengesloten dagen is ingevuld. Juist hier is het belangrijk vast te stellen dat de testrijder niet zelf de registratiedagen kon kiezen: om te vermijden immers dat hij juist dagen zou kiezen waarop iets is waargenomen. In die zin kunnen de hier te noemen percentages als reële orden van grootten worden beschouwd, uitgedrukt op dagbasis (op hoeveel van de dagen wordt een effect waargenomen). Grafiek 5.2 laat het resultaat zien.

Grafiek 5.2 – Percentage dagen waarop testrijders bepaalde gevolgen van het begrensd rijden hebben waargenomen (103 dagen, 190 keer van huis met ISA-auto)



Op ruim een derde deel van de dagen heeft de bestuurder naar zijn/haar ervaring het verkeer opgehouden. Relatief veel voorkomend was daarnaast de ervaring dat men zich rustiger en ontspannender voelde in vergelijking met het rijden in de eigen, onbegrensde auto (op 25% van de dagen als zodanig ervaren).

Hoewel vergroting van de verkeersveiligheid hoog scoorde als argument voor invoering van ISA (zie tabel 5.4), vindt dit element niet zijn weerslag in concrete observaties door bestuurder. Wellicht heeft dit van doen met het feit dat incidenten gemakkelijker waar te nemen zijn – en deze zijn veelal meer negatief van aard -. Op in totaal negen procent van de dagen heeft de testrijder waargenomen c.q. het gevoel gehad dat hij/zij iets meemaakte dat voor hem/haar zelf of andere weggebruikers juist veilig was. Omgekeerd kwam het op 15 procent van de dagen voor dat bestuurder juist iets gevaarlijks als gevolg van ISA meemaakte.

Effect-patronen

Na circa 5 weken actief begrensd rijden hebben de testrijders aangegeven in welke mate zij in de testperiode bepaalde gevolgen hebben ervaren, met name in termen van veiligheid. Tabel 5.7 geeft weer hoe velen bepaalde gevolgen duidelijk ervaren hebben (items geordend op 2^e kolom).

Tabel 5.7 – Door testrijders gerapporteerde ondervonden gevolgen van begrensd rijden (n=40)

	Duidelijk ervaren	Beetje ervaren	In het geheel niet ervaren / geen mening	Totaal
Veiliger voor voetgangers/fietsers	51	33	16	100
Minder agressief gedrag	33	30	37	100
Comfortabeler rijden	25	32	43	100
Veiliger voor me zelf	21	33	46	100
Onveiliger voor andere automobilisten	15	30	55	100
Veiliger voor andere automobilisten	8	25	67	100
Onveiliger voor me zelf	5	33	62	100

Het begrensd rijden heeft vooral merkbaar effect gehad op de veiligheid van zwakkere verkeersdeelnemers. Voetgangers/fietsers lijken aldus te profiteren van begrensde voertuigen, afgaand op de gevolgen zoals ondervonden door de testrijders. Daarentegen is nauwelijks sprake van verhoging van het niveau van verkeersveiligheid voor automobilisten. De teneur van tabel 5.7 is tweërlei:

- het veiligheidsargument om ISA in te voeren is steekhoudend afgaand op de door testrijders ondervonden gevolgen;
- het veiligheidsargument betreft veeleer de veiligheid van derden, met name zwakkere verkeersdeelnemers en niet zozeer de eigen veiligheid.

Voorts geeft een deel van de testrijders (33%) aan duidelijk te ervaren dat ISA agressief gedrag intoomt.

Conclusies ten aanzien van de acceptatie van begrensd rijden

- Ten opzichte van de voor-meting is bij testrijders tijdens de testperiode sprake van een daling van het percentage voorstanders van ISA (84% respectievelijk 60%). Enige tijd na de testperiode blijkt het percentage (ex-)testrijders dat voorstander is van ISA niet (verder) te zijn afgekald (63%). Deze bevindingen dienen te worden geïnterpreteerd in het licht van het feit dat de initiële voorlichtings- en wervingsactiviteiten in het voorjaar van 1999 snel hebben geleid tot een hoog acceptatieniveau van meer dan 80%. Het acceptatieniveau lijkt zich na verloop van tijd en na het ervaring opdoen min of meer te stabiliseren op een niveau iets boven het initiële acceptatieniveau dat bij Nederlanders kennelijk bestaat blijkens de voor-metingcijfers in Tilburg en buiten Tilburg (circa 55% acceptatie van ISA). Deze laatste kunnen aangemerkt worden als reële nulmeting-cijfers. Per saldo heeft het ervaring opdoen met ISA er zeker niet toe geleid dat men negatiever is gaan denken dan de referentiegroep zonder ISA-ervaring.

- Er zijn geen aanwijzingen dat het ondervinden van technische storingen door testrijders heeft geleid tot een vermindering van het acceptatieniveau.

- Een verdere indicatie voor het bestaan van een substantiële steun voor het concept van slimme snelheidsbegrenzing is het geconstateerde gegeven dat 4 van de 10 testrijders aangeven dat er een gerede kans is dat zij een snelheidsbegrenzer zouden aanschaffen in de denkbeeldige situatie dat dit mogelijk zou zijn. Drie van de tien zouden dat zeker niet doen.

- In het algemeen kan worden gesteld dat de attitude ten opzichte van ISA in beweging is. Het verschijnsel ISA is nog niet uitvoerig bekend en aanvankelijk gevormde meningen zijn gevoelig voor beïnvloeding. Ondanks beweging kan ook worden waargenomen dat bij globaal een helft van de autobestuurders steun voor het principe van automatische snelheidsbegrenzing aanwezig is. Bij bewoners van de testwijk is de omvang van de groep met een positieve attitude weliswaar wat groter (circa 60% versus circa 45%), maar in doorsnee tekent zich af dat een helft achter het ISA-concept staat. Voor zover zich verschuivingen voordoen laten de verschuivingen consistent een beweging zien van positief naar een neutrale positie op het continuüm. Bij alle vier onderzoeksgroepen kan deze tendens worden waargenomen. Soms ook groeit de groep met een negatieven opvatting, zij het beperkt, en bij testrijders slechts tijdelijk.

- Van weerstand tegen het ISA-concept is nauwelijks sprake bij diegenen die uitvoerig zijn geïnformeerd over ISA en er kennis mee hebben kunnen maken (Campenhoeft). Naarmate

mensen minder in aanraking komen met ISA, is de initiële weerstand groter (in termen van aantallen mensen). Of andersom geformuleerd: hoe meer bekend met het fenomeen, des te minder weerstand. De volgende oplopende lijn kan worden herkend:

- bij ISA- 'bekenden weerstand in orde van grootte van: 5-10%;
- bij partieel geïnformeerden/ 'bekenden' weerstand in orde van grootte: ca. 20%;
- bij niet specifiek geïnformeerden weerstand in orde van grootte: ca. 30-35%

- De inschatting van voordelen en nadelen van begrensd rijden is in de loop van de praktijkproef niet gewijzigd. Nadelen worden onderkend – zoals het verlies van individuele vrijheid) maar slechts bij uitzondering ervaren als reden om tegen invoering van ISA te zijn. Diverse voordelen worden tevens ook als argument gezien om invoering van ISA te bepleiten. Te noemen zijn de ingeschatte, grotere verkeersveiligheid voor andere weggebruikers (fietsers en voetgangers) en het overbodig worden van verkeersdrempels. Het gewicht van argumenten verschilt niet voor de bebouwde kom of voor 80 km-wegen.

- Een grotere veiligheid voor voetgangers/fietsers is ook datgene wat door testrijders het meest gerapporteerd wordt als gevolg van het begrensd rijden. Het veiligheidsargument om ISA in te voeren is steekhoudend afgaand op de door testrijders ervaren gevolgen van begrensd rijden. De helft van de testrijders zegt dit aspect duidelijk te hebben ervaren. Een derde deel van de testrijders heeft duidelijk ervaren dat begrensd rijden agressief gedrag intoomt. Ook het comfort-aspect van begrensd rijden wordt ervaren (25%).

6. Acceptatie van begrensd rijden qua gedrag

Inleiding

Reeds in de beginfase van het evaluatie-onderzoek is gesteld dat het accepteren van Intelligente Snelheids Aanpassing afgemeten kan worden aan twee hoofdelementen:

- aan iemands' attitude in de zin van het voor- of tegenstander zijn van het principe van automatische snelheidsaanpassing;
- aan de uitstraling op het gedrag in het verkeer: ervaring opdoen met ISA kan ertoe leiden dat men minder geneigd is verkeersovertredingen te maken – ook andere dan snelheidsovertredingen – of zonder ISA een rustiger rijnsnelheidspatroon te ontwikkelen.

Hoofdstuk 5 heeft de acceptatie van ISA qua houding weergegeven. Het onderhavige hoofdstuk beschrijft de mate waarin het ervaring opdoen met ISA uitstraling op iemands' gedrag heeft. Onderscheid wordt daarbij gemaakt in de uitstraling op het snelheidsgedrag binnen de snelheidslimiet (paragraaf 6.1) en het normovertredend gedrag (paragraaf 6.2).

Deze rapportage gaat niet in op het voertuiggedrag van de bestuurder. Hiermee wordt bedoeld op handelingen in het verkeer met het voertuig, zoals inhaalgedrag, het afstand houden tot de voorganger en patronen in remmen of gasgeven. Deze gedragsaspecten die nauw verband houden met een op snelheid begrensd voertuig worden geanalyseerd in een afzonderlijke rapportage (zie AGV, Invloed van ISA op het rijgedrag, juni 2000). In die rapportage komen ook objectief gemeten snelheidspatronen op wegvakken aan bod.

6.1 Uitstraling van het begrensd rijden op het snelheidsgedrag binnen de snelheidslimiet

Het ligt voor de hand te constateren dat met een op snelheid begrensd voertuig grenzen worden gesteld aan het snelheidsgedrag. De bestuurder kan aldus niet harder dan een vooraf vastgelegde snelheid, overeenkomend met de ter plaatse geldende snelheidslimiet. Dat laat nog onverlet dat bestuurder binnen de geldende snelheidslimiet vrij is in zijn snelheidskeuzen. Immers, binnen de geldende snelheidslimiet kan een bestuurder verkiezen meer of minder royaal onder de maximum snelheidsgrens een snelheid te kiezen dan wel steeds tegen het maximum aan. Het is zeer wel denkbaar dat de ervaring met ISA de bestuurder aanzet tot rijgedrag dat anders is dan voorheen. Zowel een gemiddeld lagere snelheid in vergelijking met voorheen als een hogere snelheid dan voorheen behoren tot de mogelijkheden. Voor beide, tegengestelde verwachtingen zijn argumenten aan te voeren. Zo is het denkbaar dat de beschikking over een begrenzer de bestuurder ertoe aanzet steeds het gaspedaal maximaal in te drukken, zonder dat de snelheidslimiet wordt overschreden. Ook buiten de begrensde zones kan aanpassing van gedrag plaatsvinden: variërend van het compenseren van het 'ingehouden' snelheidsgedrag in het begrensde gebied tot een rustiger rijstijl congruent met de opgelegde rustige rijstijl in begrensde gebied. Onderstaand figuur geeft de mogelijkheden schematisch weer.



In de vraagstelling is voor wat betreft het rijden in begremsd gebied onderscheid gemaakt tussen het rijden binnen de bebouwde kom en het rijden op 80 km-wegen, doorgaans provinciale wegen. Daarnaast is de vraagstelling niet uitsluitend voorgelegd aan testrijders. Ook inwoners van het testgebied Campenhoef komen expliciet in aanraking met het fenomeen snelheidsbegrenzing. Het is denkbaar dat ook zij hun snelheidsgedrag aanpassen, geattendeerd door de begrensde rijstijl van derden. Van daaruit kunnen zij al dan niet bewust ook hun snelheidsgedrag aanpassen.

Een groot deel van de testrijders geeft te kennen dat het rijden met ISA als effect heeft gehad dat men in het begrensde gebied *langzamer* is gaan rijden *binnen* de geldende snelheidslimiet. Met andere woorden: men rijdt niet alleen begremsd, dit begremsd rijden leidt er in hun beleving ook toe dat binnen de vrijheidsmarge onder de toegelaten maximum snelheid enigermate langzamer wordt gereden. Voorzover hiervan sprake is kan gesteld worden: begremsd rijden heeft zowel een snelheidsreducerend effect bij de snelheidslimiet (afgedwongen hoofdeffect) als een gerapporteerd effect onder die limiet (neveneffect). De tendens bestaat dus dat begrensde bestuurders begremsd rijden internaliseren met als gevolg dat zij onder de snelheidslimiet eveneens 'psychologisch' begremsd rijden.

Opmerkelijk is dat deze tendens niet alleen bij testrijders geconstateerd is. Ook inwoners van testgebied Campenhoef rapporteren, zij het in iets mindere mate, binnen de geldende snelheidslimiet langzamer te zijn gaan rijden onder invloed van de ISA-context. Dit uitstralingseffect bestaat aldus op zijn minst in de beleving van zowel testrijders als niet-testrijders. Mogelijk valt het in absolute termen op te maken uit de geregistreerde snelheidspatronen. Daar blijken pieksnelheden te verminderen.

Uitgedrukt in percentage testrijders/niet testrijders: in totaal 60% van de groep testrijders/niet testrijders uit Campenhoef geeft aan dat het rijden met ISA c.q. het rijden in een ISA-omgeving als effect had dat zij binnen de snelheidslimiet langzamer zijn gaan rijden. Dat kan gelden hetzij binnen de bebouwde kom hetzij op de begrensde 80 km-wegen of beide. Voor ruim eenderde deel van de bestuurders (38%) is van enig effect absoluut geen sprake. Het totale, globale beeld is in tabel 6.1 weergegeven.

Tabel 6.1 – Gerapporteerd snelheidsreducerend effect van begremsd rijden op snelheid binnen de snelheidslimiet (testrijders en niet-testrijders, Campenhoef, N=81)

Op 80 km-wegen	ISA geen effect op rijnsnelheid	ISA beetje/duidelijk effect op rijnsnelheid
Binnen de bebouwde kom		
ISA geen effect op rijnsnelheid	38%	8%
		w.v. 1% duidelijk
ISA beetje/duidelijk effect op rijnsnelheid	11%	41%
	w.v. 4% duidelijk	w.v. 14% duidelijk
'weet niet'		2%

Tegenover dit positieve uitstralingseffect van het begremsd rijden staat een eveneens geconstateerde tendens tot het juist *sneller* gaan rijden dan men gewoon was *binnen* de geldende snelheidslimiet. Dit gedrag is voorstelbaar bij voorbeeld voorzover men geneigd is het gaspedaal maximaal in te drukken: de begrenzer regelt immers de afstelling op de maximaal toelaatbare limiet. Deze tegengestelde tendens blijkt aanwezig, zij het minder sterk

dan de eerder genoemde tendens tot snelheidsreductie. Tabel 6.2 geeft het resultaat van de gerapporteerde snelheidsvergroting weer (testrijders en niet-testrijders bijeengenomen).

Tabel 6.2 – Gerapporteerd snelheidsvergroterend effect van begrensd rijden op snelheid binnen de snelheidslimiet (testrijders en niet-testrijders, Campenhoef, N=81)

Op 80 km-wegen	ISA geen effect op rijnsnelheid	ISA beetje/duidelijk effect op rijnsnelheid
Binnen de bebouwde kom		
ISA geen effect op rijnsnelheid	87%	2%
ISA beetje/duidelijk effect op rijnsnelheid	4%	5%
'weet niet'		2%

Daar waar 60% een positief uitstralingseffect vertoont (tabel 7.1), rapporteert 11% een negatief uitstralingseffect. Deze bestuurders ervaren dat zij binnen de geldende snelheidslimiet juist sneller zijn gaan rijden. Per saldo betekent dit dat beduidend meer bestuurders in het testgebied een snelheidsreductie rapporteren dan een snelheidsvergroting.

De conclusie is hier dat blootstelling aan ISA in de vorm van het rijden in een op snelheid begrensd voertuig dan wel in een begrensd gebied ook in andere zin effect lijkt te hebben dan louter het afdwingen van maximale snelheden. Ervaring met ISA heeft invloed op het ruimere snelheidsgedrag.

Tabel 6.3 geeft de onderzoeksresultaten gedetailleerd weer voor testrijders. Zichtbaar is dat iets meer bestuurders rapporteren binnen de bebouwde kom langzamer te zijn gaan rijden dan op 80 km-wegen.

Tabel 6.3 – Effect van begrensd rijden op snelheidsgedrag binnen de snelheidslimiet, testrijders (N=40)

	Niet	Beetje	Duidelijk	Weet niet	totaal
Langzamer binnen de limiet, binnen bebouwde kom	42	35	23	0	100
Langzamer binnen de limiet op 80 km-wegen	45	40	10	5	100
Sneller binnen de limiet, binnen bebouwde kom	83 ¹⁾	5	10	2	100
Sneller binnen de limiet, op 80 km-wegen	88 ¹⁾	10	2	2	100

1. inclusief testrijders die aangeven 'niet van toepassing: ik reed doorgaans al tegen de limiet aan', zijnde 30 procent

Nagegaan is tevens of de internalisering van het begrensd rijden in de beleving van de testrijders twee tot drie maanden na het verstrijken van de testperiode nog tot uiting komt. Toen is wederom gevraagd in welke mate men ervaart rustiger te rijden binnen de geldende snelheidslimiet onder invloed van ISA: 'Heeft uw ervaring met ISA er misschien toe geleid dat u nu ...'. De cijfers geven aanleiding aan te nemen dat het gerapporteerde effect na enkele maanden geenszins is verdwenen. Er lijkt – minstens althans op de korte termijn – sprake van een blijvend effect, vooral ten aanzien van 80 km-wegen:

Gerapporteerd effect (in % van testrijders)	Bebouwde kom beetje	duidelijk	80 km-wegen beetje	duidelijk
---	------------------------	-----------	-----------------------	-----------

- Snelheidsreducerend effect op eind van testperiode (N=40):	35	23	40	10
- Snelheidsreducerend effect 2 maanden nadien (N=33):	52	12	23	26

6.2 Uitstraling op het normovertredend verkeersgedrag en oplettendheid

Het effect van ISA kan verder gaan dan puur het snelheidsgedrag binnen het begrensde gebied. Ook het rijnsnelheid-gedragspatroon *buiten* het begrensde gebied kan wijzigen onder invloed van ISA (paragraaf 6.2.1). Daarnaast kan het effect verder reiken buiten het snelheidsgedrag, namelijk op de mate waarin men regelconform rijdt. Gestimuleerd door het begrensde rijden zou immers in sterkere mate bewust conform de verkeersnormen gereden kunnen worden (zie paragraaf 6.2.2).

6.2.1 Limietoverschrijding buiten begrensde gebied

ISA bevindt zich vooralsnog in een experimenteel stadium. Het is een concept dat vooralsnog bovendien beperkt zal blijven tot bepaalde gebieden c.q. bepaalde (typen)wegen. Zo lang van universele invoering geen sprake is, is de ervaring met begrensd rijden mogelijk van invloed op het rijden buiten de begrensde gebieden. ISA tracht overschrijding van de rijnsnelheidslimiet boven de limiet te voorkomen. Het zou een onbedoeld, maar significant effect van ISA zijn als geconstateerd zou worden dat ook zonder ISA c.q. buiten begrensde gebieden de overschrijding van toegelaten snelheidslimieten zou verminderen. De praktijkproef ISA biedt de gelegenheid hieromtrent eerste indrukken op te doen.

In de meting die twee tot drie maanden na inlevering van het ISA-voertuig plaatsvond is aan testrijders gevraagd in welke mate men minder – of meer – dan voorheen harder dan de maximum snelheid reed. Hieraan ging de vraag vooraf hoe vaak men in de voorbije 2 maanden (dus ná de testperiode) harder reed dan de toegelaten snelheid. De vraagstelling is gedetailleerd naar vijf typen wegen. Deze laatste vraag was ook reeds voorgelegd ten tijde van de voormeting medio 1999. Tabel 6.4 laat zien hoeveel testrijders rapporteren soms dan wel vaak harder te rijden dan de maximum snelheid.

Tabel 6.4 – Gerapporteerde frequentie van snelheidsoverschrijding (voormeting en na-meting), in procenen van testrijders

	Nooit	Soms	Vaak	Na-meting totaal (N=33) soms/vaak	Voormeting totaal (N=119) soms/vaak
Woonerven	36	49	15	64	60
In straten met 30 km-limiet	36	52	12	64	73
In straten met 50 km-limiet	18	58	24	82	88
Buiten bebouwde kom op wegen 80 km-limiet	45	49	6	55	88
Op autosnelwegen	24	58	15	73	79

Een groot deel van de testrijders rapporteert wel eens harder te rijden dan wat is toegestaan. In alle situaties (typen wegen) betreft dat meer dan de helft van de autobestuurders. Het meest

frequent gebeurt dat in straten met 50 km-limiet (24% geeft aan: 'vaak'). Opmerkelijk is het lage percentage frequente snelheidsovertreders op 80 km-wegen (6%). Tussen voormeting en na-meting (ruim een half jaar tijdsverschil) zijn geen grote verschillen te constateren, behoudens ten aanzien van de 80 km-wegen. Het gaat overigens om verschillende (deel)groepen.

De vraag naar de frequentie waarmee men de snelheidslimiet overschrijdt is gesteld als toegangsvraag naar de voor dit evaluatie-onderzoek relevante vraag of een en ander nu minder vaak (of: vaker) gebeurt dan voorheen. De vraag is gesteld ten tijde van de na-meting en beoogt na te gaan of de ISA-ervaring mogelijk na-werking heeft. Tabel 6.5 geeft weer hoe velen ervaren dat zij nu minder vaak dan voorheen te hard rijden, per type weg.

Tabel 6.5 – Gerapporteerde frequentie van snelheidsoverschrijding, 2 maanden na de praktijkproef (testrijders)

	% soms/vaak tehard	% nu minder vaak dan voorheen
In woonerven	64	33
In straten met 30 km-limiet	64	39
In straten met 50 km-limiet	82	30
Buiten bebouwde kom op wegen 80 km-limiet	55	25
Op autosnelwegen	73	16

Bij elk type weg is er een gedeelte dat aangeeft nu minder vaak te hard te rijden, vergeleken met voorheen. Zo zegt 30 procent van alle testrijders nu, na afloop van hun testfase – zij het dat het ISA-regiem nog actief is – minder vaak te hard te rijden vergeleken met voorheen. In alle typen situaties ligt dat op een min of meer gelijk niveau. Slechts voor autosnelwegen geldt dat het om minder bestuurders gaat die zeggen minder vaak te hard te rijden. In totaal heeft 55 procent van alle testrijders (18 van de 33) in enigerlei omgeving/type weg minder vaak te hard gereden; de overige 45 procent gaf steeds aan in de laatste 2 maanden geen verschil bemerkt te hebben in het te hard rijden.

De vraagstelling zoals genoemd koppelt het minder vaak te hard rijden niet noodzakelijkerwijs aan de ervaring opgedaan met begrensd rijden. In een afzonderlijke vraag is nagegaan of het minder vaak te hard rijden toegeschreven wordt aan de ISA-ervaring. Voor 90 procent heeft dat inderdaad op zijn minst iets te maken met de ISA-ervaring. Voor de helft van hen heeft het 'heel duidelijk' met ISA van doen. Per saldo ontstaat dan het volgende beeld:

- testrijders die nu even vaak als voorheen te hard rijden c.q. nooit te hard 45%
- testrijders die minder vaak te hard rijden, zonder relatie met hun ISA-ervaring 5%
- testrijders die minder vaak te hard rijden als voorheen, met relatie met ISA 50%.

Concluderend

- De tendens is aanwezig dat ISA-ervaring snelheidsoverschrijding doet verminderen als men niet begrensd rijdt. Er lijkt aldus sprake van internalisering van rijnsnelheidsbewustzijn.

- Deze internalisering lijkt althans op de korte termijn gehandhaafd. Na een periode van twee maanden na de praktijkproef ervaart de helft van de testrijders een dergelijke uitstraling op het verkeersgedrag.

6.2.2 Compensatiegedrag buiten het begrensde gebied

Ten tijde van de praktijkproef is gevraagd in hoeverre de testrijder buiten het begrensde gebied zijn snelheid heeft aangepast, hetzij door extra hard te gaan rijden – 'bevrijd' van het ISA-regiem – dan wel door ook buiten het begrensde gebied rustiger te gaan rijden. Eerstgenoemde gedragsaanpassing wordt ook wel aangeduid als compensatiegedrag. De vraagstelling luidde: *'U kunt met een op snelheid begrensde auto geen snelheidsovertreding meer maken. Heeft u het idee dat u buiten de begrensde gebieden/wegen bij wijze van spreken de schade inhaalde door extra hard te gaan rijden?'*

Slechts een gering deel van de testrijders geeft te kennen buiten het begrensde gebied de schade duidelijk in te halen door extra hard te gaan rijden: 5% (2 van de 40 testrijders). Daarnaast geeft een vrij grote groep van 40% aan dat dit een beetje het geval is. Voor ruim de helft van de testrijders is aldus in het geheel geen sprake van compensatiegedrag. Ook via andere weg is het verschijnsel van compensatiegedrag naar voren gekomen (zie AGV/ITS, Invloed van ISA op het rijgedrag, interim-rapportage, 2000).

Tegenover deze groep die op enigerlei wijze compensatiegedrag zegt te vertonen staat een iets kleinere groep die het tegenovergestelde rapporteert. Eveneens 5% zegt dat het zeker het geval is dat men *rustiger is gaan rijden dan voorheen, gewend als men raakte aan het rijden binnen de geldende snelheidslimiet*. Voor 28% geldt dat 'een beetje'.

Concluderend

Per sado kan niet gesteld worden dat het begrensd rijden in begrensd gebied leidt tot extra hard rijden in onbegrensd gebied. Weliswaar wordt het verschijnsel door een substantieel deel (h)erkend, zij het in bescheiden mate, andersom moet evenzeer onderkend worden dat een deel van de autobestuurders onder invloed van ISA een rustiger rijstijl is gaan ontwikkelen.

Overtreding andere verkeersregels

De invloed van het begrensd rijden kan nog verder reiken in die zin dat men zich in de praktijk ook beter aan andere dan snelheidsregels gaat houden. De voorgelegde vraag luidde als volgt: *'Door ISA houdt u zich van zelf aan de geldende snelheidslimiet. Overschrijding daarvan is niet mogelijk. Kan het misschien zijn dat u zich, door het gewend raken aan het zich houden aan de snelheidsregels, ook beter houdt aan andere verkeersregels?'*

Voor driekwart van de testrijders heeft de ISA-ervaring geen invloed op het zich houden aan andere verkeersregels. Dat betekent anderzijds dat voor een kwart wel sprake is van een brede uitstraling op het verkeersgedrag, zij het veelal in beperkte mate:

- 'vraag niet van toepassing: ik overtreed geen regels'	35%
- 'nee, ik overtreed evengoed nog wel eens andere regels'	28%
- 'overtreding van andere regels wordt door ISA iets minder'	20%
- 'overtreding van andere regels wordt door ISA duidelijk minder'	5%
- geen mening	12%

Oplettendheid

Een grotere oplettendheid is een laatste element dat is gemeten, althans in subjectief beleefde termen. Gevraagd is of men – sinds men met ISA rijdt – meer dan wel minder rekening houdt met mede-automobilisten respectievelijk met fietsers. Deze vraag is inhoudelijk ongelijk aan een andere vraag in hoeverre men onderkent dat het begrensd rijden veiliger is voor andere automobilisten c.q. fietsers/voetgangers (zie hoofdstuk 5). Terwijl het in hoofdstuk 5 ging om effecten van ISA, gaat het hier om uitstraling op het eigen gedrag.

Het onderzoek geeft aan dat weliswaar sprake is van een grotere oplettendheid, maar dat dit gemeld wordt door een minderheid van de testrijders. In totaal 15% meldt dat men meer rekening houdt met mede-automobilisten sinds dat men begrensd rijdt. Iets meer testrijders geven aanmeer rekening te houden met fietsers: 20%. Hoewel een minderheid, is deze grotere oplettendheid op zich pure winst vanuit verkeersveiligheidsoptiek. ISA behaalt hiermee een niet te verwaarlozen nevensucces. Het betekent ook een acceptatie van ISA bij de bestuurders die tot uiting komt in hun meer algemene verkeersgedrag.

Concluderend

Voor een beperkte groep heeft de ervaring met begrensd rijden een bredere uitstraling op het gedrag dan louter op het snelheidsgedrag in de volgende twee opzichten:

- men wijkt in mindere mate af van andere verkeersregels dan snelheidsregels (maximaal 25%);
- men ervaart een grotere oplettendheid ten aanzien van voetgangers en fietsers (maximaal 20%).

Samenvattende conclusie

De evaluatieresultaten zoals bekend tot dusver na twee testperioden met elk 20 testrijders leiden tot de voorlopige conclusie dat snelheidsbegrenzing niet alleen wordt geaccepteerd in termen van voor of tegen (houding), maar ook in termen van het gedrag van weggebruikers. Ervaring met begrensd rijden leidt ertoe dat een bestuurder er ook naar handelt, en dat in ruime zin. In diverse opzichten blijkt steeds een relevant deel van de testrijders – en deels ook van niet-testrijders die meer afstandelijk met ISA worden geconfronteerd – in andere opzichten dan het (afgedwongen) begrensd rijden uitstraling van ISA op zijn gedrag te ervaren.

De volgende vormen van uitstraling op het gedrag zijn waargenomen, inclusief orden van groottes (blijkens door testrijders gerapporteerde ervaringen):

- snelheidsreducerend effect op snelheid binnen de snelheidslimiet 60%, waarvan 19% duidelijk minus:
- snelheidsverhogend effect op snelheid binnen de snelheidslimiet: 11%

Per saldo is de groep die een snelheidsreducerend effect ervaart beduidend groter dan de groep die ervaart dat van ISA veeleer een snelheidsverhogend effect uitgaat. De uitstraling van ISA op het rijgedrag in positieve zin is aldus sterker dan de uitstraling in negatieve zin.

- overschrijding van snelheidslimiet na de

- | | |
|---|-------------------------|
| testperiode c.q. buiten begremsd gebied | 50% minder vaak te hard |
| • dempend effect op overtreding van andere verkeersregels | 25% |
| • grotere oplettendheid t.a.v. andere weggebruikers | 15-20%. |

Voorzover binnen het relatief korte tijdsbestek van enkele maanden gemeten, lijkt vooralsnog sprake van een blijvend effect; althans op een termijn van circa 2-3 maanden na het verstrijken van de testperiode zijn geen wijzigingen geconstateerd.

7. Implementatie van ISA

Inleiding

De ISA praktijkproef in Tilburg vormt een gedegen vertrekpunt om te reflecteren op de wenselijkheid en de mogelijkheid om snelheidsaanpassing bij personenauto's in te voeren. Bij deze reflectie zijn diverse invalshoeken relevant. Vanuit een oogpunt van draagvlak bij het publiek zijn de volgende belangrijke aspecten te noemen:

- a. Kan invoering van begrensd rijden op evenveel draagvlak rekenen ongeacht het type weg, of bestaat verschil in draagvlak naargelang het wegtype?
- b. In welke omvang zou ISA geïmplementeerd moeten worden, algemeen of selectief? Deze vraag kan worden gesteld in drie opzichten:
 - verplicht in alle auto's of partieel, afhankelijk van marktprocessen (voertuigen);
 - op alle wegen/straten of selectief (infrastructuur);
 - overall in Nederland of bij voorbeeld alleen in steden of geografisch bepaald?
- c. Verdient automatische snelheidsaanpassing de voorkeur of genieten andere ISA-implementatie-opties de voorkeur, afgaand althans op het draagvlak bij het publiek?

Het draagvlakonderzoek onder testrijders en andere weggebruikers levert informatie die bruikbaar is bij het reflecteren op deze vragen. De genoemde onderwerpen komen hierna in even zovele paragrafen successievelijk aan de orde.

7.1 Draagvlak gedetailleerd voor typen wegen

Indien van respondenten een reflectie gevraagd wordt op de vraag of men voorstander dan wel tegenstander is van het invoeren van slimme snelheidsbegrenzing, dan kan het uitermate verschil maken binnen welke context men zich deze begrenzing moet voorstellen. Het draagvlak voor implementatie van slimme snelheidsbegrenzing kan verschillen voor verschillende situaties (in de zin van typen wegen).

Met bewoners/weggebruikers is gesproken in termen van woonstraten, verkeerswegen en 80km-wegen. Daarbij is de volgende toelichting gegeven:

- Woonstraten: 'het gaat zowel om woonerven/woonstraten waar hooguit 30 km mag worden gereden als om 'gewone' woonstraten waar 50 km de limiet is';
- Verkeerswegen: 'een verkeersweg is bedoeld om wijken te ontsluiten en het autoverkeer af te wikkelen (maximum snelheid doorgaans 50 km, soms 70 km)';
- 80km-wegen: 'deze wegen worden ook vaak 'provinciale wegen' genoemd en er geldt een limiet van 80 km'.

Daarnaast is, ter complementering van het beeld, ook gesproken over autosnelwegen.

Een gegeven was dat het voor iemands' antwoord verschil kan uitmaken of men refereert aan een algehele invoering dan wel aan een selectieve invoering op die wegen waar dat specifiek wenselijk kan worden geacht, bij voorbeeld daar waar de maximum snelheid regelmatig en

fors wordt overschreden. In proefgesprekken was de relevantie van dit onderscheid gebleken. Daarom is de volgende vraag aan eenieder voorgelegd: *'Vindt u dat de overheid moet bevorderen dat slimme snelheidsbegrenzing wordt ingevoerd? Hieronder wordt onderscheid gemaakt tussen 'algemene invoering', dus overall, en 'selectieve invoering', namelijk daar waar de maximum snelheid regelmatig wordt overschreden.'* De vraag werd gevolgd door het noemen van de vier typen wegen (woonstraten enzovoort). Daarbij kon men antwoorden op de vraag of slimme begrenzing 'overall' zou moeten worden ingevoerd en tevens op de vraag of het 'selectief' zou moeten worden ingevoerd. De antwoorden konden worden gegeven op een vijf-puntsschaal, van sterk tegen tot sterk vóór.

Tabel 7.1 geeft een gecomprimeerd overzicht van het draagvlak voor invoering van slimme snelheidsbegrenzing, zoals gemeten in de voormeting (medio 1999) en in de tijdens-meting (ruim een half jaar later). De vier onderzoeksgroepen zijn hier tezamen genomen.

Tabel 7.1 – Draagvlak voor slimme snelheidsbegrenzing, per type weg (in %, alle ondervraagden, voormeting en tijdens-meting)

	Voormeting (N=542)		Tijdens-meting (N=164)	
	overall	selectief	overall	selectief
op woonstraten (30 of 50 km)	60 ¹⁾	65	63	55
op verkeerswegen in de stad (50 km)	38	62	49	51
op provinciale wegen (80 km)	31	55	44	49
op autosnelwegen	25	44	34	36

1. Leesinstructie: 60 procent van alle ondervraagden (zowel testrijders als overige drie groepen) heeft in de voormeting geantwoord dat men voorstander is van het overall invoeren van slimme snelheidsbegrenzing in woonstraten. Elke cel staat voor een afzonderlijk gestelde vraag; de percentages tellen daarom niet op tot 100%.

Voorafgaand aan de praktijkproef (voormeting) bleken meer mensen voorstander te zijn van selectieve invoering dan van algehele invoering bij drie van de vier typen wegen. Zowel op verkeerswegen in de stad, op provinciale wegen als ook op autosnelwegen was de groep die selectieve invoering steunde groter dan de groep die steun gaf aan algehele invoering. (Overigens, men kon ook beide opties ondersteunen!). Alleen voor woonstraten geldt dat even veel mensen selectieve invoering ondersteunden als algehele invoering (circa 60%).

Na circa een half jaar is een lichte verschuiving opgetreden: de aanvankelijk ruime steun voor selectieve invoering van ISA is enigszins afgenomen. Per saldo kan nu niet (meer) gesteld worden dat méér mensen voorstander zijn van een selectieve invoering van ISA, of vice versa, van algehele invoering. Alleen voor 'woonstraten' geldt dat de steun voor algehele invoering van ISA aldaar iets groter is dan voor selectieve invoering.

Aan testrijders is in de na-meting een soortgelijke vraag voorgelegd, maar met het verzoek positie te kiezen voor algehele invoering, selectieve invoering dan wel géén invoering. Tabel 7.2 geeft hiervan het resultaat (N=33). Geplaatst voor een keuze geeft een overgrote meerderheid (82%) van de testrijders voor woonstraten aan dat de overheid zou moeten bevorderen dat aldaar algehele invoering van slimme snelheidsbegrenzing plaatsvindt. Voor de overige typen wegen is het beeld beduidend genuanceerder. Testrijders zijn verdeeld of het zou moeten gaan om algehele dan wel selectieve implementatie. Wel is voor hen duidelijk dat

implementatie kan plaatsvinden, gelet op het lage percentage testrijders dat zich uitspreekt tégen ('nergens').

Tabel 7.2 –Keuze voor algehele dan wel selectieve invoering van slimme snelheidsbegrenzing, per type weg (in %, testrijders, N=33)

	invoering 'overall'	selectieve invoering	nergens invoeren	totaal
op woonstraten (30 of 50 k/h)	82	15	3	100
op verkeerswegen (50 km/h)	46	42	12	100
op provinciale wegen 80 km/h	39	49	12	100
op autosnelwegen	36	36	27	100

Draagvlak voor snelheidsbegrenzing en probleembesef

In hoofdstuk 5 paragraaf 2 is aangegeven dat steun voor ISA krachtiger is als deze is ingebed in het onderkennen van een snelheidsproblematiek. Personen die van mening zijn dat er te hard wordt gereden, dat bovendien als problematisch ervaren en tegelijk ook van mening zijn dat invoering van slimme snelheidsbegrenzing zou moeten worden bevorderd door de overheid, bieden een ferm draagvlak voor ISA.

Geconstateerd is op de eerste plaats dat het onderkennen van een snelheidsproblematiek duidelijk samenhang vertoont met het ondersteunen van een ISA-bevorderend beleid, ongeacht of dat algemene of selectieve invoering zou betekenen. Dat geldt in sterke mate voor woonstraten en voor verkeerswegen in de stad. Weliswaar is ook voor provinciale wegen een tendens tot samenhang waargenomen, maar de samenhang is statistisch niet significant.

Op de tweede plaats is het relevant te constateren dat een substantieel deel van de steun voor ISA-implementatie ingebed is in een duidelijk probleembesef. Om een voorbeeld te noemen: ten tijde van de tijdens-meting bleek 63% van alle respondenten voorstander van algehele invoering van slimme snelheidsbegrenzing in woonstraten (zie eerste regel in tabel 7.1. De overgrote meerderheid van deze groep (81% van hen, zijnde per saldo 51% van alle respondenten) heeft een hoog probleembesef als het gaat om het te hard rijden van het verkeer in woonstraten. Dat betekent een degelijke basis voor een ISA-bevorderend beleid ten aanzien van woonstraten. Schema 7.1 geeft per type weg het draagvlak voor bevordering van slimme snelheidsbegrenzing weer.

Schema 7.1 – Draagvlak voor bevordering van invoering van slimme snelheidsbegrenzing

	woonstraten (30/50 km/h)	verkeerswegen in de stad	provinciale wegen
geen probleembesef aanwezig; geen steun voor ISA-invoering	20%	36%	43%
probleembesef aanwezig, geen steun voor ISA-invoering	17%	15%	13%
geen probleembesef aanwezig, wel steun voor ISA-invoering	12%	25%	30%
probleembesef aanwezig, steun voor ISA-invoering	<u>51%</u> 100%	<u>24%</u> 100%	<u>14%</u> 100%

Deze analyse laat zien dat het draagvlak voor invoering van ISA op provinciale wegen beduidend minder krachtig is dan voor woonstraten geldt. Weliswaar ondersteunt 44% van de ondervraagden invoering, maar bij relatief weinigen is deze steun verankerd in het ervaren van problemen op provinciale wegen. Ook voor verkeerswegen in de stad blijkt de steun bij velen niet gevoed door een hoog probleembesef.

Concluderend:

- Aanvankelijk is een overwegende steun geconstateerd voor selectieve invoering van slimme snelheidsbegrenzing in zowel verkeerswegen in de stad als op provinciale wegen. Inmiddels heeft een verschuiving plaatsgevonden in die zin dat de steun voor algehele invoering en de steun voor selectieve invoering met elkaar in evenwicht zijn voor deze typen wegen
- Voor woonstraten, met een 30 km- dan wel 50 km-regiem, bestond van meet af aan royale steun voor invoering van slimme snelheidsbegrenzing (circa 60% van alle respondenten), ongeacht of dat algeheel of selectief ingevoerd zou moeten worden. Dat is een half jaar later nagenoeg hetzelfde.
- Testrijders zijn gesteld voor de keuze om hetzij selectief hetzij algemeen over te gaan tot invoering van slimme snelheidsbegrenzing, dan wel in het geheel niet. Zij kiezen wat woonstraten betreft in overgrote meerderheid voor algehele invoering. Zij zijn verdeeld als het gaat om invoering op verkeerswegen in de stad en invoering op provinciale wegen; selectieve invoering geniet even veel steun als algehele invoering aldaar.

De steun voor ISA-invoering in woonstraten is ingebed in hoog probleembesef. De steun voor ISA-invoering op verkeerswegen in de stad respectievelijk op provinciale wegen blijkt slechts ten dele ingebed in het ervaren van snelheidsproblematiek op deze type wegen.

7.2 Schaal en wijze van implementatie: verplicht of vrijwillig?

Het implementeren van intelligente snelheidsbegrenzing kan op verschillende manieren gedacht worden. Tenminste twee zaken vergen een afweging en beslissing:

- wordt gestreefd naar het uitrusten van alle personenauto's met ISA, of laat men het van de fabrikant of koper afhangen of de auto met ISA wordt uitgerust;
- voorziet het systeem in automatische begrenzing op alle wegen en straten, of op alleen die wegen en straten waar dat door de overheid van belang wordt geacht.

De keuze op deze twee dimensies geeft vier combinatiemogelijkheden. Deze zijn ook aan de ondervraagden voorgelegd met het verzoek aan te geven naar welke combinatie de voorkeur uitgaat. De testrijders (N=33) hebben als volgt hun voorkeur geuit (de hier gepresenteerde volgorde is verschillend van de volgorde van de aangereikte alternatieven):

- alle personenauto's, alleen begrensd op geselecteerde wegen	70 procent
- alle personenauto's, overal begrensd	21 procent
- een deel van het autopark, op geselecteerde wegen/straten	3 procent
- een deel van het autopark, overal begrensd	0 procent
- 'ik heb geen voorkeur	0 procent
- op geen van deze wijzen: ISA helemaal niet invoeren	6 procent.

De overwegende voorkeur is eenduidig: ISA invoeren bij alle personenauto's bij een selectief deel van de infrastructuur. Een nog verder gaande invoering, namelijk een universele invoering, wordt voorgestaan door een op de vijf testrijders. Per saldo betekent dit dat nagenoeg eenieder die een voorkeur uit van mening is dat alle voertuigen dienen te worden uitgerust met snelheidsbegrenzing en dat niet volstaan mag worden met vrijwilligheid – indien eenmaal tot snelheidsbegrenzing wordt overgegaan -. Dit laatste alternatief – ongeacht

of het gaat om de gehele infrastructuur of om een selectief deel ervan – wordt slechts bepleit door een verwaarloosbare minderheid (3 procent).

Geografische selectiviteit

Invoering voor alle personenauto's sluit nog niet geheel uit dat dit geschiedt in daartoe aangewezen (proef)gebieden, zij het op grote schaal. Teneinde het draagvlak voor ISA-invoering verder te toetsen, is aan de testrijders een driedelige vraag voorgelegd, namelijk wat hun opvatting is:

- als ISA universeel zou worden ingevoerd in geheel Nederland;
- alleen in Noord-Brabant;
- alleen in/bij Tilburg.

De vraagstelling luidde als volgt: *'Stel dat automatische begrenzing op grote schaal in Nederland wordt ingevoerd, zowel binnen als buiten de bebouwde kom en alle auto's worden uitgevoerd met een snelheidsbegrenzer. Hoe staat u daar tegenover?' 'En als dat alleen in Noord-Brabant, binnen en buiten de bebouwde kom gaat gebeuren?'* Tabel 7.3 geeft een overzicht van de reacties.

Tabel 7.3 – Steun voor universele invoering van ISA, bij uiteenlopende geografische schaal (testrijders, na-meting, N=33)

Universele implementatie	Positief	Neutraal	Negatief	Totaal
In heel Nederland	63	18	18	100
Alleen Noord-Brabant	39	12	48	100
Alleen in/bij Tilburg	33	18	48	100

De tabel biedt verschillende invalshoeken. Zo kan worden gesteld dat ook een geografisch-selectieve invoering zou kunnen rekenen op de steun van een derde deel van althans autobestuurders die te maken hebben gehad met ISA. Het maakt daarbij geen verschil of dat alleen de provincie Noord-Brabant zou betreffen of alleen Tilburg en omgeving.

Tabel 7.3 geeft tevens aan dat een denkbare, universele invoering in geheel Nederland – dus alle auto's en de gehele infrastructuur – bij althans tweederde deel van de ex-testrijders een positieve reactie uitlokt. Slechts weinig testrijders uiten zich negatief over een universele invoering.

7.3 Opties voor intelligente snelheidsaanpassing

Intelligente snelheidsbegrenzing is in Tilburg beproefd via de zo ook genoemde harde variant: de snelheid wordt door het systeem van 'bovenaf' afgedwongen. De bestuurder heeft geen keus en wordt automatisch aan de geldende snelheidslimiet gehouden. Het in de praktijkproef gemeten draagvlak is gerelateerd aan deze vorm van snelheidsbegrenzing.

Naast de harde variant zijn ook andere varianten denkbaar. Deze hebben gemeenschappelijk dat zij minder hard zijn. Zij laten aan de bestuurder enige vrijheid wat betreft de rijnsnelheid, doch bieden ondersteuning om alert te zijn bij het zich conformeren aan de geldende snelheidslimiet. Deze ondersteuning kan in de vorm van weerstand op de gaspedaal, zoals in het Verenigd Koninkrijk beproefd wordt, of in de vorm van een waarschuwingssignaal. Zo'n

signaal kan weer in diverse uitvoeringen gedacht worden: een geluidsignaal, een visueel signaal of een combinatie van beide. Met name in Zweden wordt een en ander beproefd.

Zowel in de meting voorafgaand aan de proef als in de meting tijdens de praktijkproef zijn aan alle onderzoeksgroepen enkele vragen in deze voorgelegd. Eenieder is gevraagd aan te geven naar welke van de vier voorgegeven opties de voorkeur uitgaat en hoe men denkt over de andere drie opties. De voorgelegde opties zijn:

- hogere snelheid onmogelijk door automatische begrenzing;
- waarschuwing via weerstand op gaspedaal;
- waarschuwing via zowel geluid- als lichtsignaal;
- waarschuwing via alleen geluidsignaal.

Veruit de meeste ondervraagden hebben inderdaad één voorkeur-optie aangegeven. Enkelingen gaven er twee aan; daarom is de som van de percentages in tabel 7.4 iets groter dan 100.

Tabel 7.4 – Gekozen optie voor ISA-uitvoering (in %, voor-meting en tijdens-meting)

Uitvoeringsoptie snelheidsbegrenzing	Voorkeur geuit tijdens voor-meting (N=519)	Voorkeur geuit in tijdens-meting (N=158)
Automatische begrenzing	48	43
Waarschuwing via weerstand op gaspedaal	20	21
Waarschuwing via zowel geluid- als lichtsignaal	25	28
Waarschuwing via alleen geluidsignaal	12	12
Totaal	105	104

Het onderzoek levert een geprononceerd beeld op. De grootste groep spreekt een voorkeur uit voor de harde optie: een kleine helft van de ondervraagden spreekt zich daar voor uit. Het beeld is consistent in de tijd gezien: zowel voor-meting als tijdens-meting geven eenduidig aan dat de harde variant, de automatische uitvoeringsoptie, de voorkeur geniet, althans bij een beduidende groep.

De cijfers kunnen overigens met een ander accent worden geïnterpreteerd. Twee van de vier genoemde opties zijn variaties van een zachte variant, ook wel open variant genoemd. Als zodanig mogen de betreffende percentages worden gesommeerd. Circa een derde deel van de ondervraagden geeft, op die wijze bezien, de voorkeur aan de zachte variant. Opmerkelijk is dat de variant waarbij alleen een geluidsignaal wordt geboden de minste steun vindt. De groep die naast een geluidsignaal ook een lichtsignaal prefereert is eens zo groot.

Het is denkbaar dat de geuite voorkeuren verschillen per onderzoeksgroep. Met name testrijders en bewoners van de testwijk Campenhoef kunnen onder invloed van hun directe ervaringen een andere voorkeur hebben ontwikkeld dan anderen. Er blijken inderdaad enkele verschillen in voorkeur, zie tabel 7.5.

Tabel 7.5 Gekozen optie voor ISA-uitvoering, per onderzoeksgroep (in %, voor-meting en tijden-meting)

Uitvoeringsoptie ISA	Testrijders		Campenhoef		Tilburg-algemeen		Noord Brabant	
	VM	TM	VM	TM	VM	TM	VM	TM
	N=118	N=40	N=137	N=42	N=150	N=47	N=145	N=35
automatische begrenzing	60	63	56	37	38	43	38	29

waarschuwing via weerstand op gaspedaal	17	8	22	24	17	25	22	27
waarschuwing via zowel geluid- als lichtsignaal	23	23	20	35	29	23	26	31
waarschuwing via alleen geluidsignaal	6	10	5	10	16	20	19	6
	106 ¹⁾	104	103	106	100	111	105	98

VM = voor-meting; TM = tijdens-meting NB: het gaat om verschillende deelverzamelingen nu na 2 testronden
 1. elke uitvoeringsvariant is afzonderlijk gescoord door respondenten; sommigen hebben 2 voorkeursvarianten aangegeven
 2. Percentageverschillen van 12 procentpunten of meer zijn vet afgedrukt

Voorafgaand aan de praktijkproef, medio 1999, spraken de bewoners van de testwijk – zowel testrijders als leden van de enquêtegroep, zich in grotere getale uit voor de automatische variant dan inwoners van Tilburg of daarbuiten (circa 58% versus 38%). Eind 1999 hebben de testrijders deze voorkeur in dezelfde mate behouden (63%), maar is de steun voor de automatische uitvoering bij niet-testrijders in Campenhoef aanmerkelijk gedaald (tot 37%) ten gunste van de zachte varianten.

Interessant is overigens niet alleen het beeld van de voorkeursoptie die men in meerderheid kiest. Ook het negatieve beeld is relevant. De mate van weerstand door zich 'tegen' te verklaren tegen bepaalde uitvoeringsopties bevat zinvolle aanwijzingen over het draagvlak voor bepaalde uitvoeringsopties.

Veel testrijders (59%) verklaren zich expliciet tegenstander van de variant waarbij weerstand wordt geboden via het gaspedaal. Met andere woorden: zij hebben in meerderheid een duidelijke voorkeursoptie (automatische begrenzing) en tegelijk in meerderheid een afkeer van de half harde variant (weerstand via gaspedaal). Nu, na de ervaring met automatische begrenzing, is deze groep aanmerkelijk groter dan tijdens de voor-meting het geval was. Dit duidt erop dat het ervaring opdoe met automatische snelheidsaanpassing bijdraagt tot een groter draagvlak ervoor, gepaard met een sterker wordende tegenzin tegen een half harde variant. Van weerstand tegen de zachte varianten is bij een kleine helft van de testrijders sprake.

Tabel 7.6 Afgewezen optie ('tegen') voor ISA-uitvoering, per onderzoeksgroep (in%, voor-meting en tijden-meting)

Afgewezen Uitvoeringsoptie ISA	Testrijders VM TM N=118 N=40	Campenhoef VM TM N=137 N=42	Tilburg-algemeen VM TM N=150 N=47	Noord Brabant VM TM N=145 N=35
automatische begrenzing	14 16	16 29	39 34	40 53
waarschuwing via weerstand op gaspedaal	32 ²⁾ 59	27 15	32 32	34 26
waarschuwing via zowel geluid- als lichtsignaal	32 44	31 27	32 34	34 23
waarschuwing via alleen geluidsignaal	46 45	34 27	30 40	32 30
	124 ¹⁾ 164	108 98	133 140	140 132

VM = voor-meting; TM = tijdens-meting NB: het gaat om verschillende deelverzamelingen nu na 2 testronden
 1. elke uitvoeringsvariant is afzonderlijk gescoord door respondenten; sommigen hebben 2 voorkeursvarianten aangegeven
 2. Percentageverschillen van 12 procentpunten of meer zijn vet afgedrukt

Bij inwoners van het testgebied (niet-testrijders) doet zich een omgekeerde ontwikkeling voor. Het draagvlak voor automatische begrenzing in termen van voorkeursoptie is teruggelopen van 56 naar 37% (Nota bene: het gaat om verschillende deelverzamelingen, namelijk alle enquetegroepleden in de voormeting en de leden van de twee eerste ronden in de tijdens-meting!). Dit loopt parallel met een groei in omvang van de groep die zich tegen deze uitvoeringsvariant verklaart (van 16 naar 29%); tegelijk ook kiezen meer inwoners van Campenhoef voor een zachte uitvoeringsvariant en is de afkeer van de half open variant afgenomen..

Bij inwoners van Tilburg hebben zich geen opmerkelijke verschuivingen voorgedaan. Bij respondenten buiten Tilburg bestaat de lichte tendens dat de automatische uitvoeringsvariant in mindere mate als uitvoeringsoptie wordt gekozen en tegelijk op iets meer weerstand stuit. Opmerkelijk is het gegeven dat een royaal deel van beide groepen zich uitspreekt tegen bepaalde opties (zie de onderste regel), vergeleken met enquetegroepleden uit Campenhoef. Testrijders echter spreken zich nog sterker in negatieve zin uit; dit hangt wellicht samen met het feit dat zij inmiddels een uitgesproken mening hebben ontwikkeld. Bij Tilburgers en niet-Tilburgers is het hoge 'nee-niveau' wellicht meer toe te schrijven aan initiële weerstand tegen snelheidsbegrenzing op zich.

Concluderend:

- De ervaring van het rijden in een begrensd voertuig heeft bij de testrijders niet geleid tot een afname van het hoge acceptatieniveau van medio 1999: een grote meerderheid (60%) kiest de harde uitvoeringsvariant als voorkeursoptie. Tegelijk heeft deze ervaring geleid tot een sterkere afkeer van de half open variant (weerstand op gaspedaal).
- Het aanvankelijk hoge acceptatieniveau voor de automatische variant bij inwoners van het testgebied (niet-testrijders) is afgekalfd ten gunste van de zachte variant (licht- en/of geluidsignaal)
- Testrijders hebben zich door hun ISA-ervaring een meer uitgesproken mening gevormd, tot uiting komend in een scherper verschil in steun dan wel afkeer van de diverse uitvoeringsopties.
- Naarmate mensen minder zijn blootgesteld aan ISA, verklaren zij zich vaker tegen het principe van automatische snelheidsbegrenzing als uitvoeringsmodaliteit voor snelheidsbegrenzing. De vier onderzoeksgroepen zijn te onderscheiden naar verschil in 'ISA-exposure'; het percentage tegenstanders varieert van 16% bij de testrijders (hoog exposure-niveau) tot 53% bij inwoners van Noord-Brabant (laag exposure-niveau), zie eerste regel in tabel 7.6.

8. Beantwoording van de onderzoeksvragen

Inleiding

Aan het evaluatie-onderzoek liggen vragen ten grondslag die in een stadium voorafgaand aan de praktijkproef zijn geformuleerd. De twee hoofdvragen en enkele, meer gedetailleerde deelvragen zijn verwoord in hoofdstuk 1. Dit hoofdstuk beantwoordt deze vragen in voorlopige zin. De voorliggende rapportage is een interim-rapportage die gebaseerd is op nog slechts een deel van het totale onderzoeksmateriaal. De basis van de voorlopige conclusies vormen de medio 1999 verrichte voormeting en de data die verkregen zijn tijdens de eerste fase van de praktijkproef, namelijk oktober 1999 tot en met januari 2000. De praktijkproef is nog lopende en zal eind september 2000 eindigen. De in deze rapportage weergegeven bevindingen betreffen twee van de in totaal zes testronden.

De data zijn verkregen bij vier onderzoeksgroepen die onderling verschillen in de mate waarin zij zijn blootgesteld aan slimme snelheidsbegrenzing (zie ook tabel 2.1 in hoofdstuk 2), te weten:

- de testrijders die zes weken begrensd hebben gereden;
- inwoners van de wijk Campenhoef (testgebied);
- inwoners van Tilburg (buiten het testgebied woonachtig);
- inwoners van andere Brabantse steden.

Deze groepen zijn in aflopende mate geconfronteerd geweest met ISA, hetzij in termen van informatie/voorlichting hetzij in termen van feitelijke ervaring met begrensd rijden.

De interim-resultaten zijn tevens gebaseerd op gegevens uit een na-meting die uitsluitend onder testrijders is verricht, twee tot drie maanden na inlevering van het testvoertuig en dus na het weer 'gewoon', onbegrensd rijden.

In dit rapport wordt de meting die is voorafgegaan aan de feitelijke praktijkproef aangeduid als 'voormeting'. Gebruikelijk is de aanduiding 'nulmeting'; deze aanduiding wordt vermeden omdat strikt genomen in het testgebied reeds sprake was van voorlichting en informatie over het principe van automatische snelheidsbegrenzing en over het perspectief dat Campenhoef testgebied zou zijn.

Gegevens en conclusies over de invloed van ISA op het rijgedrag zijn elders gerapporteerd, eveneens als interim-resultaat (AGV/ITS, Invloed van ISA op het rijgedrag, 2000).

De hieronder volgende voorlopige beantwoording van de onderzoeksvragen bevat verwijzingen naar tabellen of paragrafen. Dit is bedoeld om de lezer in de gelegenheid te stellen te traceren op welke wijze de conclusie/het antwoord op de vraag tot stand is gekomen. Overigens is het niet steeds een specifieke tabel, maar is het antwoord gebaseerd op een combinatie van gegevens.

8.1 Hoofdvragen

- *In welke mate accepteert men ISA?*

Er mag van worden uitgegaan dat het initiële acceptatieniveau bij Nederlanders op een niveau van circa 55 procent ligt. Tegenover deze aanmerkelijke steun voor slimme snelheidsbegrenzing in de vorm van automatische snelheidsaanpassing (harde variant) staat een groep ter grootte van circa 30 procent die zich initieel tegen ISA verklaart. Circa 15 procent neemt een neutrale houding in.

Bron: tabel 5.3, cijfers voor-meting.

- *Hoe ontwikkelt zich de acceptatie van ISA onder invloed van informatie en communicatie?*

Het onderzoek bevat de sterke aanwijzing dat informatie en communicatie over ISA een duidelijk acceptatie-verhogend effect hebben. Zelfs terwijl het initiële acceptatieniveau reeds op een hoog niveau ligt (circa 55%, zie boven), heeft en korte, maar intensieve en goed voorbereide, gerichte stroom van informatie ertoe geleid dat het acceptatieniveau is gestegen tot een niveau van 80-85 procent.

Het mag waarschijnlijk worden geacht dat in Campenhoef het zogeteheten Hawthorn-effect is opgetreden (projectmatige aandacht op zich verhoogt reeds de productiviteit, hier: de acceptatie). Het optreden van genoemd effect wordt bevestigd door de testrijders die desgevraagd aangeven dat voorlichtingsavonden ertoe hebben bijgedragen dat men positiever over begrensd rijden is gaan denken.

Een en ander impliceert dat een minder gerichte en niet specifiek projectmatige setting een minder drastische stijging van het acceptatieniveau onder invloed van voorlichting en informatie te zien zal geven. Indicatief hiervoor is het gegeven dat Tilburgers – toch ook geïnformeerd in voorjaar 1999, zij het minder persoonlijk en intensief – een gelijk niveau van positieve acceptatie vertonen dan 'outsiders' in andere Brabantse steden (54 respectievelijk 55%). Wel is de weerstand tegen ISA onder Tilburgers minder dan onder niet-Tilburgers (tabel 5.3).

Pas op een later moment kan worden aangegeven in hoeverre informatie en voorlichting tot een verdere stijging (of: daling) van ISA hebben geleid, namelijk door de ontwikkeling van de acceptatie over een reeks van testronden te vergelijken.

- *Hoe ontwikkelt zich de acceptatie van ISA onder invloed van het rijden in een ISA-omgeving?*

Gegeven het (kunstmatig hoge) acceptatieniveau onder invloed van gerichte voorlichting is de conclusie dat een daling in acceptatie is opgetreden onder invloed van het rijden in een ISA-omgeving. Het feitelijk opdoen van ervaring met ISA heeft bij testrijders geleid tot een reductie in acceptatie, althans in vergelijking met de voor-meting. Ware een echte nulmeting verricht – en een acceptatieniveau van 55% zijn gemeten – dan zou de conclusie op zijn minst zijn dat het rijden in een ISA-omgeving niet leidt tot een daling van de acceptatie (60% versus 55%).

Met het verstrijken van enige tijd en het weer ervaren van onbegrensd rijden kalft het draagvlak voor ISA niet af.

Bron: tabel 5.1

De hiervoor bij testrijders geconstateerde ontwikkeling in acceptatie is evenzeer opgetreden bij bewoners van het testgebied Campenhoef.

Bron: tabel 5.3

In het algemeen kan worden gesteld dat de houding ten opzicht van ISA gevoelig is voor beïnvloeding. Het verschijnsel wordt nog niet uitvoerig gekend met zijn ins en outs. De proef in Tilburg leert dat praktijk-confrontatie met het verschijnsel geen afbreuk doet aan het draagvlak dat in aanvang reeds bestond.

Naarmate de ISA-exposure toeneemt, neemt de weerstand tegen ISA af.

- *Accepteert men ISA in bepaalde situaties meer dan in andere situaties?*

Het draagvlak voor ISA is het grootst voor woonstraten (waar hooguit 30 km of 50 km mag worden gereden), zij het dat het verschil met de acceptatie voor verkeerswegen in de stad en provinciale wegen slinkende lijkt. Initieel was het verschil aanmerkelijk; nu, na verloop van tijd is de steun voor algehele invoering van ISA ook voor andere type wegen dan de woonstraat gestegen.

Bron: paragraaf 7.1

Een substantieel deel van de steun voor ISA – met name ten aanzien van woonstraten - is ingebed in een duidelijk probleembesef bij betrokkenen. Dit betekent dat velen niet simpel achter het concept van ISA staan, maar dat de steun verankerd ligt in het ervaren van snelheidsproblemen. Deze constatering geeft een degelijke basis aan een ISA-bevorderend beleid.

Het draagvlak voor invoering van ISA op provinciale wegen is beduidend minder krachtig. Weliswaar staat 44 procent van de ondervraagde weggebruikers achter invoering van ISA op provinciale wegen, maar onderkent slechts een minderheid van hen het te hard rijden als een probleem. Dit laatste sluit overigens niet aan bij feitelijke ongevalcijfers rond provinciale wegen.

Bron: Schema 7.1

- *Komt ISA-acceptatie ook tot uiting in het feitelijk gedrag?*

Begrensd rijden heeft per definitie een snelheidsreducerend effect bij de snelheidslimiet (afgedwongen hoofdeffect). Daarnaast blijkt het begrensd rijden ook een neveneffect te hebben: een groot deel van de testrijders geeft te kennen dat het rijden met ISA als effect heeft gehad dat men in het begrensde gebied langzamer is gaan rijden *binnen* de geldende snelheidslimiet. dat geldt ook voor inwoners van Campenhoef (die in het testgebied wonen).

Bron: paragraaf 6.1

Voorts bestaat de tendens dat ISA-ervaring snelheidsoverschrijding doet verminderen als men niet begrensd rijdt (buiten het begrensde gebied respectievelijk na de testperiode). De helft van de testrijders geeft aan dat zij minder vaak dan voorheen te hard rijden, met een relatie met ISA. Voor de andere helft heeft de ISA-ervaring geen invloed op het te hard rijden.

Voor een beperkte groep heeft de ervaring met begrensd rijden een bredere uitstraling op het gedrag dan louter op het snelheidsgedrag. Zij wijken minder af van andere verkeersregels dan snelheidsregels (25%) en zij ervaren een grotere oplettendheid ten aanzien van voetgangers en fietsers (20%).

Meer in het algemeen gesteld: begrensd rijden lijkt bij een deel van de begrensde rijders te leiden tot een internalisering van rijnsnelheidsbewustzijn en normbesef. Per saldo kan ook niet worden gesteld dat het begrensd rijden in begrensde gebied leidt tot extra hard rijden in onbegrensd gebied. Bron: paragraaf 6.2

8.2 Detailvragen

- *Wat zijn de voordelen en nadelen onderkend aan ISA en maakt men na blootstelling een andere inschatting?*

Er is geen argument dat 'eruit springt' in die zin dat het door bijzonder veel weggebruikers belangrijk geacht wordt voor invoering van ISA. De twee argumenten die nog het meest worden onderschreven en bovendien ter zake worden geacht om ISA-invoering te bepleiten (door 50% van de ondervraagden) hebben van doen met de verkeersveiligheid van andere weggebruikers:

- fietsers
- voetgangers.

Na de veiligheidsargumentatie voor derden volgt de grotere veiligheid voor de autobestuurder zelf en de overweging dat ISA andere ingrepen, bij voorbeeld drempels, overbodig maakt (40%). Het gewicht van de argumenten verschilt niet als het gaat om de bebouwde kom of om 80 km-wegen.

Er is een grote overeenkomst geconstateerd tussen de gerapporteerde voordelen in de voor-meting en in de meting tijdens de proef.

Er zijn diverse, mogelijke nadelen van ISA, ook onderkend door een deel van de ondervraagden. Deze nadelen zijn echter geen van alle voor meer dan tien procent reden om tegen invoering van ISA te zijn. Zo ervaren velen ruim de helft van de ondervraagden) het negatieve aspect dat de situatie uitnodigt harder te rijden terwijl dat met ISA niet kan (zowel binnen de bebouwde kom als op 80 km-wegen), doch minder dan tien procent acht dat een argument tegen invoering. Dat geldt ook voor overwegingen als het verlies van de individuele vrijheid of het feit dat het slecht kunnen inhalen 80 km-wegen onveiliger maakt.

Ook de inschatting van nadelen is in de loop van de praktijkproef niet gewijzigd.

Bron: paragraaf 5.3

- *Welke ISA-variant prefereert men (de in de praktijkproef gehanteerde harde c.q. gesloten variant of meer open varianten)? En is hierin een ontwikkeling in opvatting te onderkennen?*

Een grote groep spreekt zich uit voor de harde variant (48%, voor-meting). De zachte variant wordt geprefereerd door 37% (voor-meting). Opmerkelijk is dat binnen de zachte varianten de optie met uitsluitend een geluidsignaal beduidend minder wordt gekozen dan de gecombineerde optie van geluid- plus lichtsignaal.

Een midden-variant (weerstand op gaspedaal) wordt geprefereerd door een op de vijf ondervraagden (20%).

Testrijders onderscheiden zich van de andere onderzoeksgroepen in deze. Een ruime meerderheid van hen (63%, tijdens-meting) prefereert de harde variant en weinigen spreken een voorkeur uit voor de midden-variant (8%). Bij de overige groepen is de voorkeur meer verdeeld over de diverse varianten, met als opmerkelijk gegeven dat onder de niet-testrijders in Campenhoef de aanvankelijke ruime voorkeur voor de harde variant is teruggelopen ten faveure van de zachte variant.

Bron: paragraaf 7.3

Er bestaat een overwegende voorkeur voor het invoeren van ISA bij alle personenauto's bij een selectief deel van de infrastructuur (70% van de testrijders). Een nog verder gaande invoering, namelijk universeel – dus alle auto's en de gehele infrastructuur – wordt geprefereerd door een op de vijf testrijders. Per saldo betekent dit dat nagenoeg eenieder van mening is dat alle voertuigen dienen te worden uitgerust met ISA en dat niet volstaan mag worden met vrijwilligheid – indien eenmaal tot snelheidsbegrenzing wordt overgegaan-.

Bron: paragraaf 7.2

- *Is het ISA-draagvlak voor bepaalde bevolkingscategorieën anders dan voor anderen?*

In zijn algemeenheid gesteld: er bestaan geen grote verschillen tussen bevolkingsgroepen in draagvlak voor ISA. Als er verschillen zijn, dan is dat veelal meer in de zin van tégen ISA zijn versus neutraal, dan dat men zich onderscheidt in de mate van voorstander zijn. De volgende (zwakke) tendenties zijn waargenomen:

- van de mannen staat een iets groter deel (22%) gereserveerd tegenover ISA dan van de vrouwen (11%);
- de leeftijdsgroepen tussen 35 en 65 jaar zijn eensluidend in hun oordeel; jongeren en ouderen iets vaker tegen ISA;
- opleidingsniveau zeer beperkt van invloed; tendens dat lager opgeleiden vaker een neutrale positie innemen;
- lichte tendens dat zij die minder dan 10 jaar rijbewijs bezitten minder vaak positief over ISA zijn (vgl leeftijd);
- veel-rijders (meer dan 30.000 km jaarlijks) zijn vaker tegen ISA (31% versus circa 15%).

- *Is het draagvlak voor ISA bij weggebruikers met bepaald rijgedrag anders dan bij anderen?*

Er is geen verband geconstateerd tussen het qua *gedrag* al dan niet feitelijk overtreden van verkeersregels en ISA-acceptatie. Automobilisten die zeggen vaak de snelheidsnorm te overschrijden zijn niet vaker tegen het principe van begrensd rijden, evenmin als, andersom, automobilisten die zich doorgaans aan de snelheidslimiet houden, vaker voorstander van ISA zijn.

Ook het overtreden van verkeersregels in meer algemene zin (niet specifiek snelheid) houdt geen verband met het voor- of tegenstander zijn van ISA.

Iemands' *houding* ten opzichte van verkeersovertredingen daarentegen hangt wel samen met het vóór- of tegenstander zijn. Personen met norm-conforme opvattingen accepteren ISA meer dan personen met norm-relativerende opvattingen.

Personen die meer dan anderen rapporteren gewoon te zijn in te halen of die stellen een pittige rijstijl te hebben, zijn wat vaker tegen ISA. Rijstijl in de zin van 'afstand houden tot voorganger' hangt niet samen met ISA-acceptatie.

DOCUMENTATIEPAGINA

Opdrachtgever	Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Titel	Beleving en acceptatie van ISA Interim-rapportage
Datum:	31 augustus 2000
Rapportnummer	1-508/2253
Contactpersoon AGV	G. Martens J. van Kooten
Contactpersoon ITS	H. Katteler
Beknopte inhoud	In het kader van de praktijkproef met Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) in de wijk Campenhoef in de gemeente Tilburg vindt een vergelijking plaats van de acceptatie van ISA zoals vastgesteld in de voor-meting en de acceptatie zoals gemeten tijdens de proef. Dit rapport doet verslag van de resultaten bij de eerste twee van in totaal zes testronden (zowel testrijders als enquêtégroepleden).
Trefwoorden	acceptatie, begrensd rijden, gedrag, houding, Intelligente Snelheidsaanpassing, ISA, proef, Tilburg

