



Platform 
**Begeleidings
ethiek**

Verslag workshop
Aanpak Begeleidingsethiek
ISA
Provincie Overijssel

ECP

Platform voor de
InformatieSamenleving

Voorwoord

De toenemende digitalisering brengt ingrijpende veranderingen met zich mee, in allerlei sectoren. Nieuwe mogelijkheden voor communicatie, monitoring en analyse roepen vragen op. Wat is de positie van de mens in deze omgeving, hoe staat het met data, met privacy, wat doen algoritmes en wat willen gebruikers eigenlijk? Begeleidingsethiek is ethiek die zich specifiek met dit soort vragen bezighoudt. Hij is gebaseerd op techniekfilosofie, die uitgaat van eeuwenoude verwevenheid tussen mens en technologie.

De Aanpak Begeleidingsethiek is een concrete aanpak waarin betrokkenen met elkaar in dialoog gaan over de effecten van de nieuwe technologie én de waarden die daarbij in het geding komen. Dat zijn vaak waarden gelieerd aan autonomie van de gebruiker, efficiëntie van het proces, transparantie van het algoritme, privacy, et cetera.

Tijdens de sessie komen verschillende stakeholders als gebruikers, ontwikkelaars, beleidsvormers en beslissers met elkaar in gesprek. Na de dialoog hebben de deelnemers ethische handelingsopties gegenereerd, waarvan verschillende vaak direct opgepakt kunnen worden. Er is gezamenlijk gekeken welke waarden we in het digitale domein belangrijk vinden en hoe we die willen verankeren en borgen in digitale processen en handelingen. Dit alles om ook bij verdere digitalisering op het vertrouwen van de samenleving en de participanten kunnen blijven rekenen. Dit is niet in één stap te realiseren het is een continu proces waarin deze workshop een schakel is.



Workshop aanpak begeleidingsethiek

Initiatiefnemers:

Jolien Dirven – IDLAB – Provincie Overijssel

Kees Koster – RB – Provincie Overijssel

Moderatoren:

Edwin Borst – ECP

Jolien Dirven – Provincie Overijssel

Op 17 februari en 22 maart 2022 organiseerde Provincie Overijssel op initiatief van Jolien Dirven en Kees Koster een sessie begeleidingsethiek over de casus ISA. Aan de workshop namen in totaal 16 deelnemers (zie bijlage voor specificatie) deel onder leiding van Jolien Dirven en Edwin Borst.

De doelstelling is tweeledig:

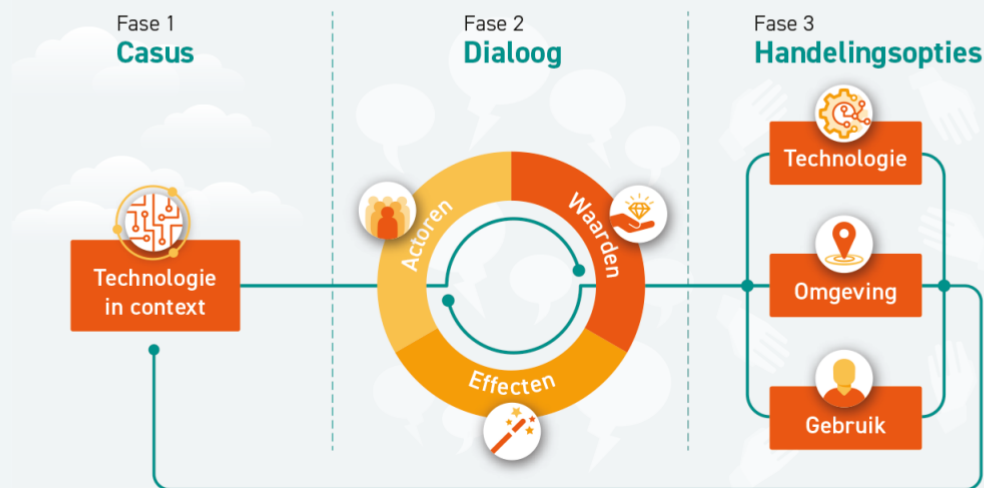
- ▷ Leren tijdens de workshop
- Welke effecten, waarden en actoren worden genoemd?
- Welke handelingsopties zijn er om de toepassing te verbeteren?
- ▷ Leren over de Aanpak Begeleidingsethiek
- Hoe kan de organisatie deze methodiek gebruiken rondom ethische kwesties en technologie-implementaties?

Het verslag bevat de volgende elementen:

- ▷ Toelichting op de Aanpak Begeleidingsethiek
- ▷ Weerslag van de workshop



Aanpak begeleidingsethiek



De aanpak bevat de volgende fasen:

Fase 0 Introductie

Introductie over de doelstelling en een toelichting op het model en het gedachtegoed

Fase 1 Toelichting

Hoe ziet de technologie eruit en in welke context wordt deze toegepast?

Fase 2 Dialoog

- ▷ Een korte ronde waarin de deelnemers aan de workshop de betrokken actoren benoemen
- ▷ Brainwrite waar deelnemers mogelijke effecten benoemen en bespreken
- ▷ Benoemen van waarden die een rol spelen bij die effecten

Fase 3 Handelingsopties

In subgroepjes gaan de deelnemers op zoek naar handelingsopties vanuit de technologie, de omgeving en het individu.



Fase 1

Technologie en context

Uitleg over ISA

Intelligent Speed Adaptation/Advisor / Intelligentie snelheidsadaptatie of -assistentie, is een technologie die de verkeersveiligheid verbetert door te adviseren over en/of in te breken op de rijsnelheid bij overschrijding van de ter plekke geldende maximum snelheid. De adviserende versie van deze techniek wordt binnenkort verplicht voor alle nieuwe auto's. Vanaf 6 juli dit jaar moet elk nieuw ontwikkelde voertuigtype voorzien zijn van dit waarschuwingssysteem. Vanaf 7 juli 2024 moet zelfs elk nieuw verkocht voertuig ISA aan boord hebben. Er zijn in het verleden al veel proeven geweest met ISA. Met nieuwe technologie en techniek is het nu mogelijk informatie te combineren en een slimme ISA toepassing (ISA 2.0) te ontwikkelen en te testen. Nu de technologie verder ontwikkeld is, liggen er nieuwe kansen.

Wanneer er tijdens de workshop begeleidingsethiek, en dus ook in dit verslag, wordt gesproken over 'ISA', wordt hier de hardere versie (zgn. 'half open' variant) van de techniek bedoeld; de intelligente snelheidsadaptatie. Het betreft hier een techniek die het menselijk handelen overrulet en voorkomt dat er te hard wordt gereden door de snelheid actief te begrenzen. De techniek is zo ontwikkeld dat met een kickdown (helemaal intrappen van het gaspedaal) van de bestuurder het systeem kan overrulen (bijvoorbeeld voor het passeren van een langzaamrijdend voertuig, of bij invoegen).

Deze sessies begeleidingsethiek betreffen de inzet van ISA zoals dit in de eerstvolgende pilot gedaan zal worden. Gedurende deze pilot zullen een aantal auto's, waaronder verschillende type bedrijfsauto's van de Provincie Overijssel, worden uitgerust met ISA. Er nemen ook gemeentes (Borne, Enschede, Helmond, Eindhoven en Tilburg) deel aan deze pilot.

De auto's die uitgerust zijn met ISA zullen getrackt worden. Het doel hiervan is om helder in beeld te krijgen waar de inzet van ISA werkt en waar niet. Het gaat hier zowel om de praktische werking in een grotere verkeerscontext als om het gelijkstellen van snelheden tussen de beschikbare data en de fysieke bebording langs de wegwand.

Deelnemende auto's aan de pilot worden uitgerust met een camera achter de voorruit die de borden leest en er wordt een digitale snelhedenkaart als input toegevoegd. Een CU-module combineert deze informatie en maakt keuzes welke bron leidend is voor een ingreep, waarbij de camera-input voorrang heeft. Daarnaast is de optie van een geofence ook toepasbaar (proef in Helmond). Aan een gebied (polygoon) kan dan digitaal een maximumsnelheid worden toegekend (denk aan een schoolzone met 30 of 15 km), zodat de auto met ISA binnen dat gebied wordt begrensd.



Fase 2

Dialogo

In deze tweede fase gaan de deelnemers in gesprek over wie er betrokken zijn bij de inzet en het gebruik van ISA. Ook buigen zij zich over de positieve en negatieve effecten van deze inzet, en benoemen zij belangrijke waarden waar rekening mee gehouden moet worden bij de inzet van een dergelijke toepassing.

Actoren:

Bij de actoren is de vraag wie er betrokken is of geraakt wordt door de case. De deelnemers aan tafel vertegenwoordigen al een deel van die actoren. Ze noemen de volgende betrokkenen:

- Autobestuurders: ISA gebruikers
- Autobestuurders: Niet- ISA gebruikers
- Niet-auto verkeersdeelnemers: Fietsers, voetgangers etc.
- Wegbeheerder
- Handhaver snelheid
- Autofabrikanten
- Verzekeraars
- Leasemaatschappij
- ANWB
- NDW
- Rijopleiders
- Overheden
- Politiek
- Media
- Kennisinstellingen

De vraag aan de deelnemers was om in het vervolg van de sessie ook te proberen vanuit deze perspectieven hun inbreng te geven.



Effecten:

De vraag is hier welke positieve en negatieve effecten de invoering en het gebruik van ISA hebben.

Positieve effecten

- Nudging (positieve gedragsbeïnvloeding)
- Betere leefomgeving
- Bewustwording
- Goedkoper
- Betere doorstroom
- Verminderende taakbelasting bestuurder
- Betere verkeersveiligheid
- Hoger rijcomfort
- Kennis maximale snelheid
- Minder brandstofgebruik
- Meer duidelijkheid
- Minder maatregelen nodig
- Ontmoedigen autogebruik in stedelijk gebied
- Voorbeeldfunctie voor andere weggebruikers
- Integratie nieuwe systemen in denken/handelen
- Minder verkeersslachtoffers
- Meer ICT – ondersteuning
- Minder geluidsoverlast
- Einde irritant autogedrag op sluiptwegen
- Geen handhaving nodig
- Mensen worden verleid
- Mogelijkheden bieden differentiatie in snelheden
- Dwingt tot sluitend netwerk

Negatieve effecten

- Onveilige inhaalacties door niet ISA-gebruikers
- Afname autonomie van bestuurder
- Saai rijden
- Onverwachte snelheidsovertredingen
- ISA als snelheidslimiet gebruiken
- Met ISA sneller rijden
- Niet direct verantwoordelijk – schuilen achter de techniek
- Herleidbaarheid verkeersgedrag bestuurders
- Bumperkleven
- Geen draagvlak (intern/politiek)
- Meer afleiding voor bestuurder
- Onherkenbaar gedrag voor niet ISA-gebruikers
- Snelheidsprikkel wordt weggenomen
- Wie gaat er gaten boren in zijn dashboard voor inpassing?
- Klopt de data wel met de weg?
- Weerstand
- Meer tegen maximum aanrijden
- Mag de wegbeheerder deze nieuwe rol pakken?
- Meer premie betalen



Waarden:

De relevante waarden zijn door de facilitators geïnventariseerd terwijl de deelnemers bezig waren met het benoemen van effecten. Achter veel effecten gaan waarden schuil. Die lijst is gedeeld met de deelnemers en door hen besproken en aangevuld. Dat leverde de volgende lijst met waarden op, waarbij de vetgedrukte waarden door de deelnemers gezien werden als de drie belangrijkste waarden in deze casus.

Waarden	
Veiligheid	Gemak
Autonomie	Cohesie (antoniem polarisatie)
Controle	Plezier
Welzijn	Betrouwbaarheid
Leven	Omgevingsgerichtheid



Fase 3

Handelingsopties

In het proces van het opstellen van de handelingsopties zijn de waarden uit de vorige fase meegenomen. De deelnemers kregen een uitleg over de verschillende categorieën binnen de handelingsopties. Het kan bijvoorbeeld gaan over het ontwerp van de technologie, het aanpassen van de omgeving waarbinnen de toepassing functioneert en het gedrag van mensen. De deelnemers worden in drie werkgroepen verdeeld en gaan ieder aan de slag met een van deze drie gespreksonderwerpen. Dat leidt tot handelingsopties per categorie. Per categorie zijn vervolgens stemmen uitgebracht, waarbij iedereen eens per categorie mag stemmen. Het aantal stemmen is aangegeven met III achter de handelingsoptie. De winnaar per categorie is groen gearceerd.

Technologie:

- Marges en grenzen systeem aanpassen aan wanneer ingrijpen, veiligheidsmarges meenemen. Afstemmen met wegbeheerder II
- Interface design; lage impact op gebruiker (geen afleiding), idealiter werkt het systeem vrijwel onzichtbaar
- Het systeem onzichtbaar in/op auto
- Mogelijkheid voor feedback door gebruiker laagdrempelig organiseren (bijv. snelheid klopt niet t.o.v. werkelijkheid, borden staan onjuist, etc.)
- Toepassing ISA verplichten bij inkoop diensten
- Inzet ISA voor andere weggebruikers visueel maken
- Wijze van ingrijpen door systeem aanpasbaar maken voor gebruiker zelf (van heel agressief tot heel soepel)
- Feedback op eigen weggedrag door systeem mogelijk maken
- Circuit maken waar ISA uitgeschakeld wordt (autonomie/ plezier)



Omgeving:

Veiligheid

- We laten alleen nog maar ISA auto's toe op bepaalde wegen; fysieke doorgang I
- Binnen de bebouwde kom mag je ISA niet overrulen
- Borden moeten goed staan (wegbewijzing) en het aantal borden minimaliseren
- Kleurcodes maken voor verschillende snelheden en alle wegen de juiste kleur geven, zodat maximumsnelheid nog duidelijker wordt voor iedereen
- Scherpe bochten voorkomen in 80km wegen, i.v.m. de verwachting dat auto's met adaptieve ISA automatisch de maximumsnelheid gaan rijden en minder zelf gaan opletten
- **ISA gebruikers automatisch punten laten sparen voor bijv. korting op verzekering/ benzine bij goed gedrag. Bijv. als je ISA 1 maand niet overrulet II**
- Gamificatie voor wegbeheerders zoals; 'wegbeheerder van het jaar award' wegens het goed inrichten van de weg voor ISA gebruik
- Ingrijpende ISA wettelijk verplicht maken

Autonomie

- Uitjes naar Duitsland organiseren voor ISA bestuurders om af en toe eens hard te rijden
- Alle lesauto's tot verplichte ISA auto's maken; dan is de overstap daarna klein en wordt het gevoel van autonomie niet verkleind I
- Campagne rondom 'cruise control gevoel'; de voordelen van ISA
- Ov-vervoer verplicht maken voor iedereen, tenzij je ISA rijdt. Autonomie is relatief; ISA rijden geeft meer vrijheid (je bepaalt zelf waar je heen gaat) dan het OV
- Campagne rondom 'je hebt een auto met chauffeur' om gebruik te verhogen
- Autofabrikanten zover krijgen dat ze op een andere manier reclame maken. Dus niet inzetten op vrijheid, gasgeven, etc. maar op gemak, veiligheid en goed voor je omgeving
- Inspelen op 'Samen' bij ISA; hoe meer ISA gebruikers hoe lager de verzekeringen worden, lagere ziektekosten etc.

Welzijn

- Campagne; ISA vergroot het welzijn voor de omgeving; minder geluid, rustiger, minder agressie I



- Campagne; Door ISA is het verkeer minder dominant in omgeving en buurten
- Zoveel mogelijk auto's inrichten met ISA >50 % voor optimaal welzijn effect
- De 5 miljoen, die jaarlijks beschikbaar wordt gesteld voor verkeersveiligheid, inzetten als subsidie voor iedereen die ISA in de auto wil installeren I
- Buurtbewoners stimuleren allemaal ISA te gebruiken door ze bijv. een speeltuin bij elkaar te laten sparen I

Mens:

- [Campagne over 'het nieuwe ISA rijden is goed voor je omgeving' II](#)
- Iets doen met de match tussen jonge bestuurders in een oude auto zonder ISA vs. mensen die wel in nieuwere auto's met ISA rijden maar minder adaptief zijn I
- Oog voor cultuurverschillen
- [Opleiding CBR op ISA vaardigheden II](#)
- [Via werkgever en verzekeraar de acceptatie van ISA bij de gebruiker verhogen II](#)
- Wegbewijzing digitale wegen op orde voor de geloofwaardigheid en acceptatie vanuit gebruikers
- 'Keep your lane' zodat iedereen op elke baan dezelfde snelheid aanhoudt I



Terugblik en afronding

Aan het einde van de workshop wordt teruggekeken en besproken wat de Aanpak Begeleidingsethiek concreet heeft opgeleverd. De deelnemers geven aan dat het veel nieuwe inzichten oplevert en dat er in korte tijd veel wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt de brede groep van deelnemers als meerwaarde ervaren. De combinatie van een duidelijke casus, enthousiaste deelnemers, en een aanpak die zorgt voor duidelijke uitkomsten in een korte tijd was dus een succes.



De deelnemers

1. **Kees Koster** projectleider slimme mobiliteit (RBM)
2. **Albertine Duiven** adviseur verkeersveiligheid en gedrag (RBM)
3. **Robert Markslag** beleidsadviseur verkeersveiligheid (WK)
4. **Nicole van Zomeren** programmamanager werkgeversaanpak (RBM)
5. **J. Wissink** senior beleidsmedewerker verkeer en vervoer (Gemeente Borne)
6. **Wim Vossebelt** CAO/ Managing Partner V-tron
7. **Rene Spaan** Projectleider Smart Mobility (Gemeente Helmond)
8. **Karsten ten Heggeler** Teamleider (RBM)
9. **Janine Swaak** Adviseur launching customership (EC)
10. **Wim Dijkstra** Strategisch adviseur mobiliteit (RBS)
11. **Patrick Zoontjes** Beleidsontwikkelaar (RBM)
12. **Ebelien Groefsema** Beleidsadviseur verkeersveiligheid (RBM)
13. **Marco Wigbers** Adviseur verkeersveiligheid en gedrag (RBM)
14. **Alex Smienk** Adviseur Smart Mobility (WKO)
15. **Kim Ruijs** Projectleider (RBM)
16. **Chantal van der Krogt** Adviseur verkeersveiligheid (WK)

Moderatoren:

Edwin Borst (ECP)

Jolien Dirven (Provincie Overijssel)

Guido Muller (Provincie Overijssel)





Verslag workshop
Aanpak Begeleidingsethiek
ISA

Meer informatie over de Aanpak Begeleidingsethiek,
waaronder dit verslag, vindt u op
www.begeleidingsethiek.nl