

Zone 30? Graag, maar eerst (betere) open data.

Wij ijveren voor een consistente en open inventaris van alle verkeersongevallen in België. Alleen met dergelijk bestand kan men de impact van nieuwe maatregelen, zoals zone 30 in Brussel, bestuderen en bij verkiezingen het bestuur evalueren. Dergelijke data-initiatieven zijn in de privésector succesvol, waarom ze niet aanwenden om onze verkeersveiligheid te verhogen?

We fietsen dagelijks door Brussel. Een dodelijk ongeval vorige week in Schaarbeek herinnert ons opnieuw aan onze kwetsbaarheid als zwakke weggebruiker. Een 28-jarige journaliste overleed nadat ze werd aangereden bij het oversteken. De situatie lijkt er in Brussel niet beter op te worden. Maar ook uit andere Belgische steden en gemeenten kwamen er de laatste tijd berichten over dodelijke ongevallen met zwakke weggebruikers. Is er iets aan de hand?

Om dergelijke ongevallen te vermijden, stelden Brussels staatssecretaris voor Verkeersveiligheid Bianca Debaets (CD&V) en minister van Mobiliteit Pascal Smet (SP.A) voor een zone 30 in te voeren in het Brussels Gewest. Het siert deze politici dat ze constructief naar oplossingen zoeken maar zal deze maatregel het Brusselse verkeer effectief veiliger maken?

In de privé sector is er vandaag maar één manier om dit soort vragen te beantwoorden: met data. Het is daarbij belangrijk om je niet te laten leiden door enkele nieuwsitems. Eén tragisch ongeval wijst namelijk niet noodzakelijk op een chronisch en structureel probleem. We zijn dagelijks bezig met getallen en houden van dit soort uitdagingen. Zijn er in vergelijking met andere gemeenten meer verkeersongevallen in Brussel? Hoe zit het met de evolutie binnen Brussel? En zijn steden met een grote zone 30 veiliger of zijn er maatregelen met een groter effect op de verkeersveiligheid?

De federale overheid (Statbel) verzamelt uitgebreid cijfermateriaal met betrekking tot verkeersongevallen en stelt deze vrij beschikbaar. Het aantal ongevallen in 2016 waarbij een voetganger betrokken was, lijkt te wijzen op een ernstig probleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te wijzen. De stad Brussel leidt de dans met 1,49 ongevallen per 1.000 inwoners. In Schaarbeek zijn dat er 0,87 per 1.000 inwoners. Antwerpen en Gent doen het met 0,79 ongevallen per 1.000 inwoners alvast beter. Maar in meer dan de helft van de Belgische gemeenten gebeuren er minder dan 0,24 ongevallen per 1.000 inwoners. Deze "open data" vormen, potentieel, een uitstekende basis voor een grondige analyse.

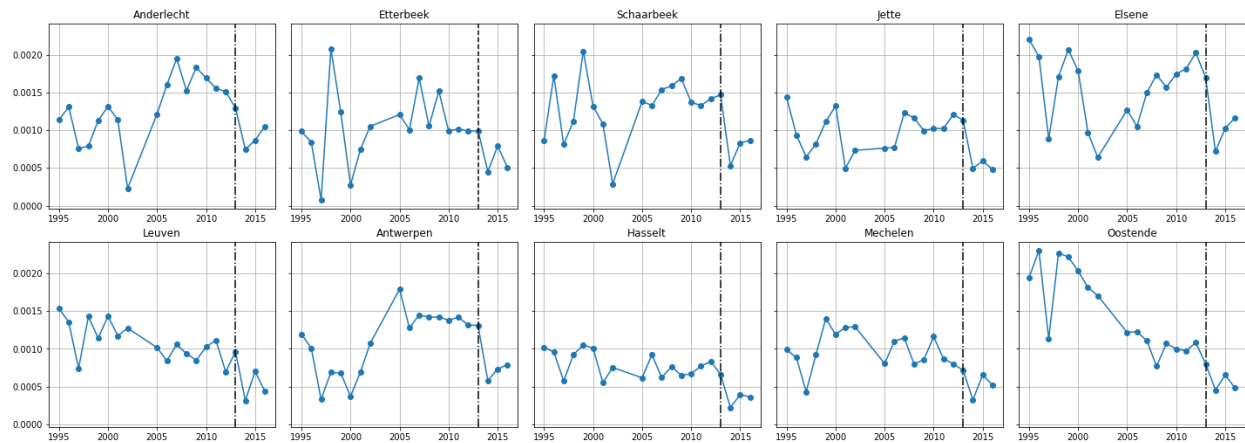
De ene gemeente is natuurlijk de andere niet en voor sommige verschillen kan er een goede verklaring zijn. Daarom is er nood aan kwalitatieve informatie die ook de trend binnen één welbepaalde gemeente nagaat. De beschikbare open data vertonen hier echter ernstige gebreken. Ze zijn onvolledig en inconsistent. Ook de granulariteit is onvoldoende; je kan bijvoorbeeld de ongevallen niet filteren op ongevallen met fietsers als slachtoffers. Maar vooral de enorme sprongen van het aantal ongevallen met voetgangers zijn frappant. In 2013 waren er in Schaarbeek 192 ongevallen met voetgangers, in 2014 “slechts” 70. Statbel geeft hier verder geen uitleg over. Zijn er werkelijk structurele maatregelen genomen die leiden tot minder ongevallen, of liggen er andere factoren aan de basis zoals bijvoorbeeld een wijziging in methodologie voor het verzamelen en classificeren van data?

Onze beleidsmakers kunnen misschien inspiratie opdoen in de privé-sector waar werkongevallen structureel worden verzameld en waarover transparant wordt gecommuniceerd. Het management van deze bedrijven wordt afgerekend op basis van dit soort cijfers. De bedrijven waar het goed gaat communiceren hier dan ook trots over. Zo berichten ze vaak trots met informatieborden aan de ingang van hun fabriek het aantal dagen zonder dodelijk ongeval.

De huidige open verkeersveiligheidscijfers maken het bijzonder moeilijk voor de bevolking om een succesvol of falend verkeersveiligheidsbeleid te identificeren. Wij ijveren dan ook voor een kwalitatieve, gestructureerde en transparante inventarisatie van alle ongevallen op de openbare weg in België. Deze open data initiatieven bieden politici het ideale platform om hun bevolking te tonen hoe goede intenties worden omgezet in concrete resultaten waarbij verkeersdoden niet langer regel maar uitzondering zijn in ons land.

Eventuele Grafiek

Number of accidents per year per 1000 inhabitants



Onze analyse en de totstandkoming van de grafieken kan je vinden op:

https://github.com/kvanlombeek/open_traffic_data_analysis/blob/master/Analysis_traffic_accidents_Belgium.ipynb

Auteurs:

Kasper Van Lombeek & Pietjan Vandooren

Jonge vaders, fietsers in Brussel en beiden gepassioneerd door toepassingen met open data.



Kasper Van Lombeek



Pietjan Vandooren