

Minder verkeersslachtoffers dankzij (betere) open data

Het verkeersongeval waarbij Stephanie Verbraekel vorige week om het leven kwam (cf. artikel in De Standaard), was bijzonder aangrijpend. Wij zijn leeftijdsgenoten, jonge vaders en Brusselse fietsers (een van ons beiden fiets dagelijks langs de plaats van het voorval). We hebben de indruk dat het er in Schaarbeek niet beter op wordt. Maar ook uit andere Belgische gemeenten kwamen er de laatste tijd berichten over dodelijke verkeersongevallen met zwakke weggebruikers. Is er iets aan de hand?

Wij zijn beiden dagelijks bezig met getallen en weten hoe belangrijk het is om ons niet te laten leiden door enkele nieuwsitems. Eén tragisch ongeval wijst namelijk niet noodzakelijk op een chronisch en structureel probleem. We stelden ons dan ook oprecht twee concrete vragen. Heeft Schaarbeek, in vergelijking met andere gemeenten meer verkeersongevallen, met al dan niet dodelijk afloop? En hoe zit het met de evolutie binnen Schaarbeek? Het correct beantwoorden van deze vragen is essentieel om het gevoerde beleid inzake verkeersveiligheid te evalueren en dit niet alleen in Schaarbeek maar in alle Belgische gemeenten. Betrouwbare statistische gegevens zijn daarbij onontbeerlijk.

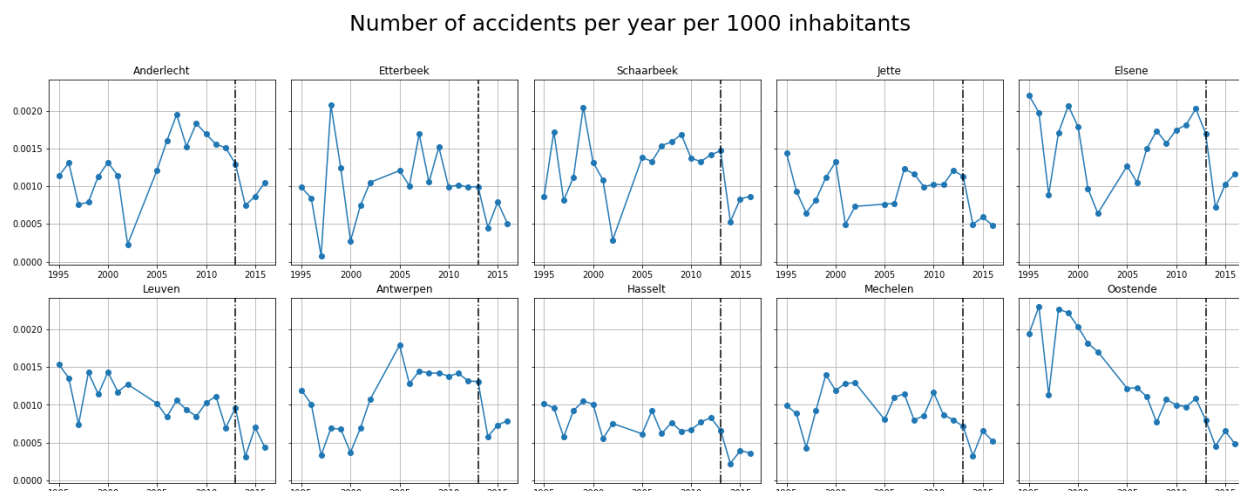
De federale overheid (Statbel) verzamelt uitgebreid cijfermateriaal met betrekking tot verkeersongevallen en stelt deze vrij beschikbaar. Deze “open data” vormen, potentieel, een uitstekende basis voor een grondige analyse. De realiteit is helaas anders want er zijn tal van problemen met de kwaliteit van de gegevens die een goede interpretatie bemoeilijken.

Doen er zich in Schaarbeek meer ongevallen voor dan in andere gemeenten? Met de beschikbare open data is een antwoord op deze vraag vrij eenvoudig. Het aantal ongevallen in 2016 waarbij een voetganger betrokken was, lijkt te wijzen op een ernstig probleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 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 1000 inwoners.

Ondanks de grote verschillen tussen gemeenten blijft het moeilijk om hier krachtige conclusies aan vast te koppelen. De ene gemeente is natuurlijk de andere niet en voor sommige verschillen kan er een goede verklaring zijn. Dit fungeert helaas ook al te dikwijls als ideaal excuus voor een falend beleid.

Daarom is er nood aan kwalitatieve informatie die ook de trend binnen één welbepaalde gemeente evalueert. 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.

De grafieken van het aantal ongevallen met voetgangers sinds 1995 per gemeente (ref. grafiek) illustreren deze inconsistenties. Vooral de grote schommelingen begin 2000 en de procentuele dalingen in 2013 springen in het oog en lijken moeilijk te verklaren. 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?



Evolutie van het aantal ongevallen per 1000 inwoners per gemeente per jaar. Zijn de significante procentuele sprongen in 2009 en 2013 te verklaren?

Deze cijfers maken het bijzonder moeilijk voor de bevolking om een succesvol of falend verkeersveiligheidsbeleid te identificeren. Hierdoor krijgen lokale besturen een vrijgeleide om deze problematiek niet hoger op de agenda te plaatsen. Betere cijfers zullen onvermijdelijk leiden tot een beter beleid. Het wordt onmogelijk om het probleem te negeren.

Onze beleidsmakers kunnen zich misschien inspireren op de privé-sector waar werkongevallen structureel worden verzameld en waarover transparant wordt gecommuniceerd. Het management van deze bedrijven wordt geëvalueerd op dit soort cijfers. De bedrijven waar het goed gaat communiceren hier dan ook trots over. Zo

berichten bedrijven vaak met informatieborden aan de ingang van hun fabriek iets in de stijl van: “783 dagen zonder dodelijk ongeval”.

Wij ijveren voor een kwalitatieve, gestructureerde en transparante inventarisatie van alle ongevallen op de openbare weg in België. Uit deze rapportering kunnen verbeterde inzichten voortvloeien waarop het nationale en lokale bestuursniveau geëvalueerd kan worden. Deze open data initiatieven bieden politici het ideale platform om hun beleid te sturen en effectief structurele verbeteringen na te streven zodat verkeersdoden niet langer regel maar uitzondering worden in ons land.

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 de toepassingen met open data.



Kasper Van Lombeek



Pietjan Vandooren