

PIJLER 4: Beleidsrelevant verkeersveiligheidsonderzoek

Het verkeersveiligheidsbeleid maakt gebruik van de meest recente wetenschappelijke analyses, al het beschikbaar beleidsrelevant onderzoek en uitgebreide cijfergegevens. Meten is weten. We wapenen ons met de best mogelijke informatie om zo snel mogelijk de best mogelijke keuzes te maken. We kijken ook over de grenzen en maken gebruik van internationaal onderzoek en buitenlandse praktijkvoorbeelden om het verkeer in Vlaanderen veiliger te maken.

– *Gewenst effect:*

- Verbeterd inzicht in verkeersveiligheidsproblemen en hun veroorzakende processen;
- Inzicht in de effecten van huidige en toekomstige maatregelen;
- Kennis verzamelen over de inhoud en de effecten van uitgevoerde beleidsmaatregelen en onderzoeksprojecten in binnen- en buitenland;
- Toepassing van deze kennis in het verkeersveiligheidsbeleid.

– *Acties:*

- Om te komen tot een verbeterd inzicht in verkeersveiligheidsproblemen, -processen en verkeersveiligheidseffecten van maatregelen zijn beleidsrelevante analyses en onderzoek essentieel. Daarom zal ingezet worden op structurele analyses en (diepgaand) wetenschappelijk onderzoek (afweging toegepast - fundamenteel onderzoek en kortetermijn - langetermijnonderzoek). Hierbij zal o.m. aandacht uitgaan naar
 - o Analyses verkeersongevallengegevens;
 - o Diepteonderzoek;
 - o Gedragsonderzoek;
 - o Attitudeonderzoek;
 - o Conflictobservatieonderzoek,...
- Benchmarking uitvoeren van de maatregelen en kennis op vlak van verkeersveiligheid in binnen- en buitenland en als input gebruiken voor de verschillende verkeersveiligheidsdomeinen (educatie, sensibilisering, infrastructuur, technologie, handhaving, regelgeving).

Hierbij waken we erover dat het onderzoek en de benchmark elkaar zoveel als mogelijk aanvullen.

- De focus ligt op capacity building in functie van de uitwerking en uitvoering van de andere maatregelen in het verkeersveiligheidsplan.
- Zorgen voor een zo goed mogelijke vertaalbaarheid van onderzoeksresultaten
 - o van bestaande buitenlandse onderzoeken naar Vlaamse/Belgische situatie;
 - o naar beleidsadviezen, zodat de relatie tussen resultaten en beleid versterkt wordt;
 - o naar de praktijk op het terrein (wegbeheerders, politie, ziekenhuizen, weggebruikers, rechtbanken,...);
 - o en consolidatie van de expertise.

Op deze manier willen we bijdragen tot een volledige ketenbenadering.

- Via bovenstaande acties werken we aan expertise- en kennisopbouw.

– *Kritische succesfactoren:*

- Beschikbaarheid en kwaliteit van de benodigde basisdata: ongevalgegevens, maar ook o.m. data in verband met het gebruik (verkeersintensiteit, verplaatsingsgedrag) en de toestand van de infrastructuur (uitrusting van wegen en aanhorigheden), data in verband met gedrag en attitude van weggebruikers.
- De complexiteit van de problematiek en de beperktheid van de beschikbare middelen maken dat er keuzes moeten gemaakt worden op het vlak van uit te voeren onderzoek. Versnippering van thema's is zoveel mogelijk te vermijden.
- Een sterke procesmatige inbedding van het onderzoeksplan in de beleidscyclus (plan - do – check – act).
- Aansturing van onderzoek via een efficiënt beheersinstrument.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Het verkeersveiligheidsonderzoek speelt zich niet alleen af op Vlaams niveau. Ook op federaal niveau (cfr. BIVV) en door de andere gewesten wordt onderzoek uitgevoerd, evenals door nationale en internationale onderzoeksinstituten. Specifieke aandacht dient ook uit te gaan naar de Europese onderzoeksprojecten.

Hierbij is het van belang om onderzoeksagenda's te kunnen afstemmen op beleidsmatige en gebruikersbehoeften, rekening houdende met andere

bestaande onderzoeksagenda's (federaal, gewesten,...) zodat naar complementariteit of samenwerking gezocht kan worden, waar relevant.

Daarnaast is het ook van belang de opgedane kennis te kunnen verspreiden:

- o binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (meer bepaald naar de andere Werkkamers Educatie & sensibilisering, Infrastructuur en Handhaving, zodat de resultaten vertaald kunnen worden in concrete beleidsmaatregelen);
- o naar het ruimere publiek (o.m. via het Vlaams Congres voor de Verkeersveiligheid, opleidingen (cfr. Mobiliteitsacademie, academische opleidingen, enz.), website).

– *Monitoring en opvolging:*

De Afdeling Verkeersveiligheid (departement MOW) geeft een aanzet tot onderzoeksagenda, met aandacht voor specifieke problemen of aandachtspunten waarmee Vlaanderen geconfronteerd wordt en/of specifieke opportuniteiten die zich voordoen. Daarna volgt aanvulling en prioritering, zodat de meest relevante onderzoekstopics opgenomen kunnen worden.

Als indicator kan gebruik gemaakt worden van het aantal uitgevoerde onderzoeken/publicaties, maar belangrijker nog is de beleidsmatige toepassing en doorvertaling, dus ook een zicht houden op het aantal hierop gebaseerde beleidsmatige “bijsturingen en/of doorvertalingen”.

– *Verantwoordelijken:*

De afdeling Verkeersveiligheid (departement MOW – Vlaamse overheid) in afstemming en samenwerking met de Werkkamer Evaluatie, onderzoeksinstituten/kenniscentra, andere gewesten en andere relevante gebruikers van onderzoeksresultaten.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Beleidsrelevant onderzoek heeft geen rechtstreekse impact op de verkeersveiligheid. Daarentegen zorgt het er wel voor dat door het verschaffen van relevante, kwalitatieve en correcte informatie, inzichten en kennis bijgedragen wordt tot een goede beleidsondersteuning. Hierdoor kan een betere inschatting gebeuren van welke maatregelen het meeste effect op vlak van verkeersveiligheid kunnen genereren, en/of kan bijsturing of een verruimde toepassing van bestaande maatregelen overwogen worden.

Wie	Wat	Timing
Afdeling Verkeersveiligheid (samen met andere verkeersveiligheidspartners)	Opstellen onderzoeksagenda beleidsrelevant onderzoek	2016, daarna jaarlijks
Afdeling Verkeersveiligheid + onderzoekinstellingen/ kenniscentra	Structurele analyses en (diepgaand) wetenschappelijk onderzoek	doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid (+ andere verkeersveiligheidspartners)	Het verzamelen van kennis over de inhoud en de effecten van uitgevoerde beleidsmaatregelen en onderzoeksprojecten in binnen- en buitenland (benchmarking) (0,5 VTE).	permanent
Werkgroep Onderzoek en Evaluatie (i.s.m. met andere Werkkamers afhankelijk van onderwerp)	Beleidsmatige vertaling onderzoeksresultaten.	Telkens na beëindigd onderzoek
Werkkamer Evaluatie	Expertise- en kennisopbouw in functie van de uitwerking en uitvoering van de andere maatregelen in het verkeersveiligheidsplan.	permanent

PIJLER 4: Evaluatie en monitoring

Het beleid wordt structureel en grondig geëvalueerd, zodat we tijdig kunnen vaststellen wat werkt en wat niet werkt. We houden de vinger voortdurend aan de pols en sturen bij waar nodig.

– *Gewenst effect:*

- Een goede kwaliteit van de basisgegevens voor evaluatie en monitoring.
- Via een goede evaluatie van nieuwe beleidsmaatregelen er sneller in slagen om de verkeersveiligheidseffecten van de genomen maatregelen correct in te schatten en hierop gepast te reageren (eventueel negatieve effecten minimaliseren of ombuigen en positieve effecten versterken), en waar mogelijk zicht krijgen op effecten op andere terreinen (van duurzame mobiliteit) (bv. op doorstroming, leefbaarheid,...).
- Een goede monitoring van de maatregelen van het Vlaamse verkeersveiligheidsplan en de evolutie richting de te behalen geformuleerde doelstellingen.

– *Acties:*

- Zorg dragen voor en toezien op een goede kwaliteit(scontrole) van basisgegevens (vb. intensiteitsgegevens, infrastructuurgegevens, gedragsgegevens, enz.) en het up-to-date houden van deze gegevens, zodat ze zo bruikbaar mogelijk zijn voor onderzoeks-, evaluatie- en monitoringdoeleinden.

Specifiek zorg dragen voor een goede kwaliteit van de ongevallenregistratie en ontsluiting, met bijkomend aandacht voor:

- o Toevoegen van betrouwbare en voldoende gedetailleerde locatiegegevens aan de ongevallendata via geolokalisatie;
- o Toevoegen van manoeuvreendiagrammen en/of van de grafische informatie uit de ongevalsschets aan de ongevallendatabank;
- o Koppelen van ongevalleninformatie en ziekenhuisgegevens, in relatie tot nieuwe inzichten;
- o Eventuele nieuwe mogelijkheden en/of opportuniteiten (cfr. fotogrammetrie, inzet drones,...).
- Mogelijkheden exploreren tot linking databronnen en datamining met het oog op leggen van verbanden tussen verschillende databronnen.
- Structurele uitvoering ongevalanalyses.

- Uitvoeren van structurele analyses vóór, tijdens en na de invoering van geselecteerde en belangrijke (nieuwe) beleidsmaatregelen en vervolgens evalueren welk gevolg hieraan gegeven dient te worden, zowel bij positieve als bij minder positieve evaluaties.

Evaluatie kan zich op verschillende niveaus situeren:

- o heraanleg van een gevaarlijk kruispunt (puntniveau),
- o evaluatie van de verkeersveiligheid op een welbepaalde weg (segmentniveau),
- o verbetering van de verkeersveiligheidssituatie in een welbepaalde gemeente (lokaal niveau),
- o de aanleg van een bovenlokaal fietsroutenetwerk (bovenlokaal-provinciaal-regionaal niveau),
- o maatregelen (bv. infrastructuurprogramma's, handhaving, wetgeving, brede sensibiliseringscampagnes) op gewestelijk of nationaal niveau,
- o tot maatregelen die reglementair geregeld of aangestuurd worden vanuit Europa (zoals nieuwe voertuigtechnologie)(Europees niveau).

en kan verschillende vorm aannemen (van benchmark tot uitgebreid onderzoek met voor- en nameting).

Hierbij zal aandacht besteed worden aan evaluatie van de inhoud, maar ook naar het proces, wat relevant kan zijn naar toekomstig beleid.

- Opzetten van een goede monitoringtool voor de maatregelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, met maximaal gebruik van bestaande gegevens en voldoende oog voor correcte interpretatie van de betreffende indicatoren.
- Meer structurele uitwerking kosten-batenanalyses van belangrijke maatregelen.

– *Kritische succesfactoren:*

- Beschikbaarheid over actuele en accurate basisdata voor evaluatie en monitoring.
- Beleidscultuur die monitoring en evaluatie als een integraal onderdeel van het beleidsproces ziet.

- Eenduidige aansturing van de initiatieven i.v.m. evaluatie en monitoring.
- Goede communicatie van de evaluatieresultaten.
- Bepaalde indicatoren worden gewestelijk verzameld, voor andere indicatoren is afstemming en samenwerking nodig met andere partijen (BIVV, politie, ...).

– *Ondersteunende maatregelen:*

Deze fiche vertoont een duidelijke link met de andere Werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het zijn immers de betreffende geformuleerde beleidsmaatregelen die op een structurelere manier geëvalueerd moeten worden. Evaluatieresultaten of –methoden van analoge maatregelen uit binnen- en buitenland kunnen als benchmark gebruikt worden.

Het is van belang dat de evaluatieresultaten van beleidsmaatregelen toegelicht worden aan de betreffende Werkkamer(s) waarbinnen deze beleidsmaatregelen kaderen. Dit kan dan als input gebruikt worden om een betreffende maatregel verder uit te rollen of aanpassing of vervanging van de maatregel te voorzien, afhankelijk van de resultaten. Verspreiding naar het ruimere publiek wordt daarnaast ook voorzien.

Om een kwalitatieve monitoring op te kunnen zetten, is input nodig van en samenwerking met diverse partijen (vb. gedrags- en attitudemetingen (BIVV) – ongevallendata (politie), ...). Een goede afstemming is wenselijk.

Uiteraard kan deze fiche niet los gezien worden van de fiche *“Beleidsrelevant onderzoek”*.

– *Monitoring en opvolging:*

Wat betreft de kwaliteit van de ongevallendata kunnen als referentiepunten de realisatie van de betreffende politionele projecten gehanteerd worden en de koppeling/vergelijking met ziekenhuisdata.

Wat betreft het uitvoeren van evaluatiestudies betreffende de beleidsmaatregelen: als indicator kan gebruik gemaakt worden van het aantal uitgevoerde evaluaties, maar relevanter is de beleidsmatige toepassing en doorvertaling, dus ook een zicht houden op het aantal hierop gebaseerde beleidsmatige “bijsturingen en/of doorvertalingen”.

Monitoring en opvolging van de verkeersveiligheidsmaatregelen uit het Vlaams verkeersveiligheidsplan gebeurt via volgende indicatorensets (dit is niet-

limitatief en flexibel in functie van nieuwe databronnen of onderzoeksresultaten):

- o Procesindicatoren
- o Indicatoren op basis van ongevalgegevens
- o Indicatoren op basis van handhavingsgegevens
- o Indicatoren op basis van infrastructuurgegevens
- o Indicatoren op basis van gedragsmetingen
- o Indicatoren op basis van attitudemetingen
- o Indicatoren op basis van blootstellinggegevens
- o ...

met specifieke aandacht voor de belangrijke verkeersveiligheidsthema's (snelheid, ROI alcohol/drugs/medicijnen, gebruik verkeersveiligheids gordel/kinderbeveiligingsmiddel, afleiding, vermoeidheid, dode hoek, niet verlenen van voorrang, niet correcte plaats op de weg, roodlichtnegatie, niet respecteren van de veiligheidsafstand, ...).

– *Verantwoordelijken:*

De afdeling Verkeersveiligheid van het Departement MOW in nauwe samenwerking met de Werkkamer Evaluatie en met input van diverse partijen (AWV, Vlaams Verkeerscentrum, VSV, BIVV, federale en lokale politie, FOD Economie, Justitie, FOD Volksgezondheid, ziekenhuizen, onderzoeksinstituten/kenniscentra, verzekeringsmaatschappijen,...).

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Met evaluatie en monitoring willen we enerzijds de effecten van beleidsmaatregelen opvolgen en anderzijds de evolutie van welbepaalde verkeersveiligheidsindicatoren kunnen opvolgen. Op deze manier krijgen we een zo realistisch mogelijk beeld van de eventuele vooruitgang die we boeken op vlak van verkeersveiligheid. Op deze manier houden we ook een goed zicht op de beleidsprioriteiten en de resultaten van de genomen beleidsmaatregelen.

Wie	Wat	Timing
Afdeling Verkeersveiligheid, AWV, VSV, BIVV, politie, justitie, FOD, verzekeringsmaatschappijen, ziekenhuizen, andere verkeersveiligheidspartners	Goede kwaliteit(scontrole) van basisgegevens (vb. intensiteitsgegevens, infrastructuurgegevens, gedragsgegevens, enz.) en het up-to-date houden van deze gegevens, zodat ze zo	permanent

	bruikbaar mogelijk zijn voor onderzoeks-, evaluatie- en monitoringdoeleinden. Specifiek zorg dragen voor een goede kwaliteit van de ongevallenregistratie en ontsluiting.	
Afdeling Verkeersveiligheid (in samenwerking met andere verkeersveiligheidspartners)	Mogelijkheden exploreren tot linking databronnen en datamining met het oog op leggen van verbanden tussen verschillende databronnen.	Projectmatig, periode 2016-2020
Afdeling Verkeersveiligheid + onderzoeksinstellingen/ kenniscentra (i.s.m. met andere Werkkamers afhankelijk van onderwerp)	Uitvoeren van structurele analyses vóór, tijdens en na de invoering van geselecteerde en belangrijke (nieuwe) beleidsmaatregelen en vervolgens evalueren welk gevolg hieraan gegeven dient te worden	doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid (in samenwerking met andere verkeersveiligheidspartners)	Structurele uitvoering ongevalanalyses.	doorlopend
Afdeling Verkeersveiligheid (in samenwerking met andere verkeersveiligheidspartners)	Opzetten van een goede monitoringtool voor de maatregelen in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, met maximaal gebruik van bestaande gegevens en voldoende oog voor correcte interpretatie van de betreffende indicatoren.	2016-2017 (daarna up-to-date houden en onderhoud)
Afdeling Verkeersveiligheid	Meer structurele uitwerking kosten-batenanalyses van belangrijke maatregelen.	2017-2018