

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1107
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 30 april 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Open Data - Uitwisselingsmodel voor verkeersveiligheidsindicatoren (2)

Op 13 februari 2015 heb ik een schriftelijke vraag (nr.704) gesteld betreffende het uitwisselingsmodel voor verkeersveiligheidsindicatoren. Hierin werd op basis van de studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid, gepeild naar de intenties van de minister voor het uitbouwen van een semantisch model. Dit model zal zowel de meetgegevens van ruimtelijke indicatoren, als niet-ruimtelijke indicatoren en beschrijvende informatie (metadata) bij elkaar brengen. Uit het antwoord van de minister blijkt duidelijk dat monitoring een belangrijk onderdeel zal zijn van het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan. Het opzetten van een uitwisselingsmodel voor verkeersveiligheidsindicatoren zal dan ook de nodige aandacht krijgen.

Door het Steunpunt Verkeersveiligheid is reeds voorbereidend werk gedaan in het kader van het project "Verkeersveiligheidsmonitor". Dit kan als basis dienen voor de uitbouw van het semantisch uitwisselingsmodel.

In opvolging van mijn schriftelijke vraag nr.704, graag volgende vragen aan de minister.

1. Er is een analyse gebeurd van diverse systemen, met het oog op het weerhouden van de meest geschikte variant.

Wat zijn de belangrijkste conclusies hiervan?

2. Monitoring is een belangrijk onderdeel van het nieuwe verkeersveiligheidsplan.

Welke set van verkeersveiligheidsindicatoren komt in aanmerking? Wordt er rekening gehouden met input van externe systemen? (bv. Event data recorders,...)

3. In welk budget wordt voorzien voor beheer, afstemming en ontsluiting van gegevens in het kader van het monitoringsysteem van het Verkeersveiligheidsplan?
4. Open data is de norm. Maar hier kan er een probleem zijn met de privacywetgeving.

Welke obstakels voorziet men?

ANTWOORD

op vraag nr. 1107 van 30 april 2015

van **PAUL VAN MIERT**

1. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft voor haar onderzoek naar een geschikt systeem voor een Verkeersveiligheidsmonitor drie types van systemen naast elkaar gelegd met hun respectievelijke voor- en nadelen, met name: Geoportalen, Business Intelligence en Content Management Systemen (CMS). Hieruit heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid geconcludeerd dat de voorkeur uitgaat naar een geografisch CMS omdat dit platform het beste van twee werelden combineert, namelijk een robuust CMS om informatie te beheren en presenteren op een website in combinatie met software componenten die toegang geven tot geografische databanken en webservices.

Een CMS heeft als voordeel dat je de monitor op een dynamische manier kan beheren en dat je de inhoud eenvoudig kan aanpassen. Een bijkomend voordeel is dat eenmaal de site is opgezet, verschillende gebruikers de site kunnen actualiseren zonder enige voorkennis van HTML of webdesign. Wanneer men software componenten aan het CMS toevoegt die toegang geven tot geografische databanken en webservices, kan men de beschrijvende informatie bovendien verrijken met ruimtelijke informatie, bijvoorbeeld in de vorm van een interactieve kaart. Een GeoCMS lijkt dus zeer geschikt voor het beheren en visualiseren van ruimtelijke indicatoren die op het aanleveren van thematische informatie zijn gericht.

BI systemen staan volgens het steunpunt vooral in functie van diepgaande analyses en prestatiemetingen in een beheers- of managementcontext, en daardoor ligt de klemtoon wat minder op het inventariseren en publiceren van relevante beleidsindicatoren.

Geoportalen zijn wel inzetbaar volgens het steunpunt, maar hun toepassingsgebied is eerder gericht op het documenteren van ruimtelijke referentie-objecten, en minder op het beschrijven van thematische data zoals afgeleide indicatoren.

Dit wordt vervolgens door het Steunpunt Verkeersveiligheid verder uitgewerkt in een "prototype" en zal vervolgens worden geëvalueerd.

2. Het bepalen van de set van verkeersveiligheidsindicatoren die idealiter wordt gemonitord, kan niet los worden gezien van de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan. De verkeersveiligheidsindicatoren zullen moeten samenhangen met de te definiëren doelen en verkeersveiligheidsmaatregelen in het Verkeersveiligheidsplan, zodat de indicatoren effectief de vooruitgang van het plan kunnen monitoren. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft al wel wat voorbereidend werk gedaan naar bepaling van indicatoren, maar er dient nog een traject te worden afgelegd. De monitor zal in ieder geval geen statisch instrument zijn, want er moet rekening kunnen worden gehouden met nieuwe databronnen. Uitbreiding moet dus mogelijk zijn. Wanneer wordt gerefereerd naar input van Event Data Recorders, is het wel duidelijk dat dit niet kan zonder hiervoor de nodige middelen te voorzien.
3. Om een goed monitoringsysteem voor het Verkeersveiligheidsplan te kunnen uitwerken, onderhouden en ontsluiten, zijn voldoende middelen noodzakelijk. Het hiervoor voorziene budget is momenteel nog nader te bepalen.

4. Het is inderdaad zo dat hoewel open data de norm is, bepaalde gegevens niet zomaar publiekelijk kunnen worden gedeeld. Wanneer het gaat om data afkomstig van externe bronnen, zal overeenstemming nodig zijn met de "eigenaars" van deze data. Wanneer de verkeersongevallengegevens worden beschouwd, is het zo dat deze worden beschouwd als gecodeerde persoonsgegevens. Deze detailgegevens mogen niet zomaar met derden worden gedeeld. Voor deze gegevens zal dus verdere afstemming vereist zijn met de federale overheid en/of privacycommissie om na te gaan wat wel mogelijk is naar verspreiding toe.